

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

COMPTE RENDU INTEGRAL — 16^e SEANCE

Séance du Mardi 31 Octobre 1978.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN.

1. — Procès-verbal (p. 2965).
2. — Saisine du Conseil constitutionnel (p. 2966).
3. — Commission mixte paritaire (p. 2966).
4. — Retrait d'une question orale avec débat de l'ordre du jour (p. 2966).
5. — Prêts aux collectivités locales. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 2966).
MM. René Chazelle, François Prigent, Marc Bécam, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur.
Clôture du débat.
6. — Rapport de la commission d'enquête sur le naufrage du pétrolier « Amoco Cadiz ». — Discussion de questions orales avec débat (p. 2972).
M. Georges Lombard, Anicet Le Pors, Michel Chauty, Pierre Noé, Jean-Marie Girault.

Suspension et reprise de la séance.

PRÉSIDENCE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET.

7. — Candidatures à une commission mixte paritaire (p. 2982).
8. — Déclaration de l'urgence de deux projets de loi (p. 2982).
9. — Rapport de la commission d'enquête sur le naufrage du pétrolier « Amoco Cadiz ». — Suite de la discussion de questions orales avec débat (p. 2983).

MM. Bernard Legrand, François Prigent, Francis Palmero, Marc Bécam, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur ; Georges Lombard, Jean-Marie Girault, Anicet Le Pors, Pierre Noé, Michel Chauty.

Clôture du débat.

10. — Nomination de membres d'une commission mixte paritaire (p. 2996).
11. — Dépôt de projets de loi (p. 2997).
12. — Dépôt de propositions de loi (p. 2997).
13. — Dépôt de rapports (p. 2997).
14. — Ordre du jour (p. 2997).

PRÉSIDENCE DE M. MAURICE SCHUMANN,
vice-président.

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

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 27 octobre 1978 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le président du Conseil constitutionnel la lettre suivante :

« Paris, le 27 octobre 1978.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Conseil constitutionnel a été saisi ce jour, en application de l'article 61, alinéa 2, de la Constitution, par plus de soixante députés à l'Assemblée nationale, d'une demande d'examen de la conformité à la Constitution de la loi modifiant certaines dispositions du code de procédure pénale en matière d'exécution des peines privatives de liberté, telle qu'elle a été adoptée par le Parlement.

« Je vous prie de bien vouloir trouver sous ce pli une copie de la lettre de saisine adressée au Conseil constitutionnel.

« Veuillez agréer, monsieur le président, les assurances de ma haute considération.

« Signé : ROGER FREY. »

Cette communication ainsi que le texte de la lettre de saisine du Conseil constitutionnel ont été transmis à tous nos collègues.

— 3 —

COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi complétant les dispositions du code des communes en vue d'instituer des comités d'hygiène et de sécurité.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter le Sénat à désigner ses représentants à cet organisme.

« J'adresse ce jour à M. le président de l'Assemblée nationale une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : RAYMOND BARRE. »

— 4 —

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. L'ordre du jour appellerait en fin de séance la discussion de la question orale avec débat n° 38 de M. Edgard Pisani sur le développement de la vie associative.

Mais M. Pisani vient de me faire connaître que, retenu par les travaux du Parlement européen, il ne pourrait assister à la séance de ce jour et demande que cette discussion soit retirée de l'ordre du jour.

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

Il en est ainsi décidé.

— 5 —

PRETS AUX COLLECTIVITES LOCALES

Discussion d'une question orale avec débat.

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

M. 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 provenant 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.)

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

M. René Chazelle. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cette question orale posée au Gouvernement constitue une sorte de lever de rideau au grand débat qui, dans quelques jours, va s'instaurer sur le problème des finances locales.

Les collectivités locales attendent une réforme réelle depuis près d'un demi-siècle. Les expressions « liberté communale », « autonomie locale » n'auront de sens que dans la mesure où des solutions seront apportées aux problèmes concernant leurs finances.

Le 20 juin dernier, le Gouvernement a présenté ici même les grandes orientations d'une réforme des collectivités locales. Un grand débat s'ensuivit et, à la fin de la session de printemps, le président du Sénat pouvait déclarer : « Il nous est agréable que le projet de loi-cadre vienne en première lecture devant la Haute assemblée à la rentrée d'octobre. De cette façon, le Sénat est placé devant ses responsabilités de grand Conseil des communes de France.

« Il y a quarante ans que le dossier sur les collectivités locales est ouvert et pendant cette longue période, de nombreuses commissions composées d'hommes compétents, ont largement étudié ce problème.

« Tout a été suggéré, dit ou promis.

« Le temps des promesses est passé ; le temps de conclure est arrivé. »

La question que j'ai posée au Gouvernement, et principalement au ministre de l'intérieur, concerne un aspect des problèmes financiers auxquels doivent faire face les collectivités locales, la diminution constante des possibilités de crédit qui leur sont offertes.

Dans le libellé de cette question, j'indiquais : « 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. »

Après cette constatation, je sollicitais une rétrospective chiffrée retraçant l'évolution des prêts accordés aux collectivités locales depuis 1970, en particulier de ceux provenant de différentes caisses publiques.

Enfin, conclusion normale et péremptoire, je demandais au Gouvernement de préciser les mesures concrètes que le Gouvernement envisage de prendre 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 ».

Cette liste des caisses n'étant pas exhaustive, j'en évoquerai d'autres à caractère semi-public mutualiste : le crédit agricole, le crédit mutuel pour ne citer que ces deux exemples de poids.

La remarque liminaire que tout élu local peut faire est que la fiscalité locale représente moins d'un cinquième de la fiscalité totale ; les collectivités locales financent cependant 60 p. 100 des équipements collectifs ; cette constatation ne peut que laisser pantois un non-initié des arcanes du droit financier.

Cependant, personne ne me démentira lorsque des textes officiels tels que les « statistiques des comptes des communes, des départements et de leurs établissements publics » publiées par la direction de la comptabilité publique du ministère de l'économie et des finances, témoignent de « l'accroissement

continu des charges d'investissement des collectivités locales ». Ainsi, les dépenses d'investissement des communes approchent-elles, en 1973, les 20 milliards de francs, avec un taux de progression, par rapport à 1972, voisin de 17 p. 100. Ce chiffre est déjà ancien, me direz-vous ; mais c'est une progression constante que révèlent chaque année les documents de la direction de la comptabilité publique et le rapport de notre commission des finances, ce qui nous permet de dire, en prenant les chiffres les plus récents, que les investissements des collectivités locales, en 1976, ont continué d'augmenter malgré la récession économique.

Tout donne à penser, bien qu'on ne dispose pas des statistiques nécessaires, que le mouvement s'est poursuivi en 1977 et en 1978. Au cours de ces deux années le volume des subventions spécifiques de l'Etat s'est stabilisé, ce que les maires ont pu amèrement constater, même s'ils ont trouvé une légère compensation dans les dotations du fonds d'équipement des collectivités locales.

Pour financer leurs investissements, les communes sont dans l'impossibilité d'aggraver trop sensiblement la pression fiscale, tant que les impôts directs locaux resteront assis sur une matière imposable à évolution lente et sans rapport direct avec les facultés contributives des habitants.

Que dire des mécomptes de la réforme de la fiscalité directe locale, dont la taxe professionnelle est l'illustration ?

Or, depuis plusieurs années déjà, les investissements des collectivités locales dépassent en valeur les investissements civils de l'Etat, tendance qui est allée en s'accroissant et qu'explique l'obligation faite à nos départements et à nos communes de répondre aux exigences de l'Etat et des administrés, notamment dans le domaine des équipements socio-culturels et sportifs.

Si l'impôt ne peut répondre aux besoins — et il n'y répond pas — ces investissements sont essentiellement financés par l'emprunt et, subsidiairement, par les subventions de l'Etat dont les élus locaux constatent l'amenuisement. On peut, par exemple, souligner que, dans le financement des investissements directs des collectivités locales et territoriales, et pour chacune des trois années de 1973 à 1975, la part de l'emprunt est comprise entre 50 et 64 p. 100 et celle des subventions de l'Etat entre 9,5 et 10,8 p. 100 ou, si l'on additionne les financements des trois années, de 57 p. 100 pour l'emprunt et de 10,4 p. 100 pour les subventions de l'Etat.

Une analyse comparée de la progression, au cours des dernières années, des emprunts versés et de celle des dépenses d'investissement établirait, en outre, que les institutions prêteuses ont rencontré des difficultés pour répondre aux besoins des collectivités locales, situation qu'ont subie les maires, puisque nombre d'entre eux ont difficilement obtenu, et avec beaucoup de retard, le prêt qui leur était nécessaire pour financer tel ou tel équipement pourtant subventionné par l'Etat.

Ces tendances conjuguées font que l'endettement des communes est important et qu'on ne saurait envisager sa décroissance. Nous relevons dans l'étude du Sénat du mois de février 1978, sous le titre « Le crédit aux collectivités locales » des chiffres impressionnants qui montrent que les collectivités locales empruntent des sommes de plus en plus importantes depuis quelques années : en 1965, 6,5 milliards de francs ; en 1976, 28,65 milliards de francs.

Dans le rapport qu'il a présenté sur le projet de loi de finances pour 1977 au titre des crédits du ministère de l'intérieur, notre collègue M. Joseph Raybaud a pu écrire : « Pour la seule année 1975, les prêts consentis aux collectivités locales — départements, communes, groupements de communes, établissements régionaux et locaux — se sont élevés à 26,2 milliards de francs, soit une augmentation de 44,7 p. 100 par rapport à 1974. En 1973 et 1972, le montant des prêts consentis pour chacune des deux années n'avait été que de 17 milliards de francs. On ne peut qu'enregistrer cette tendance à un endettement continu et accéléré.

« A cet égard — ajoute notre collègue — les perspectives sont encore beaucoup plus préoccupantes. Selon les hypothèses retenues par le Gouvernement dans le VII^e Plan, le besoin de financement — c'est-à-dire les ressources complémentaires nécessaires au financement des investissements — va augmenter dans des proportions tout à fait inquiétantes. On estime, en effet, que, pour 1980, ce besoin de financement s'élèvera à 15,6 milliards de francs, alors qu'il n'était que de 7,9 milliards de francs en 1974. Cette situation obligera — selon les renseignements fournis à votre rapporteur — à contracter un montant net d'emprunt de 20,5 milliards de francs en 1980, contre

8,2 milliards de francs en 1974 ; il s'agit, bien entendu, de francs courants, mais l'endettement annuel se trouve néanmoins multiplié par 2,5 entre ces deux années.

« Il est fort douteux — concluait M. Raybaud — que les collectivités locales puissent assumer sans difficulté le poids de cette dette, compte tenu de l'augmentation du coût des emprunts en particulier. »

Précisons que l'encours des emprunts augmente également rapidement. La dette totale des collectivités locales s'élevait, au 1^{er} janvier 1975, à 60,542 milliards de francs pour les communes et les communautés urbaines, 14,751 milliards de francs pour les départements et 5,218 milliards de francs pour Paris, soit un total de 80,511 milliards de francs.

Je citerai également, pour montrer cette progression, l'encours des emprunts au 1^{er} janvier 1976. A cette date, la masse totale de la dette atteignait : pour les communes et les communautés urbaines, 71,296 milliards de francs ; pour les départements, 18,577 milliards de francs ; pour Paris, 5,093 milliards de francs. Soit, pour l'ensemble, 94,966 milliards de francs.

L'endettement, vous le voyez, mesdames, messieurs, est important : à la fin de l'année 1976, la dette restant à rembourser était comprise, pour les communes de 10 000 à 100 000 habitants, entre 1 800 et 2 640 francs par habitant. La charge par habitant des annuités de la dette — capital et intérêts — est passée de 109 francs en 1972 à 182 francs en 1976 pour l'ensemble des communes. Globalement, les annuités de la dette représentent actuellement près de 20 p. 100 des produits de fonctionnement.

Cette inquiétude, monsieur le secrétaire d'Etat, devant l'endettement de leur commune, trouve un écho chaque année au congrès des maires de France et à chaque réunion des associations départementales des maires. Voilà plus d'un an, nous pouvions lire, dans le rapport moral présenté par le président de l'association des maires de la Haute-Loire, ces pertinentes remarques :

« Gestionnaires responsables des collectivités de base — que l'on a bien tort d'appeler « secondaires », car elles sont la vie même de notre population — nous nous trouvons toujours placés devant des difficultés grandissantes qui contraignent — et combien ! — le développement de nos communes.

« Cependant, nos équipes municipales ne restent point les bras croisés. En l'absence de ressources budgétaires suffisantes pour dégager des crédits qui autorisent des investissements nécessités par ce développement nécessaire, elles empruntent...

« Elles empruntent malgré le resserrement du crédit, malgré les taux d'intérêt élevés, malgré la réduction des délais d'amortissement.

« Durant les cinq dernières années, ainsi que le montre le tableau ci-après, la dette communale en Haute-Loire aura pratiquement doublé, ce qui traduit une majoration annuelle d'environ 20 p. 100. »

Très sommairement, je vous donnerai les chiffres contenus dans ce tableau. Pour l'arrondissement du Puy, la dette au 1^{er} janvier 1972 était de 88 133 322 francs ; au 1^{er} janvier 1973, de 90 354 500 francs ; au 1^{er} janvier 1974, de 115 143 793 francs ; au 1^{er} janvier 1975, de 119 687 048 francs ; au 1^{er} janvier 1976, de 141 535 109 francs. Pour l'arrondissement de Brioude, la dette était, en 1972, de 46 876 008 francs ; en 1973, de 48 497 492 francs ; en 1974, de 54 186 756 francs ; en 1975, de 59 796 361 francs et, en 1976, de 64 781 542 francs. Pour l'arrondissement d'Yssingeaux, on constate la même progression : en 1972, 59 564 635 francs ; en 1973, 65 847 708 francs ; en 1974, 79 153 024 francs ; en 1975, 102 582 169 francs et, en 1976, 119 499 271 francs. Ainsi, la dette globale pour ces trois arrondissements, qui était de 194 574 015 francs en 1972, est passée à 325 815 922 francs en 1976.

Je tenais à évoquer cette situation. Devant les administrateurs locaux que sont la majorité des sénateurs, je n'aurai pas l'outrecuidance de retracer les mécanismes de crédit aux collectivités locales. Il convient cependant de rappeler les mécanismes traditionnels auxquels nous pourrions peut-être parvenir à apporter quelques améliorations.

Voyons ce qu'il en est de la Caisse des dépôts, des prêts directs et des prêts « Minjot », c'est-à-dire du régime qui a été institué par la loi du 24 juin 1950. Depuis un décret de 1971, ce sont les caisses d'épargne elles-mêmes qui décident, après avis d'un comité départemental présidé par le trésorier-payeur général, de l'attribution de ces prêts.

Les prêts des caisses d'épargne et de la Caisse des dépôts sont dits « privilégiés » : leur taux est compris entre 8 et 9,75 p. 100 et leur durée peut atteindre trente ans. Ils sont

attribués par priorité aux investissements bénéficiant d'une subvention de l'Etat ou du concours de certains fonds comme le fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire — le FIAT — le fonds d'intervention et d'action pour la nature et l'environnement — le FIANE — le fonds de développement économique et social — le FDES — ou inscrits à des programmes de prêts ayant reçu l'accord préalable de la Caisse des dépôts.

Les règles d'octroi des prêts privilégiés sont à la fois rigides et complexes. Leur taux et leur durée diffèrent selon le type d'équipement projeté. En outre, bien que généralement lié à une subvention, un de ces prêts ne permet jamais de couvrir la totalité de la dépense. Pour compléter le financement des investissements qu'elle compte réaliser, la collectivité doit contracter un second, voire un troisième prêt à des conditions bien entendu moins avantageuses.

Les prêts de la Caisse des dépôts et des caisses d'épargne représentent 60 p. 100 du volume global annuel des prêts de toutes origines consentis aux collectivités locales et à leurs établissements.

Venons-en au Crédit agricole. Les prêts du Crédit agricole ne constituent que 10 p. 100 environ du volume des prêts aux communes. En règle générale, cet organisme prête aux communes de moins de 7 500 habitants pour les aider à financer trois types d'opérations : opérations subventionnées par le ministère de l'agriculture — prêts bonifiés de catégorie A ; opérations inscrites au « programme conditionnel » arrêté par la caisse nationale du Crédit agricole — prêts bonifiés ou non bonifiés de catégorie B ; opérations d'équipement agricole rural d'un intérêt particulier — prêts bonifiés ou non bonifiés de catégorie C.

Les taux des prêts du Crédit agricole sont modérés — 6,25 à 8,25 p. 100 — et leur durée assez longue, jusqu'à vingt ans.

La caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales — la CAECL — consent quatre catégories de prêts : prêts à long terme — vingt ans — sur émissions d'obligations « villes de France » ; prêts à long terme — quinze ans — sur les émissions obligataires propres de l'établissement ; prêts à moyen terme — cinq à dix ans — sur comptes de dépôts ; prêts à long terme — dix-sept ans — pour constitution de réserves foncières. Il est à signaler que la CAECL n'intervient pas en matière de construction de logements.

Les prêts de la CAECL, qui représentent environ 6 p. 100 du volume annuel des emprunts des communes, sont en augmentation constante ; 5,2 milliards de prêts ont été attribués en 1976 et 6 milliards l'ont été en 1977. Le volume des prêts de la CAECL reste néanmoins limité par le montant des ressources dont elle dispose et dépend notamment des dépôts de fonds libres effectués par les collectivités locales.

Dans le but de faciliter l'action des caisses d'épargne au plan local, il a été décidé, en 1971, d'autoriser ces dernières à utiliser une part de leur contingent — 10 p. 100 du contingent « Minjot » — pour octroyer des prêts en dehors des règles habituelles de leurs concours. Les prêts s'imputant sur le contingent libre sont consentis au taux normal, éventuellement majoré de 1 p. 100 maximum seulement.

Nous devons également évoquer les organismes privés. Les caisses d'épargne, la Caisse des dépôts, la CAECL, et les caisses de Crédit agricole consentent à elles seules plus de 80 p. 100 des prêts aux collectivités locales. La part des autres organismes prêteurs publics ou assimilés — Crédit foncier de France, fonds forestier national, etc. — est donc mineure.

En revanche, le rôle joué par certains organismes privés devient de plus en plus important. Il est significatif de constater qu'en 1975 ce sont les prêts obtenus auprès des organismes autres que les caisses publiques spécialisées qui ont connu la plus forte augmentation par rapport à l'année précédente : 96,8 p. 100 au lieu de 36,3 p. 100, pour les prêts de la caisse des dépôts et des caisses d'épargne, et aux alentours de 50 p. 100, pour les prêts de la CAECL et du crédit agricole.

Cette évolution ne témoigne pas seulement du dynamisme de la politique d'investissements locale ; elle est également préoccupante dans la mesure où les prêteurs privés demandent des taux plus élevés que les caisses publiques.

Il faut mentionner, en particulier, le Crédit mutuel. Sixième groupe bancaire français, cet organisme a été autorisé, par la loi de finances rectificative de septembre 1975, à ouvrir un compte spécial sur livret et à utiliser la moitié des sommes figurant sur ce compte à des emplois d'intérêt général, dont des prêts aux collectivités locales — valeurs émises par les

communes, groupements de communes, régions, chambres de commerce et d'industrie et par la CAECL — ou prêts à ces collectivités ou établissements.

Pour 1976, le montant global des prêts s'est élevé à 4 500 millions de francs, leur taux ayant été fixé à 10,35 p. 100 pour une durée de quinze ans.

Nous devons tirer les conclusions de l'endettement des communes. Cette charge de remboursement est trop lourde ; elle sera bientôt insupportable.

Par ailleurs, il convient de souligner la détérioration des conditions d'emprunt.

Voilà vingt-cinq ans, les programmes d'emprunts communaux, qu'ils soient subventionnés ou non, pouvaient bénéficier de prêts à long terme de la Caisse des dépôts et consignations à des taux modérés. Celle-ci, ainsi que les caisses d'épargne, ne pouvant plus faire face à l'accroissement considérable des besoins en matière de financement des équipements collectifs, il a été décidé que les prêts publics privilégiés seraient réservés par priorité aux programmes subventionnables.

Le prêt privilégié étant, en principe, lié à l'octroi d'une subvention de l'Etat — exceptionnellement d'un département ou d'une région — il est calculé en fonction de la dépense subventionnable. Or, cette notion de dépense subventionnable est purement théorique.

Elle est figée, car elle est estimée de manière forfaitaire et rarement réévaluée. Ainsi, le barème de 1963 relatif aux subventions en matière de constructions scolaires est resté inchangé.

Elle est également anachronique, en ce qu'elle omet souvent d'inclure des équipements indispensables. Le rapport Guichard en donne deux exemples : pour les constructions scolaires du premier degré, la dépense subventionnable ne comprend pas les préaux ; pour les installations sportives, elle ignore les vestiaires.

Le caractère rigide de la notion de dépense subventionnable, comme la diminution du taux des subventions et des prêts privilégiés, contraint les communes à souscrire des emprunts de plus en plus onéreux, notamment auprès d'organismes privés. Une telle politique a pour effet de reporter, sur les générations futures, tout le poids de la charge des investissements réalisés aujourd'hui.

Nous devons constater, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous avons à faire face à des mécanismes trop rigides.

Soulignons le lien entre subvention et prêt privilégié, et gestion de la trésorerie des collectivités locales.

A l'origine, le lien entre subvention et prêt privilégié visait à garantir la réalisation des investissements prioritaires, en particulier de ceux qui étaient prévus dans le Plan. Aujourd'hui, la faiblesse des taux de subventions aboutit à un « saupoudrage » des crédits de l'Etat qui se traduit par une extrême dispersion des prêts. La politique des subventions sectorielles a donc pour corollaire une politique d'emprunt au coup par coup, privant les élus des moyens d'élaborer des programmes cohérents d'investissements.

La pratique des subventions spécifiques a également des conséquences fâcheuses sur la trésorerie des collectivités locales. Le rapport Guichard explique clairement comment s'opère le montage financier d'une opération d'investissement local : avant de commencer leurs travaux, les communes doivent mobiliser tous les crédits nécessaires : subvention, impôts locaux, prêts. Tandis que le mandatement des subventions est le plus souvent tardif, les impôts locaux, au contraire, doivent, sitôt votés, être mis en recouvrement et les emprunts réalisés dans les six mois qui suivent la signature du contrat de prêt. Les fonds d'emprunts non immédiatement utilisés, ce qui est fréquent dans la mesure où les travaux s'étalent souvent sur plusieurs années, sont obligatoirement déposés au Trésor sans produire d'intérêts. Une partie seulement, rémunérée au taux de 1 p. 100, peut être déposée à la CAECL. Cette pratique est avantageuse pour cet organisme qui ne crédite le compte de la commune que d'une somme égale à 50 p. 100 du montant de l'emprunt. Il dispose ainsi de la possibilité de consentir, à concurrence des 50 p. 100 restants, un prêt à une autre collectivité. Ce système est coûteux pour la collectivité qui voit une partie de ses fonds d'emprunt « gelés », alors même qu'elle a commencé à effectuer le remboursement.

Soulignons également le lien entre crédits aux collectivités locales et politique conjoncturelle.

Les emprunts des collectivités locales subissent le contrecoup de la politique d'encadrement du crédit. Le crédit aux collectivités locales peut être considéré comme un instrument de

la politique conjoncturelle et subir certaines restrictions au risque de compromettre la réalisation des objectifs du Plan en matière d'équipements collectifs.

C'est ainsi qu'en 1975 le volume des prêts aux collectivités locales a été sensiblement accru dans le cadre du plan de soutien : l'ensemble des prêts des caisses d'épargne, de la caisse des dépôts et de la CAECL a augmenté d'environ 50 p. 100 par rapport à l'année précédente.

En 1976, les pouvoirs publics ont décidé, pour lutter contre les tensions inflationnistes, d'arrêter la progression des prêts au niveau atteint en 1975. Cette orientation représentait à la fois un objectif gouvernemental et une nécessité fondée sur la modération de la collecte de l'épargne en 1976.

Bien que le plan présenté par le Premier ministre — référons-nous au débat intervenu au Sénat le 6 mai 1977 — ait prévu certains crédits en faveur des équipements collectifs locaux, cette année 1977 fut également une année de stabilisation du crédit aux collectivités locales. Une telle stabilisation, dans la période d'inflation actuelle, place les communes dans une situation particulièrement difficile.

Mais, me direz-vous, quelles solutions proposez-vous, après ces critiques et remarques ?

Nous répondons : il faut une amélioration du régime des emprunts. Outre celle des conditions générales d'emprunt, quant au taux et à la durée, deux réformes concernant la procédure d'attribution des prêts sont actuellement envisagées ou en cours.

D'abord, la suppression du lien entre subvention et prêt privilégié. Nous pouvons nous référer au rapport Guichard. Ce lien obligé entre emprunts et subventions introduit une tutelle supplémentaire et parfois inopportune. Le supprimer est de nature à renforcer l'autonomie des collectivités locales. En dissociant emprunt privilégié et dépense subventionnable, cette réforme permettrait, en outre, l'octroi de prêts privilégiés mieux proportionnés au coût réel des équipements. (*M. le secrétaire d'Etat fait un signe d'approbation.*) On peut même proposer de supprimer purement et simplement la notion de dépense subventionnable et de la remplacer par le coût réel, mais contrôlé, des opérations d'investissement décidées par les collectivités locales.

Vient ensuite la globalisation du prêt. Le système des prêts négociés et attribués au coup par coup pour chaque opération d'équipement présente, pour les administrateurs locaux, de nombreux inconvénients, dont l'obligation d'effectuer des formalités et des démarches nombreuses ; la réalisation prématurée des emprunts, la difficulté de mettre en œuvre une véritable politique de crédit et une gestion financière cohérente.

Dans le dessein d'assurer les moyens d'une gestion globale des budgets d'équipement locaux, la Caisse des dépôts a mis en place, depuis plusieurs années, un système de programmation des prêts : 400 villes environ ont pu bénéficier de cette procédure qui consiste dans l'établissement, au début de chaque année, d'une liste de prêts associée à un catalogue d'investissements. Seule la négociation est globalisée, les règles d'attribution des prêts restant conformes aux règles habituelles.

La procédure de globalisation actuellement expérimentée dans au moins soixante-dix-sept communes ou communautés urbaines par le groupe de la Caisse des dépôts — Caisse des dépôts, caisses d'épargne, CAECL — va plus loin que la simple programmation. Au titre de la globalisation, la Caisse des dépôts s'engage sur un crédit annuel de prêts qui peut couvrir aussi bien des équipements subventionnés que des investissements libres.

Cette expérience de globalisation des prêts est liée à la globalisation des subventions et devrait préparer une adaptation ultérieure du régime des emprunts des collectivités locales.

Elle présente le double avantage : de dispenser les élus locaux des multiples démarches et formalités nécessaires à l'obtention et à la réalisation d'emprunts pour des opérations ponctuelles ; d'éviter la mobilisation prématurée et, par conséquent, coûteuse des fonds empruntés.

J'attirais également l'attention sur une deuxième réforme concernant la gestion de la trésorerie. Quelles en sont les données ?

En évitant les encaissements prématurés d'emprunts, la globalisation des prêts doit permettre de diminuer les excédents inutiles de trésorerie. Reste néanmoins posé le problème de la rémunération des fonds libres que les collectivités locales ont, sauf exceptions, l'obligation de déposer au Trésor. Avant

1941, ces fonds étaient rémunérés. Aujourd'hui, leur absence de rémunération est justifiée par différents services rendus gratuitement par l'Etat aux collectivités locales : service financier des collectivités locales et recouvrement des impôts locaux ; octroi d'avances mensuelles sur le produit des recettes fiscales locales, impôts directs locaux et VRTS.

Quelles sont les propositions de réforme ?

Ces propositions de réforme figurent dans les vœux déposés chaque année par les associations des maires qui demandent : que les fonds libres des communes puissent être productifs d'intérêts, qu'ils soient déposés au Trésor public ou confiés aux chèques postaux, établissements financiers et bancaires, ou encore placés sur le marché monétaire.

Les propositions ayant trait aux emprunts ne peuvent être isolées de celles qui concernent les subventions et la fiscalité locale. Pour diminuer l'endettement des communes et accroître leur autonomie financière, il a été, en effet, envisagé, d'une part, de leur attribuer des dotations d'Etat importantes et globalisées — les « dotations globales » constituent la principale ressource des communautés de communes, la part des impôts ne devant représenter que 25 à 30 p. 100 des budgets locaux — d'autre part, de leur permettre de disposer de ressources propres abondantes et régulières.

Je voudrais citer le livre Blanc de l'association des maires des grandes villes, publié en 1975, qui préconise que les collectivités locales bénéficient de transferts d'impôts de l'Etat, droits de timbre et d'enregistrement, ainsi que de l'attribution d'une fraction de la fiscalité nationale : impôt sur le revenu des personnes physiques, taxe sur la valeur ajoutée, etc.

Accroître les subventions ou augmenter les ressources fiscales locales, ces deux solutions ont pour objectif commun de renforcer l'autonomie des collectivités locales et de leur éviter d'avoir à subir durement les aléas de la conjoncture économique nationale.

Rappellerai-je également le vœu exprimé au soixantième congrès de l'association des maires de France, réclamant la création d'une caisse de prêts pour l'équipement des collectivités locales, caisse gérée par les élus eux-mêmes ?

Des propositions sont faites, des idées novatrices sont lancées. Le Sénat, grand conseil des communes de France, attend les réformes que vous allez soumettre à son examen.

Par ce long propos, j'ai tenu à ce qu'une contribution fût apportée à l'œuvre à accomplir pour les collectivités locales. (*Applaudissements.*)

M. le président. Monsieur Prigent, vous avez la parole. Je vous souhaite la bienvenue au moment où vous montez pour la première fois à cette tribune.

M. François Prigent. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous savons tous ici, nous qui avons, qui avons eu ou qui aurons peut-être des responsabilités municipales, que la recherche d'un emprunt destiné au financement d'un équipement n'est pas une mince affaire pour un maire ou pour tout autre exécutif d'une collectivité locale ou d'un établissement public local.

Bien sûr, la démarche la plus spontanée consiste à prendre contact, à chaque fois qu'un investissement est décidé, avec un ou plusieurs établissements financiers. Si la taille de la ville ou le nombre des projets d'investissements est modeste, cette recherche au coup par coup peut être considérée comme satisfaisante. En revanche, dès qu'un budget d'équipement s'étoffe, s'agrandit, que les investissements se multiplient, il va de soi que la répétition de démarches de cette nature alourdit le travail des maires et celui des services municipaux.

Pour pallier cet inconvénient de taille, dès 1960, la caisse des dépôts et les caisses d'épargne avaient mis en place une procédure de négociation annuelle de leurs prêts à laquelle la CAECL s'est jointe dès sa création en 1966.

C'est au cours d'une séance de travail unique que les prêteurs, d'une part, et la collectivité locale, d'autre part, passent en revue tous les projets d'équipement décidés par le conseil municipal et s'efforcent de trouver un financement pour chacun d'eux. Ce programme annuel d'emprunts constituait incontestablement un progrès et de nombreux maires ont pu en apprécier l'opportunité.

Chacune des parties à la discussion gagnait du temps et surtout la collectivité locale et son maire savaient à quoi s'en tenir sur les ressources qu'elle pouvait attendre.

Cependant, quelques inconvénients se présentèrent au fur et à mesure de son application.

Chaque prêt restait affecté à un équipement donné et surtout il était calculé généralement en fonction du coût total de la dépense, sans tenir compte de son étalement dans le temps, ce qui entraînait des frais financiers inutiles; enfin, il était subordonné, bien souvent, bien trop souvent même, à l'existence d'une subvention de l'Etat, ce fameux lien entre le prêt et la subvention qui, si on peut reconnaître qu'il a eu quelque justification par le passé, devient, on ne le sait que trop, irritant par cette procédure et par les délais qu'il entraîne.

Je ne reviendrai pas sur la procédure de globalisation des prêts aux collectivités locales par la caisse des dépôts et consignations, les caisses d'épargne et la CAECL. Je rappellerai cependant, très schématiquement, que cette procédure tend à mettre annuellement à la disposition des collectivités locales un crédit global pour lui permettre de prévoir, en toute certitude et en toute liberté, l'essentiel des moyens de paiement qui lui seront nécessaires pour assurer le règlement des mandats de dépenses d'équipement à émettre au cours de l'année budgétaire.

Je pense inutile de vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, combien tous les gestionnaires communaux ont déjà apprécié cette tranquille révolution qui s'est opérée dans la distribution du crédit aux collectivités locales.

Sans doute n'avons-nous pas attendu la multiplication de la manne et, en ce domaine, si nous croyons, par ailleurs, aux miracles, nous n'y croyons pas ici, mais nous avons apprécié la tentative sans précédent qui a été faite de restituer aux collectivités locales une part d'autonomie financière et de responsabilité dans la conduite de leur politique d'équipement.

Je conclurai, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le lien évident qui existe, nous le savons bien, entre les emprunts que peut solliciter une commune ou une collectivité locale et sa fiscalité. Aussi bien serons-nous particulièrement attentifs au dépôt des projets de loi portant réforme de la fiscalité locale et plus particulièrement de celui qui portera globalisation des subventions. (*Applaudissements.*)

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

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (collectivités locales). Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec soin les exposés de MM. Chazelle et Prigent.

Je me propose de répondre d'abord aux trois parties du libellé de la question posée par M. Chazelle et je m'efforcerai ensuite d'ajouter quelques éléments de réponse à son intervention orale. Je partage d'ailleurs son sentiment sur un certain nombre de points, mais je ferai, sur d'autres, quelques remarques pour replacer la situation dans la réalité difficile d'aujourd'hui. Cela me permettra tout de même de marquer les évolutions, les progrès et les efforts qui ont pu être constatés.

De 1970 à 1977 compris, le montant des prêts accordés annuellement aux collectivités locales et établissements publics locaux est passé de 10,8 milliards de francs à 31 milliards de francs, c'est-à-dire qu'il a pratiquement triplé en l'espace de sept ans et augmenté en moyenne de 16,2 p. 100 par an.

Les montants des prêts des caisses publiques ou assimilées, M. Chazelle l'a rappelé, représentent plus de 80 p. 100 des montants des prêts attribués annuellement aux collectivités locales et ont augmenté, en effet, de manière différente. Cependant, dans la mesure où l'on prend en considération un chiffre absolu ou un pourcentage, les résultats sont assez différents.

M. Chazelle a fait observer, dans son propos oral, que les montants des prêts accordés par les caisses « privées », en quelque sorte, étaient passés en 1975, — donc avant le vote de l'amendement à l'article 9 qui les obligeait à prêter pour intérêt public au moins la moitié des excédents des dépôts en échange d'un prélèvement libératoire avantageux, c'est-à-dire presque les deux tiers du montant — de 1 à 2 milliards de francs environ, ce qui représentait une augmentation de 96 p. 100.

Dans le même temps, les montants des seuls prêts de la Caisse des dépôts étaient passés de 11 milliards à 16 milliards de francs, ce qui représente, en valeur absolue, un supplément de 5 milliards de francs.

Il faut faire cependant remarquer que, pour les prêts privés, on partait d'un chiffre très faible. En 1970, la Caisse des dépôts et les caisses d'épargne prêtaient 6 800 millions de francs et, en 1977, 17 900 millions de francs, soit une croissance annuelle de 14,8 p. 100 portant sur des masses considérables, tandis

que les prêts de la CAECL passaient de 1 500 millions de francs à 6 600 millions de francs, soit une croissance annuelle de 22,7 p. 100.

Le montant des prêts accordés par le Crédit agricole passait de 900 millions de francs à 2 300 millions de francs, soit une variation moyenne d'augmentation annuelle de 13,8 p. 100, variation que M. le sénateur Chazelle a très justement fait ressortir. Certaines années, on a atteint 47 p. 100 ou 43 p. 100. Il y a eu, par exemple, une progression de 43 p. 100 en 1972, suivie l'année suivante d'une croissance de 0,43 p. 100. En 1975, du fait du « plan de relance », la progression a été de 47,34 p. 100, après quoi elle a été ramenée à 7 p. 100 puis à 8 p. 100. Elle devrait être, en 1978, de 10 p. 100.

Cependant, on ne peut avoir une croissance annuelle de 40 p. 100 des prêts sans être obligé d'observer que l'endettement des collectivités locales commence à prendre des proportions excessives.

De plus, un accroissement des prêts des caisses publiques de 30 à 40 p. 100 d'une année sur l'autre engendre un élément inflationniste important.

Au total donc, les montants des prêts des caisses publiques ou assimilées ont atteint, en moyenne une progression de 16,5 p. 100 de 1970 à 1977.

J'en viens à la deuxième question de M. Chazelle. Des mesures concrètes ont déjà été prises, et cela largement, pour réformer les règles d'attribution des prêts de la Caisse des dépôts et des caisses d'épargne puisque, conformément au désir du Gouvernement, ont été étendues progressivement, depuis 1976, les expériences de globalisation des prêts de l'ensemble constitué par la Caisse des dépôts, les caisses d'épargne et la caisse d'aide aux collectivités locales.

Le nombre de communes ou de groupements de communes bénéficiant de cette nouvelle procédure est passé de 77 en 1976, la première année d'expérimentation, à 292 en 1977 et à 680 en 1978. Les communes ou groupements de communes de plus de 10 000 habitants sont maintenant engagés dans la mise en œuvre de cette procédure. Ce système concerne par conséquent la moitié des Français puisque les communes et groupements de communes de plus de 10 000 habitants représentent la moitié de la population.

En l'espace de deux ans nous nous sommes donc engagés dans cette voie de la globalisation.

Pour les huit premiers mois de 1978, 7,2 milliards de francs ont été attribués de cette façon; en 1979, la totalité des communes et groupements de communes à vocation multiple ayant plus de 10 000 habitants sera globalisée.

Le problème subsiste pour les communes de taille plus modeste qui n'ont pas annuellement un flux d'équipements. Cependant, l'extension de la procédure pourra être envisagée, si elle se justifie, avec beaucoup de libéralisme à la demande et en fonction des arguments qui pourraient être avancés par les communes intéressées.

Certaines communes et certains groupements de communes très dynamiques de 8 000 ou 9 000 habitants pourraient mener une excellente politique dans le cadre de la globalisation. Le Gouvernement suit cette affaire avec beaucoup d'intérêt, d'ouverture d'esprit et de volonté de dialogue.

Ainsi donc, pour les plus petites communes, nous essayons de mettre au point la généralisation du système des prêts forfaitaires sur la base des prêts Minjoz de 50 000 francs réévalués, je ne peux pas dire aujourd'hui exactement dans quelle proportion, mais en permettant une certaine automaticité des prêts pour les petites communes.

Enfin, la troisième partie de votre question, monsieur le sénateur, concernait le plan gouvernemental d'avril 1977, dont M. le Premier ministre avait lui-même fait part à la Haute assemblée du haut de cette tribune. Ce plan a permis de débloquer, pour les investissements publics, une somme de 1 250 millions de francs en autorisations de programme à partir du 1^{er} juillet 1977, dont 357 millions de francs en subventions aux collectivités locales. Je reconnais que les taux de subventions sont modestes, mais une somme de 357 millions de francs permet, dans le système de la dépense subventionnable qui est encore en application, d'engager des travaux relativement importants.

Un second train de mesures, mis en place à partir du 31 août 1977, a permis le déblocage de 900 millions de francs d'autorisations de programme, dont 306 millions de francs de subventions aux collectivités locales. Ces subventions, bien sûr, ont rendu les opérations auxquelles elles étaient destinées susceptibles de bénéficier des prêts des caisses publiques.

Par ailleurs, pour faciliter le financement des équipements collectifs en milieu rural, le Crédit agricole a été autorisé à ajouter à ses programmes initiaux pour 1977, 500 millions de francs de prêts non bonifiés en août et 200 millions en octobre 1977.

Ces précisions et les chiffres que j'ai indiqués à la Haute assemblée montrent bien que le Gouvernement s'attache chaque année à préserver aux collectivités locales les possibilités de prêts qui leur sont nécessaires.

En 1979, le même effort sera poursuivi, tandis que la Haute assemblée débattera du projet de loi-cadre sur le développement des responsabilités locales et aura, par conséquent, la possibilité d'apporter un certain nombre de modifications au mécanisme actuel.

Je voudrais indiquer à M. Chazelle qu'il n'y a pas une diminution constante des crédits et une obligation « de renoncer à la réalisation d'équipements — je cite sa question — pourtant reconnus indispensables par la population ».

Comme la plupart d'entre vous, je suis maire et conseiller général. Je sais donc bien, comme vous, que, jamais, nous ne pourrions répondre à toutes les demandes d'équipements formulées par nos administrés, car ces demandes sont très supérieures à nos capacités et le demeureront quel que soit le développement de l'économie de notre pays.

Ces exigences sont formulées sans agressivité. Mais les besoins ne seront jamais totalement satisfaits, car ils se développent au fur et à mesure.

Nous devons informer davantage nos administrés : en réclamant une troisième maison pour personnes âgées, un foyer de jeunes, une tranche supplémentaire d'assainissement, toutes réalisations souhaitables, ils ne semblent pas comprendre que c'est le contribuable qui paie, le contribuable local ou le contribuable national, car c'est finalement le même, à cette nuance importante près que la participation de l'Etat permet une plus grande solidarité que l'impôt local.

Vous avez indiqué, monsieur le sénateur, qu'un cinquième des ressources de la nation revenait aux collectivités locales et que celles-ci assumaient 60 p. 100 des investissements civils. De deux choses l'une — vous voyez que je ne me dérobe pas à la question — ou bien il y a un miracle, ou bien il y a un truc. Il n'est pas possible de réaliser 60 p. 100 de l'ensemble des investissements du pays avec seulement 20 p. 100 des ressources, ou alors la gestion est d'une rigueur admirable et les travaux sont effectués à des coûts que l'on ne trouve plus nulle part.

La vérité — il faut la dire — c'est que l'évolution actuelle est telle que les frais de fonctionnement de l'appareil de l'Etat d'une part — l'éducation emploie, par exemple, 915 000 personnes, et il n'est pas question d'y mettre un frein — d'autre part, les transferts sociaux consomment la quasi-totalité du budget de l'Etat, alors qu'une proportion très importante, bien qu'elle se réduise progressivement, du budget des communes et des départements est consacrée aux investissements.

Prenons la situation des communautés urbaines : le transfert de compétences des communes membres vers la communauté ne s'est pas accompagné de la diminution ou du transfert du personnel de ces communes vers ladite communauté. Dans l'une des plus importantes communautés urbaines, on a assisté à un accroissement net de 5 400 emplois au cours des dix dernières années, sans qu'un seul emploi soit supprimé dans les communes membres ; le budget de fonctionnement, qui représentait 44 p. 100 il y a neuf ans, s'élevait en 1978 à 57 p. 100 du budget total.

Il est certain, mesdames, messieurs les sénateurs, que si nous consommons tous nos moyens en fonctionnement, nous n'investirons plus.

L'Etat doit mener une politique de solidarité à l'égard des catégories socio-professionnelles. Toutes les caisses de sécurité sociale, sauf le régime général, sont en déficit. Il faut bien faire le maximum pour les personnes âgées qui n'ont pas cotisé à un régime de retraite. Voilà l'explication du déficit.

Les crédits des régions, qui sont encore faibles, sont consacrés à raison de 97 p. 100 aux investissements. A partir du moment où les investissements se développent dans les communes et les départements, la part des crédits de fonctionnement augmente. C'est dans le juste équilibre que l'on peut trouver la réponse à vos préoccupations.

Mais ce n'est pas à l'Etat de décider. Dans le cadre de leur autonomie, les collectivités locales ont le libre choix et la responsabilité.

Je reconnais qu'il y a eu un retard dans l'attribution des prêts en 1976 et en 1977. Mais on a pu constater que, dans la semaine qui a suivi la décision d'augmenter le plafond des dépôts sur les livrets A des caisses d'épargne, la caisse des dépôts s'est retrouvée positive. Pour la première fois en dix ans, la caisse des dépôts avait vu ses moyens diminuer en 1977 ; on a augmenté le plafond des livrets de caisse d'épargne, aussitôt elle est redevenue positive.

Monsieur le sénateur, vous avez évoqué les mécanismes de financement des diverses caisses. Je partage votre point de vue.

Sans revenir sur ce que j'ai dit tout à l'heure concernant l'augmentation de la part des caisses privées, encore que mutualistes, je peux indiquer que le taux d'intérêt de l'argent est passé de 10,45 p. 100 en septembre 1978 à 10,35 p. 100 en octobre. Petit à petit, avec l'abaissement léger, mais progressif, des taux d'escompte, les taux d'intérêt se détendent.

A ce point de mon intervention, je veux répondre à votre question sur les fonds libres.

C'est vrai, il y avait beaucoup de fonds libres, voilà quelques années. Mais cette observation perd beaucoup de son poids maintenant. D'une part, les maires ont progressivement mieux maîtrisé la gestion de leur comptabilité ; il y a quelques années, les prêts étaient obtenus très vite ; à ce moment-là, on les avait à disposition ; on payait des intérêts plusieurs mois avant l'engagement des travaux.

D'autre part, la globalisation des prêts permet maintenant le déblocage au dernier moment et évite ce genre d'inconvénient.

On observe que la trésorerie des collectivités locales a beaucoup diminué depuis quatre ans, en grande partie pour cette raison — je le vois bien dans ma ville — mais aussi parce que, si l'on veut que les fonds libres profitent d'intérêts convenables, il faut accepter que les avances consenties par l'Etat fassent également l'objet d'un intérêt.

Si nous tracions une courbe de la situation de janvier à décembre, nous constaterions qu'il est une période de l'année où le Trésor fait des avances et une autre, celle où les impôts locaux rentrent de manière plus abondante, où, au contraire, le Trésor est bénéficiaire d'avances. Ce calcul pourrait, éventuellement, être fait.

J'attire votre attention sur le fait que, si votre observation est juste, prise commune par commune, globalement la situation s'équilibre à peu près à l'heure actuelle.

J'ai également écouté avec beaucoup d'attention vos observations sur la globalisation. Le Gouvernement va proposer, dans le projet de loi-cadre, que l'on s'engage vers la globalisation des subventions et la suppression des subventions spécifiques. Disparaîtraient ainsi le lien subvention-prêt et la notion de dépense subventionnable. Cette dernière a d'ailleurs un caractère inflationniste dans la mesure où elle incite à engager des dépenses, l'Etat étant parfois responsable, d'ailleurs, de l'équipement un peu rapide des collectivités locales. Nous savons ce qui s'est passé en matière de piscines : « Monsieur le maire, disait-on, faites une piscine, l'Etat vous offre 50 p. 100 de subventions », ou de crèches : « Monsieur le maire, construisez une crèche traditionnelle, l'Etat et les caisses d'allocations familiales vous fourniront 80 p. 100 de la dépense ». Le maire n'a pas toujours su appréhender les conséquences qui devaient résulter de ces réalisations : les frais de fonctionnement représentent parfois, annuellement, 50 p. 100 de l'investissement initial.

Quoi qu'il en soit, nous allons vers une globalisation. Le débat qui interviendra au sein de votre assemblée fera ressortir les avantages d'un système qui globalise non seulement les prêts, mais aussi les subventions, sauf, bien entendu, ceux qui sont relatifs aux gros travaux ou aux grands programmes de l'Etat, car il faut concilier la globalisation avec le maintien d'une politique de l'aménagement du territoire, et ce n'est pas facile, car la globalisation, c'est le contraire même d'une politique d'aménagement du territoire qui, elle, détermine les aides en fonction d'objectifs fixés à l'échelon national.

Je voudrais ajouter, au sujet des subventions spécifiques, dont vous avez dénoncé la faiblesse, qu'il faut, pour bien appréhender les choses, faire l'addition de tous les crédits inscrits aux différents ministères pour les collectivités locales et ajouter, aujourd'hui, le fonds de compensation de la TVA. C'est, me direz-vous, de la juste récupération, mais elle correspond à une dépense effectuée par la collectivité. Avant le système instauré en 1968, la TVA existait, seulement elle était incluse dans la facture. On ne disait pas « ... dont TVA », chacun le sait bien ici.

Il faut encore ajouter les bonifications des prêts accordés par le Crédit agricole aux collectivités locales.

De 1978 à 1979, si l'on totalise les subventions spécifiques et le fonds de compensation de la TVA — et sans compter les bonifications d'intérêt — les ressources de cette nature seront passées de 8 milliards de francs à 10 838 millions, soit une augmentation de 27,9 p. 100, ce qui est un pourcentage supérieur à celui de ces dernières années. On retrouve, dans le projet de budget pour 1979, une croissance à peu près équivalente à celle des années où elle fut la plus forte.

Enfin, je voudrais remercier de sa courtoisie M. Prigent, qui a évoqué le problème du lien entre les subventions et les prêts. Il a bien voulu observer que le Gouvernement allait dans le sens d'une plus grande autonomie des collectivités locales.

Je profite de l'occasion pour lui dire que la discussion du projet de loi-cadre permettra un très large débat sur ce point, le plus large depuis 1884, puisque nous remettons en cause les relations entre l'Etat et les collectivités locales; ce sera un débat de clarification. Le Gouvernement, je le dis très solennellement, dans le même temps où il proposera aux parlementaires un transfert de compétences de l'Etat vers les communes et les départements, précisera qu'il s'agit aussi d'un transfert de moyens et de responsabilités.

Mais il ne faut pas confondre — c'est important et je conclurai sur ce point — le débat sur la loi-cadre — qui est le débat de fond, qui comportera aussi des dispositions de caractère financier puisque le transfert de compétences s'accompagnera d'un transfert de moyens — avec le débat qui va s'instaurer dans les prochains jours sur la fiscalité locale. Le projet de réforme de la fiscalité locale est mécanique, il touche la procédure. Son objectif n'est pas de modifier les ressources des collectivités locales, mais de réformer leur calcul, d'accroître la liberté des communes pour en calculer les taux. Il modifie également les relations entre l'Etat et les communes en modernisant le versement représentatif de la taxe sur les salaires qui sera transformé en une dotation globale de fonctionnement, assise, comme le Parlement l'a souhaité, sur une base évolutive qui, comme le programme de Blois s'y est engagé, évoluerait comme évolue la ressource procurée par la taxe sur la valeur ajoutée, à législation constante.

C'est un tel débat que nous ouvrirons dès le mois de novembre et qui se poursuivra pendant quelque huit à neuf mois, tantôt au Sénat, tantôt à l'Assemblée nationale.

Monsieur le sénateur, je vous remercie de m'avoir posé cette question qui m'a permis de dire combien le Gouvernement est déterminé à aller jusqu'au bout de cette réforme, en même temps qu'il est particulièrement attentif aux observations des sénateurs et des députés.

M. René Chazelle. Je demande la parole.

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

M. René Chazelle. Monsieur le président, je remercie d'abord M. le secrétaire d'Etat de la réponse qu'il a apportée à cette question posée en 1977 et que j'ai tenu, au cours de mon propos, à actualiser.

Il n'y a pas contradiction entre vos propos et les miens, mais plutôt complémentarité. Nous ne nous sommes pas affrontés sur les chiffres et sur les contradictions possibles. Certes, depuis les grandes lois, 1871 pour les assemblées départementales, 1884 pour les communes, on voit se profiler à l'horizon cette loi-cadre qui sera la grande charte communale de l'autonomie, des libertés pour les générations à venir. Mais il apparaissait nécessaire de faire le point sur les opérations d'investissement, sur les difficultés que les administrateurs communaux rencontrent chaque jour, sur les prêts qui obèrent l'avenir de tant de communes et sur les subventions.

Il faut qu'il y ait des modifications, et là je reprends les propos que j'ai prononcés dans mon exorde, ce n'était aujourd'hui qu'un lever de rideau qui a permis au Sénat d'apporter au Gouvernement l'expérience d'hommes qui sont des administrateurs locaux au moment où il prépare pour les années à venir cette grande réforme qui ira dans le sens de la liberté et de la justice.

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 6 —

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR LE NAUFRAGE DU PETROLIER « AMOCO CADIZ »

Discussion de questions orales avec débat.

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

I. — M. Georges Lombard demande à M. le Premier ministre quelles mesures ont déjà été prises et vont être prises pour faire suite aux conclusions du rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur les causes et les conséquences du naufrage de l'*Amoco Cadiz*. (N° 111.)

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur [Collectivités locales].)

II. — M. Anicet Le Pors attire l'attention de M. le Premier ministre sur la mise en œuvre des mesures prises à la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*.

Il constate qu'en dépit des interventions plus fréquentes de la marine nationale, les infractions à la circulation maritime au large de nos côtes demeurent fréquentes. Les indemnités des populations et des travailleurs affectés par le sinistre du mois de mars laissent beaucoup à désirer.

Enfin, les premiers éléments budgétaires indiquent que le Gouvernement ne situe pas l'effort de prévention et d'équipement du pays contre la pollution maritime au niveau nécessaire.

C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soient appliquées dans ces différents domaines les recommandations du rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur l'échouement de l'*Amoco Cadiz* qui lui a été remis le 29 juin 1978. (N° 112.)

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur [Collectivités locales].)

III. — M. Michel Chauty expose à M. le Premier ministre qu'après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, en mars dernier, le Sénat, sur la proposition du regretté président André Colin, a constitué une commission d'enquête.

Cette commission a déposé ses conclusions en juin 1978 en publiant son rapport dont le Gouvernement informé a pu prendre longuement connaissance. Par ailleurs, le Gouvernement a engagé différentes mesures pour le budget de 1979 tendant à prévenir de nouvelles catastrophes maritimes.

Il désire savoir quelle suite réelle le Gouvernement entend donner aux observations et recommandations du Sénat, et quel programme a été échafaudé dans le temps par les différents ministères concernés pour prévenir de tels événements de mer. (N° 113.)

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur [Collectivités locales].)

IV. — M. Pierre Noé rappelle à M. le Premier ministre que le Sénat dans une résolution a créé une commission d'enquête parlementaire chargée d'examiner les décisions prises et les moyens mis en œuvre par les différentes autorités compétentes lors de l'échouement de l'*Amoco Cadiz*.

Les conclusions de la commission ont été publiées dans un rapport déposé à la fin de la précédente session parlementaire. Elles avaient notamment pour objet de profiter de la période de préparation du budget de 1979 pour suggérer au Gouvernement les mesures qui devaient faire l'objet d'inscriptions budgétaires et de contribuer aux décisions que seraient amenés à prendre les pouvoirs publics.

Il lui demande quelles sont les actions déjà entreprises par le Gouvernement et quelles sont les mesures budgétaires qu'il a prévues et également quel est le programme envisagé. (N° 118.)

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur [Collectivités locales].)

V. — M. Jean-Marie Girault demande à M. le Premier ministre s'il peut lui faire connaître les suites que le Gouvernement entend réserver aux conclusions de la commission sénatoriale d'enquête créée à la suite de l'échouement du pétrolier *Amoco Cadiz*. (N° 124.)

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur [Collectivités locales].)

VI. — M. Bernard Legrand demande à M. le ministre de l'intérieur quelles mesures le Gouvernement compte adopter après les propositions exprimées par la commission sénatoriale d'enquête sur le naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz*. (N° 136.)

La parole est à M. Lombard, auteur de la question n° 111.

M. Georges Lombard. Il y a maintenant sept mois et quinze jours que l'*Amoco Cadiz* s'est échoué devant Portsall, quatre mois et neuf jours que la commission d'enquête constituée par le Sénat a déposé son rapport.

Le rappeler en prologue à notre débat n'est pas inutile, car le temps qui passe reste le meilleur moyen de mesure d'une politique, donc d'une volonté.

En prenant, entre autres, comme thèmes de ses recommandations quatre axes de réflexion et d'efforts — tenter au plan international de diminuer les dangers qui résultent du trafic pétrolier, doter la France d'un système de protection efficace, mettre en place des moyens suffisants pour y parvenir, lancer enfin un programme d'action immédiat — notre commission d'enquête a posé en termes clairs les problèmes et fixé des objectifs.

Se demander, et vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, où nous en sommes à chacun de ces niveaux d'action et je dirai d'espoir, est d'autant plus justifié que malgré les efforts entrepris, les accidents et les incidents de mer ont continué à proliférer depuis l'échouement de l'*Amoco Cadiz*.

Le naufrage du *Christos-Bitas* avec ses 30 000 tonnes de pétrole déversées en mer il y a quelques semaines, les infractions relevées dans le rail d'Ouessant, l'incident qui aurait pu être très grave que vient de connaître le *Dupetit-Thouars* sont autant de manifestations de la persistance des dangers qui menacent nos rivages.

Pour y faire face, il faut donc, comme le président André Colin l'a souligné jusqu'au bout avec une passion lucide et inquiète, non seulement des moyens juridiques et matériels, mais une volonté de tous les instants.

Comment, depuis la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, cette volonté s'est-elle exercée ? Comment s'est-elle exprimée ? Comment s'est-elle traduite dans les faits et dans les textes tant en France que dans la Communauté européenne ? Telles sont les questions auxquelles je bornerai mon propos, la politique de prévention et de lutte contre la pollution marine lui servant de support et, si vous permettez ce mot, d'illustration.

Commençant par l'Europe des Neuf, je rappellerai que sept propositions avaient été préparées et faites par la commission des communautés européennes au conseil des ministres comme autant d'actions à entreprendre d'urgence pour éviter le renouvellement de la catastrophe que la Bretagne a connue. Elles visaient aussi bien la prévention que la lutte contre la pollution.

Force est de constater, tout d'abord, que ce programme d'action s'est réduit, comme le souligne son titre, à « un programme visant seulement au contrôle et à la réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures en mer ».

Cela donne, mes chers collègues, la limite de l'action envisagée, une action qui ne se situe plus qu'au second stade, c'est-à-dire celui de la lutte contre la pollution, alors que de l'avis de tous ceux qui se préoccupent des choses de la mer — et c'était aussi l'avis de notre commission d'enquête — c'est au niveau de la prévention que l'effort doit d'abord être entrepris.

Le premier maillon de la chaîne à forger commence au stade de la construction des navires, se poursuit à celui de la formation des équipages, s'achève par l'établissement de règles de navigation assurant un maximum de sécurité.

La commission des communautés européennes l'avait bien marqué, en demandant au conseil des ministres de décider une ratification rapide, par tous les Etats membres, des conventions *Marpol*, *Solas*, *OIT 147* qui concernent tous ces points.

Le conseil, hélas, s'en est gardé, ce qui est d'autant plus regrettable que « l'application de ces conventions, comme l'a écrit M. Roy Jenkins, président de la commission des communautés, s'impose comme une première étape dans la prévention des accidents comme celui de l'*Amoco Cadiz* ». M. Roy Jenkins ajoute : « La ratification de ces textes devrait être menée de façon simultanée par les Etats membres, afin d'une part, d'éviter la distorsion du trafic, et d'autre part, de permettre à la Communauté d'exercer sur le plan international une pression en vue du renforcement des normes minima. »

Or, aujourd'hui, force est de constater que, sur ces trois conventions, l'une n'a été ratifiée que par trois Etats membres, dont la France, et une autre par personne.

A cette première déception s'ajoutent deux autres. La première touche aux décisions prises par le Conseil des ministres du 23 juin. Saisi par la commission des communautés de propositions à mettre en œuvre immédiatement, le Conseil a considéré qu'il était urgent d'attendre !

Le programme d'action s'est, en effet, transformé en programme d'études, le Conseil invitant la Communauté à remettre son ouvrage sur le métier. Certes, il s'est engagé à statuer dans les neuf mois qui suivront la remise des nouvelles études demandées à la commission. Il n'en reste pas moins qu'une telle procédure augure mal de cette volonté dont je parlais, même si certains rappellent que la précipitation n'est pas un facteur de progrès. Mais, peut-on parler de précipitation, alors que depuis plus de onze ans le problème est posé et que la théorie des accidents, du *Torrey Canyon* à l'*Amoco Cadiz*, est pour le moins fournie ?

La deuxième déception provient du titre même du programme d'études exclusivement consacré à « la pollution causée par le déversement des hydrocarbures en mer ». Or, ce qui est en cause, monsieur le secrétaire d'Etat, dépasse cette seule forme de pollution, car ce que je dis pour l'Europe est valable au niveau national. Nos rivages sont menacés, non seulement par les transports d'hydrocarbures, mais autant, et peut-être plus, par le transport de toutes les matières nocives ou dangereuses qui empruntent la voie maritime.

Ces constatations me font penser à une pénible histoire qui s'est produite dans un département qui n'est pas, fort heureusement le nôtre, monsieur le secrétaire d'Etat.

Dans ce département, il y avait une route qui longeait un canal. Elle était considérée comme secondaire, malgré un tracé particulièrement sinueux. Aucune barrière de protection ne fut donc mise en place. Arrive un accident qui fait des morts. Une première barrière de sécurité est posée. Elle est allongée au deuxième, achevée au troisième, mais à quel prix !

Plus que jamais, pour reprendre un passage du rapport de notre commission d'enquête, il est nécessaire que la France contribue — notamment en ratifiant les conventions qu'elle n'a pas encore ratifiées — à la nécessaire, je cite la commission : « prise de conscience d'une solidarité entre les différents pays de la Communauté européenne, solidarité qui devrait permettre la création et la mise en œuvre de moyens communs ».

En attendant ce résultat que le Gouvernement dit s'efforcer d'atteindre, reste à revenir en France et à la politique de notre pays.

Que l'échouement de l'*Amoco Cadiz* ait entraîné un choc « salutaire », c'est certain.

Les mesures prises dans les semaines et les mois qui ont suivi l'attestent, qu'il s'agisse de l'information de l'autorité maritime — décret du 24 mars 1978 — des conditions de la circulation — arrêté du préfet maritime du 16 mai — de l'assistance, par la création « d'équipes d'évaluation et d'interventions techniques » — instruction du 15 juin — ou encore de la surveillance et de la police du rail, de la mise en place d'un centre de contrôle digne de ce nom à Ouessant, des négociations internationales enfin, qui ont abouti au report vers le large de ce rail, à compter du 1^{er} janvier prochain.

De leur côté, les dotations, qui sont en augmentation aussi bien dans le budget du ministère de l'intérieur, que dans ceux des transports et de l'environnement, témoignent d'une volonté de faire plus et mieux que par le passé.

Comme vous parlerez sûrement chiffres dans un instant, monsieur le secrétaire d'Etat, je me bornerai à me féliciter de la prise de conscience que traduit cet effort financier. Mais peut-on considérer qu'il constitue l'amorce de la politique globale de prévention et de lutte contre la pollution marine sur laquelle la commission d'enquête a attiré longuement l'attention ?

Une telle politique suppose que de l'ordre soit mis dans l'enchevêtrement des droits reconnus aux administrations les plus diverses, droits finalement paralysants par les hiatus qu'ils créent et par la dispersion des responsabilités qu'ils engendrent au moment de l'action, comme on l'a malheureusement vu lors de l'échouement de l'*Amoco Cadiz*. Vous avez d'ailleurs pu, malheureusement, toucher du doigt la plaie.

La présentation budgétaire laisse planer le doute, c'est le moins qu'on puisse dire, quant à la volonté de changer le système qui a prévalu jusqu'à maintenant.

Psychologiquement, ce n'est pas bon. Sur le plan de l'efficacité, c'est très mauvais, d'autant que la leçon de l'*Amoco Cadiz* est claire. Le prix à payer pour prévenir avec un maximum de chances une nouvelle catastrophe, passe, non par le maintien de structures, idéales peut-être sur le plan théorique, mauvaises certainement sur le plan pratique, mais par la concentration des moyens, des responsabilités et des pouvoirs.

Or, tout se passe comme s'il nous était difficile d'aller jusqu'au bout des réformes qui sont à faire. L'exemple des tâches confiées, en fait, à la marine nationale, est symptomatique à cet égard. A elle de surveiller la circulation, d'en assurer la police. A elle de prévenir, si possible, les accidents. Moyennant quoi, les textes antérieurs donnant tel ou tel pouvoir dans ces mêmes domaines à telle ou telle administration sont toujours en vigueur.

Ce même état d'esprit enlève à certaines décisions, bonnes dans leur principe, nécessaires sur le plan pratique, une partie de leurs effets.

La décision, par exemple, de créer, à Brest, le centre d'étude et de recherche, pièce essentielle d'un système cohérent de prévention et de lutte contre la pollution, est de celle-là.

Son but est de regrouper des chercheurs venant du Cnexo, de l'ISTPM, l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, de l'IFP, l'Institut français du pétrole, afin de travailler aux problèmes posés par la pollution marine.

Mais avec quels moyens, monsieur le secrétaire d'Etat ? A quel budget, à quel chapitre se trouvent les crédits qui seraient nécessaires à une marche normale, à la bonne marche de cet organisme ?

Quel est le résultat ? Pour pourvoir le poste de directeur du centre, le Cnexo est dans l'obligation, s'il faut en croire les bruits qui courent, de créer un poste budgétaire pour un fonctionnaire de l'équipement, cette dernière administration estimant ne pas avoir à le détacher.

Comment pourra vivre, dans de telles conditions, un tel centre, avec combien, réellement et effectivement, de chercheurs ? Comment pourra-t-il assurer les contacts qui s'imposent avec ceux qui, dans d'autres pays, sont attelés à une tâche similaire, avec quelle liberté dans ses réflexions et ses recommandations ?

Il ne suffit pas pour faire marcher une voiture qu'elle ait un moteur. Il lui faut encore de l'essence.

Parler de ce centre conduit tout naturellement à la dernière de mes interrogations : le programme 1979.

La commission d'enquête a surtout voulu proposer des objectifs en invitant le Gouvernement à un effort dans sept directions.

A ses yeux, comme à ceux des populations riveraines de nos mers, ce programme avait l'avantage de permettre au Gouvernement une réflexion et, à partir de celle-ci, d'amorcer une politique hardie et efficace rompant avec certaines traditions dépassées ou certains errements condamnables.

Le fait que beaucoup de crédits ne sont pas, comme notre commission le souhaitait, individualisés dans les différents budgets ne permet pas de saisir, dans toute son ampleur, la conception à laquelle le Gouvernement s'est finalement arrêté.

Vous ne vous étonnez donc pas qu'après vous avoir parlé du centre de recherche je vous interroge sur les équipes d'évaluation et d'intervention techniques que la marine nationale a décidé de mettre sur pied. Je m'en réjouis, car il fallait faire quelque chose, mais ce qui a été fait me conduit à m'interroger.

Cette création signifie-t-elle que cette tâche, combien capitale, sera du seul ressort de la marine nationale, en clair que les autres possibilités qui nous étaient offertes sont définitivement écartées, en particulier le S.A.M.U., Service d'aide médicale urgente, de la mer constitué par le groupe Paul-Emile Victor ?

Si tel est le cas, quel est le plan de développement prévu pour les équipes de la marine nationale ? Leur composition ? Leur nombre ? Leurs moyens ? Les crédits affectés dès cette année à leur constitution et à leur fonctionnement ? Est-il prévu, lorsqu'il y aura des avaries détectées et réparables, de faire appel à un réseau de spécialistes volontaires ? *Quid* enfin de la Méditerranée ?

Ces questions peuvent vous sembler très — que dis-je ? — trop nombreuses, mais le sujet est capital, car ces équipes constitueront — en tout cas devraient constituer demain — le fer de lance de notre système de prévention.

Nous n'avons pas le droit de nous y tromper, encore moins de nous tromper sur l'organisation à mettre en place et sur les matériels qu'elle exige, comme l'a souligné notre commission d'enquête.

Le deuxième volet du programme 1979 concernait la lutte contre la pollution et prévoyait, entre autres, des crédits d'étude pour la mise au point d'un système d'allègement des pétroliers et les sommes d'argent nécessaires, quel que soit le moyen choisi, à la construction d'une flottille de dix « bateaux épandeurs ». J'aimerais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous nous indiquiez l'état d'avancement de ces deux projets.

Qu'est-il enfin envisagé pour permettre à la marine nationale de faire face à la protection de notre littoral, sans pour autant sacrifier aucune de ses missions traditionnelles ?

Comment pourrais-je ne pas vous poser cette question, alors que ce défaut d'individualisation dont j'ai parlé voilà un instant ne permet pas de suivre l'évolution de ces crédits dans le budget de la défense ? Le problème ne peut pas être esquivé, tant il est évident qu'il faut disposer de matériels adaptés, rapides, sur mer comme dans les airs, si l'on veut vraiment mener avec des chances certaines de succès les actions qui s'imposent. L'exemple de la Suède est là pour le rappeler, comme celui, d'ailleurs, des Etats-Unis ou de l'Afrique du Sud. Il n'est pas inutile de le souligner, l'événement passé et l'*Amoco Cadiz* ayant quitté la scène de l'actualité.

Car le danger reste présent. Il dépasse la seule atteinte à l'intégrité des côtes. Son allure est de défi. Un défi qui met en cause la conciliation du développement et des risques qui en découlent, avec la sécurité des citoyens, la sauvegarde de leur droit au travail et la protection du coin de terre et de ciel dont ils ont besoin, comme tous les hommes, pour vivre et s'épanouir.

Il met en cause aussi — il faut en avoir une claire conscience — la crédibilité de l'Etat et de ses assurances.

Qu'une nouvelle fois un *Amoco Cadiz* s'échoue, pour les mêmes raisons que le nôtre, et ce n'est pas de fatalité qu'il sera parlé, mais d'injustice, la pire des injustices, celle qui naît d'un refus ou d'une omission, le refus de la solidarité ou le manque de solidarité, qui s'évalue en termes de moyens ou d'adaptation aux exigences du présent.

L'enjeu est donc de taille. Il justifie qu'à votre place et à la nôtre la facilité soit refusée, que tout soit mis en œuvre pour que, dans la mesure où la sécurité dépend des hommes, elle soit vraiment, totalement assurée.

Ceux qui vivent sur nos côtes y ont droit, comme tous les autres, qu'ils soient de chez nous ou d'Europe.

C'est un problème de dignité. Solidarité et dignité sont des mots que nous connaissons bien, monsieur le secrétaire d'Etat, dans notre vieille province que marque la mer avec son goût d'aventure ordonnée.

Je souhaite que vos réponses aux questions que j'ai posées démontrent que le Gouvernement entend effectivement en faire les maîtres mots de sa politique de protection de nos côtes. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Le Pors, auteur de la question n° 112.

M. Anicet Le Pors. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, il ne se passe pas de semaine sans que nous soyons alertés concrètement par les problèmes de la pollution maritime. Voilà quelques jours encore, un pétrolier grec, le *Christos Bitas* s'éventrait sur les récifs gallois, menaçant les côtes des îles britanniques de ses 35 000 tonnes de pétrole brut. Tous les jours, la marine nationale doit, au large du Finistère, intervenir et dresser des procès-verbaux.

Elle vient justement d'établir le bilan de six mois de surveillance du rail maritime au large d'Ouessant. C'est un bilan que, pour ma part, j'estime positif. Ce texte indique, en effet, que, durant cette période, la marine nationale a dressé 1 300 procès-verbaux et procédé à 65 déroutements vers Brest. Rien que pour le seul mois de septembre, 255 contraventions ont été enregistrées, 149 contrevenants ont été identifiés, 133 ont fait l'objet de procès-verbaux et 16 de constats ; huit navires en infraction grave ont été déroutés, tandis que deux dégazeurs ont été surpris en flagrant délit. Tout cela est très bien et répond correctement à la proposition que j'avais faite dès le lendemain de la catastrophe d'arraisonner systématiquement tous les bateaux en infraction au large du Finistère.

La différence entre les interventions des six derniers mois et la situation avant la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* confirme bien qu'il y avait jusque-là la défaillance des pouvoirs publics

dans leur volonté de préserver l'intégrité du territoire national. Mais le fait qu'aujourd'hui une réelle surveillance existe et que les infractions soient néanmoins toujours aussi nombreuses montre que nombre de navires étrangers ne prennent pas très au sérieux la volonté de notre gouvernement de faire respecter nos côtes.

Je sais bien que le Gouvernement vient de décider de prendre de nouvelles mesures plus contraignantes pour les pétroliers puisque le conseil des ministres a adopté, le 25 octobre, deux projets de loi prévoyant « un renforcement des sanctions contre les infractions à la circulation maritime et contre les responsables des pollutions maritimes ». Ces projets de loi étaient annoncés de longue date. Ils prévoient une forte augmentation des sanctions, ce qui est positif. Il reste à rendre ces dispositions applicables, mais nous en reparlerons, me semble-t-il, dans deux semaines.

Il faut, bien entendu, également que cette législation soit accompagnée du vote des crédits indispensables à son application. Il y a urgence en la matière puisqu'il apparaît que de nombreux navires ne tiennent pas compte des dispositions qui ont été prises depuis la catastrophe de l'Amoco Cadiz.

J'ai interrogé, par une question écrite, M. le Premier ministre, le 7 septembre dernier, sur deux infractions survenues au large d'Ouessant. Il s'agissait, d'une part, d'un caboteur grec, *Chrysantis*, qui naviguait en zone interdite, avait refusé de répondre aux injonctions de la marine nationale de se dérouter sur Brest et s'était enfui et, d'autre part, d'un porte-conteneurs allemand, *Le Laplant*, qui avait été intercepté en infraction pour la deuxième fois en six mois.

Depuis le 26 octobre, l'escorteur d'escadre de la marine nationale *Dupetit Thouars* a été abordé par un pétrolier grec de 21 000 tonnes à proximité du rail d'Ouessant. Tous ces incidents indiquent bien qu'il faut faire preuve d'une plus grande fermeté et que les missions et les moyens accordés à la marine nationale doivent correspondre à la gravité des problèmes rencontrés.

J'en viens aux mesures prises pour l'indemnisation des travailleurs et la population sinistrée à la suite de la catastrophe de mars dernier et à l'état des dommages que l'on peut aujourd'hui dresser.

Je rappellerai tout d'abord qu'un dispositif d'urgence avait été adopté aussitôt après la catastrophe prévoyant notamment une indemnisation provisoire de 1 244 francs par quinzaine et par marin et une couverture à concurrence de 70 p. 100 de la valeur à neuf du matériel de pêche nécessaire à la reprise d'activité. Le rapport de la commission d'enquête sénatoriale indiquait que, le 25 mai 1978, 3 600 000 francs avaient été alloués, mais que des dispositions complémentaires étaient envisagées couvrant la période du 1^{er} mai au 31 décembre 1978. Ces mesures visaient à indemniser les pertes des pêcheurs et goémonniers, les destructions de produits conchylicoles et à prendre en charge, au titre du chômage technique, les salaires des employés des exploitations conchylicoles et des viviers. A ce titre, il avait été prévu d'accorder 2 500 francs par mois et par employé pendant trois mois. Au moment où a été rédigé le rapport, sept entreprises avaient été payées et dix autres dossiers devaient être réglés rapidement.

Qu'en est-il aujourd'hui ? Les informations dont je puis disposer semblent indiquer que la procédure d'indemnisation ne donne pas — il s'en faut de beaucoup — totale satisfaction, quelle que soit la catégorie professionnelle concernée.

Une déclaration récente du secrétaire du comité local des pêches de Brest traduit bien l'état d'esprit des travailleurs concernés lorsqu'il déclare à propos de la situation particulière des marins-pêcheurs, que ceux-ci « n'ont strictement reçu que les 1 244 francs par quinzaine durant le temps de leur arrêt. Rien de plus ou plutôt si, des promesses. Aucune indemnité totale n'a encore été versée à quiconque. Les choses traînent en longueur. »

Autrement dit, il semble bien que le dispositif complémentaire dont je viens de parler et qui était prévu par les circulaires du 28 avril et du 1^{er} mai 1978 ne soit pas ou soit peu appliqué. C'est d'autant plus déplorable que ce que l'on peut savoir aujourd'hui de l'étendue des dégâts révèle des lésions et des dommages souvent plus importants que ceux que l'on avait pu imaginer alors.

Dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration, le rapport de la commission d'enquête sénatoriale déplorait déjà l'absence de mesures pour ces catégories. Le Gouvernement avait refusé le principe d'une avance sur indemnisation, estimée à 2 millions de francs, pour le seul département du Finistère. Le rapport soulignait également l'obligation, pour certains, d'assurer le

remboursement d'emprunts contractés auprès du Crédit hôtelier et d'autres établissements financiers. Puis, il y avait les échéances fiscales et les charges sociales qui créaient des difficultés de trésorerie considérables dans ces activités.

Certes, le transfert en fin de saison de la dette fiscale a été décidé, mais les mesures de report prises par l'union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales pour le recouvrement des cotisations sociales sont insuffisantes et provoquent même une aggravation des difficultés temporaires de trésorerie, le retard d'une échéance pouvant la faire coïncider avec la suivante. Le rapport demandait qu'un moratoire des charges fiscales et sociales et des dettes soit mis en place, ce qui aurait pu constituer une avance de trésorerie à valoir sur une indemnisation plus complète qui n'est pas venue en fin de saison.

Peut-être pourriez-vous me dire également, monsieur le secrétaire d'Etat, ce qu'il est advenu de notre proposition de créer un organisme spécialisé pour déterminer l'ampleur des dommages globaux enregistrés par l'économie bretonne. J'ai quelques raisons de douter d'une bonne issue à ce problème si j'en crois M. le ministre chargé des problèmes du tourisme. Il a déclaré, en effet, que ce serait « son plan de promotion du tourisme breton » qui constituerait la véritable indemnisation. Une telle déclaration me paraît escamoter véritablement le problème.

Le mois dernier, il a annoncé une subvention de 2 500 000 francs pour la promotion du tourisme en Bretagne, mais il incite en même temps le conseil régional de Bretagne à voter une subvention complémentaire de 1 500 000 francs. Ainsi, dans cette perspective ministérielle, ce serait la région sinistrée qui devrait couvrir son propre sinistre. Plus particulièrement, je signale que la communauté urbaine de Brest, qui a engagé une dépense de 473 349 francs à ce sujet, n'a actuellement reçu que 71 460 francs des pouvoirs publics.

J'ajouterai à ce bilan que l'on peut aujourd'hui mieux se rendre compte des importants dégâts occasionnés à la faune et à la flore. Ainsi que le déclarait récemment M. le directeur de l'institut d'études marines de l'université de Bretagne occidentale, M. Michel Glemarec, « les choses graves commencent à apparaître. Les mulets adultes sont nettement moins abondants, souvent émâciés avec des marques d'ulcération sur la peau.

On observe également une fuite du poisson vers les eaux non polluées. Les poissons de fond apparaissent être les plus atteints et cela n'est pas fini puisque M. Claude Chasse, attaché au CNRS, considère que « 40 000 tonnes de mazout sont encore « piégées » sous l'eau dans les Abers, les baies de Lannion et de Morlaix ».

Par ailleurs, en ce qui concerne les coquillages, on a observé une mortalité de 45 p. 100 pour les bigorneaux et de 90 p. 100 pour les coques et les couteaux.

La destruction des huîtres offre un spectacle stupéfiant : dans une carrière du Finistère Nord, près de Carantec, les bulldozers recouvrent de terre 60 000 tonnes d'huîtres, à peu près dix millions de douzaines, imprégnées de mazout.

Sept mois après la catastrophe, nous voyons les preuves matérielles de la gravité et de l'ampleur des dégâts. Dans la baie de Morlaix 700 personnes de plus seront au chômage avant la fin de l'année, faute de ne pas être employées au « coup de feu » d'avant les fêtes et ne percevront donc pas le « Smic breton » comme on dit là-bas. Les producteurs se sont refusés à vendre des huîtres polluées et ne sont pas entrés dans les subtilités du Gouvernement qui voulait distinguer les degrés de pollution pour ne pas devoir tout indemniser.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, une situation qui ne pousse pas à l'optimisme et qui contraste avec les propos rassurants que n'ont cessé de prodiguer les membres du Gouvernement depuis la catastrophe et qui ne correspondent en rien à l'état d'esprit actuel des professions et de la population concernées.

J'en arrive maintenant au problème des moyens, c'est-à-dire des crédits affectés par le Gouvernement à la prévention et à la lutte contre la pollution maritime.

Vous vous souvenez sans doute, monsieur le secrétaire d'Etat, que le rapport de la commission d'enquête sénatoriale avait fait la proposition d'engager immédiatement 150 millions de francs à caractère opérationnel d'urgence et de programmer 5 milliards d'investissement sur une période de l'ordre de trois ans.

Je me suis efforcé de rassembler l'ensemble des crédits budgétaires figurant dans la loi de finances pour 1979 concernant les

service, du Premier ministre, c'est-à-dire les crédits affectés à la mission interministérielle de la mer, aux ministères de l'intérieur, de l'industrie, des transports, de la défense et de l'environnement et du cadre de vie.

La somme des propositions pour 1979 s'élève selon mes calculs — mais peut-être pourriez-vous me préciser ce chiffre — à 194 millions de francs. Je souligne déjà que la difficulté à recenser des crédits épars dans plusieurs départements ministériels ne correspond pas à la proposition qui avait été faite dans le rapport de la commission d'enquête de les rassembler dans un fonds unique inscrit au budget.

Quoi qu'il en soit, il ressort qu'il nous faut comparer une somme de l'ordre de 194 millions de francs à une proposition sénatoriale de 5 à 5,5 milliards de francs sur trois ans. Si l'on fait l'hypothèse que cette dernière somme aurait été répartie également sur les trois années prévues, ce que vous proposez d'engager pour 1979 représente 11,3 p. 100 de ce que la commission d'enquête avait retenu.

C'est dire qu'il y a une différence d'ordre de grandeur considérable entre les engagements gouvernementaux actuels et ce que la commission de notre Haute assemblée avait jugé nécessaire.

J'en conclus que vous ne tenez aucun compte du rapport de notre commission d'enquête.

Si l'on entre dans le détail, on constate qu'il y a une augmentation sensible des crédits concernant, par exemple, la police maritime puisque la dotation retenue pour 1979 — 92 millions de francs — est nettement plus importante que celle de 1978, 22 millions de francs.

Mais les crédits proposés au titre de ces postes ne peuvent prétendre couvrir l'ensemble de la protection du littoral et de la prévention des accidents, puisque notre rapport prévoyait un coût total d'investissement de 151 millions de francs pour l'installation d'un contrôle radar complet en Manche.

Je note également que la répartition des crédits pour 1979, annoncée en juillet par le Gouvernement, devait se faire entre les ministères suivants : transports, intérieur, environnement, défense, budget, industrie, affaires étrangères, PTT et recherche. Or, je constate aujourd'hui qu'aucune somme ne figure au titre de la lutte contre la pollution maritime dans les départements ministériels du budget, des affaires étrangères, des PTT et de la recherche.

Quant à l'affectation de 2,5 millions de francs à la mission de la mer, elle m'apparaît tout à fait significative du niveau de l'effort que le Gouvernement entend réaliser dans la coordination d'ensemble des moyens.

Aussi ne faut-il pas s'étonner de la récente déclaration du responsable de cette mission, M. Aymar Achille-Fould, indiquant « Si nous n'obtenons pas de crédits, nous échouons ; nous aurons un accident un jour ou l'autre ». Telle est bien également ma conviction.

J'indiquerai enfin que certaines recommandations particulières du rapport n'ont trouvé aucun écho dans les décisions que vous avez prises. J'ai déjà évoqué la proposition de création d'un fonds pour la protection du littoral. On n'en trouve aucune trace dans vos décisions.

Il y avait également la proposition de renforcement substantiel des crédits du ministère de l'intérieur, avec la création au sein du budget de la direction de la sécurité civile d'une ligne spécifique « Organisation de la lutte contre la pollution marine ». On n'en trouve pas davantage trace dans vos décisions.

De même, rien n'a trait à nos recommandations de faire payer les compagnies pétrolières, ce qui ne constitue pas pour moi, en vérité, une surprise, je dois vous le dire.

Peut-être avez-vous estimé excessif ou démagogique notre proposition d'engager 5 milliards de francs d'investissements. Dans ce cas, je vous rappellerai que la commission sénatoriale n'a pas choisi, ce faisant, la solution la plus onéreuse, puisque nombre d'entre nous étaient partisans de créer un corps de gardes-côtes national qui aurait entraîné un effort financier beaucoup plus important.

Je voudrais enfin vous interroger au sujet de la résolution du Parlement européen, votée le 14 avril dernier, visant à accorder aux populations de Bretagne sinistrées à la suite de la catastrophe une aide d'un montant d'unités de compte européennes s'ajoutant aux 500 000 débloquées au début de la catastrophe, soit, au total, une somme approximative de 8 millions et demi de nos francs.

Mon ami, M. le sénateur Jacques Eberhard, vous a d'ailleurs posé une question écrite à ce sujet à laquelle vous n'avez pas encore répondu. Peut-être allez-vous le faire.

Le Parlement européen soulignait en la circonstance la nécessité de veiller à ce que cette aide européenne parvienne rapidement et directement aux bénéficiaires.

Je vous pose la question : le Gouvernement français a-t-il effectivement reçu cette somme ? A-t-elle été répartie ? Dans quelles conditions ? Quels en sont les bénéficiaires ?

Il me faut maintenant vous interroger également sur le problème important des pavillons de complaisance. Une récente étude de la CNUCED — la commission des Nations unies pour le commerce et le développement — vient de nous donner, pour la première fois, le nom des pays qui sont les armateurs réels des « flottes de libre immatriculation », c'est-à-dire des pavillons de complaisance.

Il s'agit dans l'ordre : des Etats-Unis qui contrôlent 32 p. 100 du tonnage total des pavillons de complaisance, de la Grèce 21 p. 100, du Japon 9 p. 100, de Hong-Kong 17 p. 100 ; suivent la République fédérale d'Allemagne, l'Italie, etc.

On sait donc maintenant clairement quels sont les pays qui tirent effectivement un bénéfice matériel de l'exercice de ces opérations.

Cette étude montre également que les bénéfices qui reviennent aux pays en développement réalisant l'immatriculation de complaisance sont minimes par rapport à ceux qu'ils réaliseraient si les navires étaient immatriculés dans des conditions normales et si ces pays exerçaient sur eux un contrôle effectif et absolu.

On peut également constater que deux des principaux bénéficiaires du système sont aussi parmi les plus grands importateurs de produits en vrac des pays en développement.

Tout cela renforce singulièrement l'argumentation de ces pays qui souhaitent recevoir une plus large part des profits que l'on tire du transport de leurs produits en vrac.

Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ne manquerez pas de rétorquer que les armateurs français n'ont qu'un recours minime, voire nul, aux pavillons de « libre immatriculation ».

Comment se fait-il, dans ces conditions, que pour l'année 1977, la répartition du fret pétrolier se soit faite pour notre pays à raison de 32 p. 100 sous pavillon Français, 46 p. 100 sous pavillon étranger et pour 22 p. 100 sous pavillon de « libre immatriculation » ? Cela montre bien que le Gouvernement français n'est pas sans responsabilité à l'égard du problème des pavillons de complaisance.

En témoigne également son attitude à l'occasion de la grève des marins de la marine marchande. Ce mouvement répond à la volonté des armateurs, soutenus par le Gouvernement français, de remplacer les marins français par des personnels moins payés et sans qualification.

Pour briser la grève, vous le savez, les armateurs ont rompu les amarres du *Massalia* qui, il y a quelques jours, a pris le large pour Dakar avec seulement trois hommes à bord et pas d'équipage machines, ce qui prouve ainsi les grands risques pris par l'armateur et le commandant. Depuis, le navire est revenu, mais on n'a pas eu la possibilité de contrôler le nombre des hommes d'équipage qui étaient effectivement à bord.

Ainsi, vous dites refuser le recours aux pavillons de complaisance, ce qui n'est pas le cas pour nos approvisionnements pétroliers, comme je viens de l'indiquer, et vous tolérez que la nouvelle compagnie de paquebots ait recours à des pratiques analogues lorsqu'elle prétend embaucher à la place des marins français des personnels sous-payés, en provenance des pays en développement notamment.

C'est, vous le savez, la raison de la grève illimitée des marins, mouvement unique depuis vingt-cinq ans. Les marins français fondent leur position sur la solidarité qui les conduit à refuser toute discrimination et sur le principe : « à travail égal, salaire égal ».

C'est la même démarche qui les a conduits à stopper cent dix-huit bateaux de complaisance étrangers fréquentant les ports français, à arracher aux armateurs 40 millions de francs d'indemnités pour des marins surexploités et à les contraindre à respecter les statuts internationaux.

Cette lutte des marins est pleinement justifiée et, ce, pour une double raison : la première, parce qu'elle est conforme à l'équité ; la seconde, parce qu'elle a pour objet de pallier la défaillance des pouvoirs publics dans le respect de la loi.

C'est pourquoi le parti communiste apporte son soutien total à cette lutte et estime que c'est une chance pour la France d'avoir des travailleurs et des organisations syndicales qui ont une idée aussi élevée de leur rôle dans la société, n'en déplaise à M. le ministre des transports et au président du conseil national du patronat français, coalisés.

Il me reste pour terminer à examiner les dispositions récemment prises par le Gouvernement par la circulaire et l'instruction du 12 octobre 1978, instituant un nouveau plan Polmar et abrogeant ainsi l'instruction du 23 octobre 1970.

Ces nouveaux textes placent la préparation de la lutte sous la responsabilité de la présidence de la mission interministérielle de la mer placée elle-même sous celle du Premier ministre.

Il ressort de ces textes que les deux plans Polmar mer et terre sont maintenus et que la coordination « à l'échelon central des opérations de lutte est exercée par le ministère de l'intérieur qui met en place à cet effet un état-major de direction de la lutte ».

On remarque également dans ces textes que les élus et les usagers du milieu marin ne sont simplement évoqués que pour la préparation de la lutte. Ces dispositions, en fait, ne modifient pas de façon importante l'état antérieur de la législation et en tout état de cause, elles ne reprennent pas les observations que vous avez faites la commission d'enquête sénatoriale. Permettez-moi de vous rappeler, en effet, que nous disions qu'il fallait conférer le rôle principal, ou tout au moins un rôle éminent, à la marine nationale, que celle-ci devait être systématiquement destinataire des observations et messages émanant des milieux civils et militaires. Notre rapport indiquait notamment : « Le souci d'éviter de perpétuels arbitrages entre les services et de supprimer l'éparpillement des compétences conduit à désigner la marine nationale comme responsable de la prévention et de la lutte contre les pollutions accidentelles de la mer ». Plus loin, le même rapport indiquait : « La marine nationale paraît qualifiée pour assurer cette défense d'un type nouveau ». C'est pourquoi nous avions pensé qu'il était bon de créer au sein de la marine nationale des équipes opérationnelles spécialisées dans la lutte contre la pollution, d'asseoir l'autorité du préfet maritime sur tous les personnels civils assurant la pose des barrages et l'utilisation des moyens chimiques et mécaniques de lutte, de créer au sein de la marine nationale un service public du littoral, et qu'il était nécessaire que le préfet maritime ait seul le pouvoir de déclencher le plan Polmar.

Il est une autre proposition à laquelle nous accordons une très grande importance : celle qui consiste à créer une commission locale de coordination des opérations, à terre faisant une large place aux élus locaux.

Sur tous ces points, on ne trouve absolument aucune trace dans les décisions diverses que vous avez prises depuis le mois de mars dernier.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets de douter fortement de la volonté effective du Gouvernement, au-delà des traditionnelles déclarations de bonne volonté et de pure forme, d'engager un réel effort situé au niveau des nécessités que notre commission d'enquête avait évalué avec beaucoup de sérieux.

C'est pourquoi nous demeurons extrêmement inquiets devant ces insuffisances persistantes. Le silence fait par le Gouvernement et vous-même sur le rapport du Sénat nous paraît, en définitive, tout à fait significatif de votre intention de mettre en œuvre, dans ce domaine également, la politique générale d'austérité que vous développez sur l'ensemble de l'économie du pays.

C'est pourquoi nous considérons qu'un large accord doit se réaliser au sein du Parlement pour vous enjoindre de mettre en œuvre et, si besoin est, vous contraindre à le faire, l'ensemble des dispositions raisonnables contenues dans le rapport de la commission d'enquête du Sénat et sur lequel un accord complet des membres de la commission s'était fait.

Vous ne cessez, monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que les autres membres du Gouvernement et le Président de la République, de faire appel au consensus des Français.

Ce rapport, qui a été adopté par l'ensemble des commissaires et qui avait sur ce point établi un consensus, eh bien, vous le fuyez. Vous aviez là une occasion de mettre d'accord M. Marcellin et M. Le Pors — c'est suffisamment rare pour qu'on le remarque — et vous y renoncez. Cela indique bien que lorsque vous parlez de consensus, il s'agit pour vous simplement de formules de propagande.

Les élus communistes, quant à eux, n'attendent pas de votre part complète satisfaction aux besoins urgents qui existent dans ce domaine. Ils continuent et continueront de mener avec les

travailleurs et les populations concernés les luttes nécessaires pour que satisfaction soit donnée aux revendications relatives à la protection du littoral et à la lutte contre les pollutions.

C'est dans cet esprit que je suis intervenu, voilà peu de temps, pour demander l'annulation de l'arrêté du préfet maritime de Toulon autorisant le passage de gros pétroliers à proximité immédiate des côtes de la Corse.

C'est également pourquoi le parti communiste a mis au point une charte pour la défense de la Méditerranée et qu'il tiendra, le 27 janvier 1979, à Marseille, les « Assises de mer Méditerranée », tant il est vrai que les expériences douloureuses que nous avons dû vivre en Manche et en Atlantique doivent nous servir d'enseignement pour la défense et la protection de l'ensemble du littoral national.

M. le président. La parole est à M. Chauty, auteur de la question n° 113.

M. Michel Chauty. Monsieur le secrétaire d'Etat, monsieur le président, mes chers collègues, le 16 mars 1978, il y a un peu plus de sept mois, l'*Amoco Cadiz* naufragait le long des côtes bretonnes, à la hauteur de Portsall, créant un désastre sans précédent en déversant en mer les 235 000 tonnes de pétrole brut qu'il transportait.

La stupeur puis l'irritation s'emparaient des populations bretonnes devant ce nouveau sinistre d'une ampleur jamais atteinte, mais mathématiquement prévisible.

Les sénateurs exprimèrent leurs sentiments sans mélange, avec une franchise et une précision rares, lors d'une question orale avec débat.

André Colin, sénateur du Finistère, président du conseil général du Finistère, président du conseil régional de Bretagne, élu de l'île d'Ouessant et natif de la région même du sinistre, exprima avec les mots et la ferveur qui convenaient le sentiment du peuple breton, dont il était le représentant mais aussi le chantre authentique. Il fut absolument irremplaçable dans cet exposé à la tribune, hélas ! le dernier qu'il devait faire.

La commission d'enquête dont il réclama, avec les divers orateurs qui participèrent au débat, la constitution fut créée le 27 avril et ses vingt et un membres furent élus le même jour.

Le 2 mai, elle constituait son bureau qui fut ainsi composé : André Colin, président, Michel Chauty et Antoine Andrieux, vice-présidents — ce dernier devant être remplacé, le 25 mai, par Pierre Noé — Pierre Marzin, secrétaire, et Jean-Marie Girault, rapporteur.

Après quelques semaines de labeur, André Colin devait quitter la présidence active pour des raisons graves de santé. Il continua cependant à rester en communication permanente par notes avec la commission, suivant ses travaux, donnant des indications, soulignant des points, exprimant des opinions, rédigeant des notes qui furent incorporées dans le rapport final.

Nous ne devons plus le revoir, jamais.

Ce travail fut son dernier message, mais quel témoignage !

Pendant cette période, Pierre Noé et moi-même conduisimes en fait les travaux de la commission jusqu'à la fin, portant notre modeste assistance au travail permanent, harassant et remarquable de Jean-Marie Girault, qui aboutit le 22 juin par l'adoption à l'unanimité de son projet de rapport.

Maintenant que le flambeau d'ordre nous a été transmis, il me revient de faire le point de ce travail fantastique et de demander au Gouvernement l'usage qu'il a fait de notre rapport.

Nous n'avons pas travaillé pour le plaisir de rédiger un rapport, quels que soient les éloges qui nous parviennent de partout à l'adresse du Sénat, mais parce que nous avons le devoir de contrôler la marche de l'Etat, de questionner, de proposer, de conseiller ou de censurer le Gouvernement. Ce rapport du Sénat devient par son adoption une œuvre de gouvernement ; aussi apparaît-il impératif de questionner l'exécutif sur l'usage qu'il fait de nos recommandations.

Sept mois pleins se sont écoulés. Où en sommes-nous ? Qu'avez-vous entrepris pour éviter la reproduction d'une semblable catastrophe ?

Notre rapporteur, Jean-Marie Girault, posera certainement beaucoup de questions d'ensemble et de détail ; néanmoins, il est une chose que l'on peut affirmer sans crainte — je le fais en tout cas : dans les circonstances du 16 mars, même avec les nouveaux moyens mis en route, il est probable que la même cause produirait les mêmes effets. Passé l'événement et son trouble,

beaucoup de gens s'endormiront la conscience enveloppée des nouveaux règlements qui prévoient toujours tout, sauf ce qui se passe en réalité.

Notre rapport avait pour objectif d'approcher et de connaître la réalité. Elle fut consternante. Mais, en fait, comment avons-nous procédé ?

Cette commission d'enquête est la première qui ait utilisé le nouveau régime juridique institué par la loi du 19 juillet 1977.

Il est bon de rendre hommage aux sénateurs qui ont apporté leurs expériences précédentes dans la rédaction de cette nouvelle loi. Je pense plus particulièrement au président Dailly et à ses collègues de la commission des lois, dont Pierre Marcilhacy, qui, l'un et l'autre, ont présidé plusieurs commissions d'enquête du régime précédent et avaient pu en mesurer l'intérêt, les limites et les lacunes. Nous avons bénéficié de cette expérience et l'utilisation que nous avons faite des nouvelles dispositions s'est révélée remarquable d'efficacité.

Nous avons pu avoir communication de toutes les pièces requises, entendre tous les témoignages souhaités, nous rendre où nous l'avons désiré, grâce aux moyens mis à notre disposition par la loi.

Par ailleurs, le fait de demander à toutes les personnes convoquées et entendues de déposer sous le sceau du secret et du serment a grandement facilité leur expression et la garde indispensable du secret. Mais, sur ce point, nous devons reconnaître que la rapidité de nos travaux, la qualité de l'équipe des fonctionnaires et leur activité incessante, jointes au dynamisme des commissaires, ont grandement contribué à limiter les failles, toujours possibles, dans le secret de cette instruction.

La vitesse devint l'élément majeur de nos travaux ; c'était une absolue nécessité. Nous disposions légalement de six mois pour aboutir. Partant le 2 mai, les travaux devaient se terminer le 2 novembre, donc longtemps après l'événement. Nous aurions pu entreprendre une œuvre d'art, mais certainement pas réaliser une pièce de gouvernement, donc d'action.

La commission, sur la proposition d'André Colin, décida de terminer son rapport pour la fin juin, période où le Gouvernement procéderait aux arbitrages budgétaires. Donc, si notre rapport était sérieux, il devenait une pièce sur laquelle le Gouvernement pouvait s'appuyer pour proposer des mesures difficiles, ou bien un dossier critique, les deux aspects ayant d'ailleurs été atteints.

Nous fîmes donc le compte à rebours et il nous restait sept semaines pour mener l'enquête, requérir plusieurs dizaines de personnes, recevoir des kilos de documents et les passer à l'étude critique, nous rendre sur place pendant trois jours, entreprendre progressivement le classement des faits pour en reconstituer la filière, déterminer les rôles et la conduite des acteurs, et établir nos propositions.

Jean-Marie Girault, toujours présent et actif, a fourni un travail considérable dans l'élaboration du rapport, mais cela n'a été possible que par le labeur de bénédictins des fonctionnaires du Sénat, conduits par un animateur rigoureux et ferme.

Le 22 juin, le rapport, discuté ligne par ligne, fut approuvé à l'unanimité des commissaires. André Colin avait gagné son pari, et le Sénat avec lui, par la publication de ce rapport magistral que l'on nous réclame partout en France, mais aussi de l'étranger.

Le Président de la République et le Gouvernement, par les soins du Président du Sénat, furent les premiers destinataires du rapport dans les premières heures qui suivirent le délai de publicité. Cette démarche, d'une importance politique extrême, se comprenait quand on sait que le Gouvernement devait prendre, suite à ce sinistre, des dispositions nouvelles au conseil du mercredi suivant.

Le Sénat n'a rien négligé pour réussir son travail. Nous demandons au Gouvernement : qu'en avez-vous fait ?

Des mesures ont été prises, et nous sommes conscients que tous les problèmes posés ne peuvent être résolus par des mesures magiques. Du temps et des moyens sont nécessaires, mais existe-t-il un programme ? Le Sénat en a proposé un, raisonnable nous le savons, car des commissions d'étude diverses avaient étudié le sujet à l'initiative du Gouvernement, mais leurs conclusions n'avaient pas donné lieu à de nombreuses dispositions d'application.

Nous allons tenter de faire le point sur la prévention du sinistre, l'assistance aux navires en difficulté, la lutte contre les dangers de la pollution et la réparation de l'actuel sinistre.

La prévention du sinistre constitue le domaine essentiel et fondamental, car il faut éviter, à tout prix, qu'un sinistre ne se produise devant l'impuissance des hommes à empêcher son développement ou à en réparer les dégâts.

Aussi, on se pose les questions suivantes :

Comment sont organisées les liaisons entre le centre d'opération en mer — le COM — de Brest et les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage — les CROSS — ou bien a-t-on un PC central des CROSS en liaison permanente avec le COM ? C'est un petit travail d'état-major simple.

Les nouvelles dispositions du « rail » se révélant payantes, si l'on en juge par le nombre des infractions constatées, il semble nécessaire de les maintenir fermement.

La surveillance des mouvements en mer pose néanmoins des problèmes. Le système de radar en cours de réalisation améliorera la situation, mais il demeure limité par les portées pratiques et les failles du dispositif.

La marine nationale assure avec ses navires des présences permanentes, mais à un coût exorbitant, les navires utilisés ne correspondant pas aux besoins. Nous ne voyons pas en programme la construction des avisos propres à ce genre de travail et aux opérations de surveillance. Par ailleurs, les équipes hélicoptères de secours sont mises sur pied, mais il faut être honnête : dans un cas comme celui de l'*Amoco Cadiz*, elles seraient inutiles et les problèmes de droit très particuliers que posent leurs interventions ne sont pas réglés.

Par ailleurs, on peut se féliciter de la réorganisation totale de la marine marchande qui, dans le domaine qui nous préoccupe, assure une coordination institutionnelle de tous les moyens, s'il ne règle pas l'inertie des utilisateurs.

Dans le même secteur des responsabilités, on aimerait que des dispositions pratiques concernant les moyens de secours en mer soient imposées aux constructeurs de navires, mais encore faut-il que nous ayons une politique navale déterminée.

L'assistance aux navires en difficulté nécessite un programme de remorqueurs de haute mer, qui seraient bien utiles pour nos chantiers qui cherchent des commandes, mais nous n'avons trouvé aucune prévision à cet égard. La location d'un remorqueur à Brest est une bonne disposition, mais elle est bien insuffisante.

Pour être sûr de ce que j'avance, je cite le journal *Col bleu*, qui a publié, voilà un mois, sur le remorquage en mer, un article remarquable dont il ressort que la traction sur croc du remorqueur affrété est de 200 tonnes. Je vous rappelle que les divers experts qui ont comparu devant la commission nous ont dit que la traction de l'*Amoco Cadiz* était de 700 tonnes. Dès lors, un simple calcul mathématique permet de conclure que la dérive continuerait de la même façon dans les mêmes circonstances.

La simulation du remorquage de pétroliers, pleins ou vides, de très gros tonnages, est toujours en attente, bien qu'absolument fondamentale pour l'étude de dispositions pratiques à prendre. L'exercice auquel s'est livré récemment la marine nationale avec l'un de ses pétroliers de petit tonnage ne peut pas être considéré comme répondant à la question.

Il est intéressant également de connaître les missions données au centre d'étude sur la pollution marine.

Enfin, que deviennent les modifications des plans Orsec et Polmar où, comme vous le savez, monsieur le ministre, par une expérience vécue, tout est prévu sur le papier, ainsi qu'il en va dans l'annuaire du téléphone où l'on trouve les numéros d'appel de tous les correspondants. Je sais bien qu'une récente circulaire a réorganisé le plan Polmar mais, faute de moyens adaptés, on en restera toujours à l'annuaire du téléphone.

Nous aimerions savoir quels programmes à terme le Gouvernement a envisagé dans tous ces domaines.

L'ensemble de ces mesures est très onéreux pour un budget national — nous ne nous le sommes pas caché — mais, là comme dans les slogans publicitaires, l'assurance n'est chère qu'avant l'accident.

Celui-ci étant mathématiquement probable dans un délai court, si les mesures nécessaires ne sont pas engagées dans toute leur ampleur, l'opinion bretonne ne le pardonnera jamais au Gouvernement.

Je voudrais rappeler que, depuis la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, un naufrage s'est produit sur les côtes de la mer du Nord, en Grande-Bretagne, et un autre dans le canal Saint-Georges. Nous avons constaté, en allant à Brest, qu'un pétrolier de 350 000 tonnes, le *Christine-Maersk* — vide, heureusement

pour nous — rentrait à Brest tiré par un remorqueur hollandais, le *Smit-Houston*. Cela, nous l'avons constaté. Il était en panne depuis deux jours par vent nul.

Dernièrement encore, un pétrolier important a eu une avarie de quatre heures devant l'Aber W'rach, ce qui a provoqué la mise en alerte du remorqueur. Il est reparti par ses propres moyens, heureusement encore par vent nul.

Je ne voudrais pas, pour terminer, me montrer trop sévère, mais, faute de prendre les mesures nécessaires et à se satisfaire de la seule publication de règlements, on conduira la marine nationale, lorsqu'un jour elle sera informée d'un sinistre et le suivra sans pouvoir l'empêcher, à dire, comme le général Gamelin à qui l'on a, à tort ou à raison, attribué cette phrase alors qu'il constatait les progrès de l'avance allemande : « Les choses se déroulent comme je l'avais prévu ». (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Noé, auteur de la question n° 118.

M. Pierre Noé. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les orateurs qui m'ont précédé ont déjà posé de nombreuses questions et fait part de leurs constats. Des redites peuvent se produire. Elles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, la marque de nos interrogations communes comme le rapport de la commission d'enquête, adopté à l'unanimité, était déjà la marque des constats et interrogations de chacun d'entre nous voilà quatre mois.

A ce point du débat, tenant compte des interventions des orateurs précédents, MM. Lombard, Le Pors et Chauty, j'abrègerai mon propos.

Dans la première partie du rapport, qui a trait à l'échouement, la commission d'enquête, aux termes de différentes analyses, a été en mesure de retenir deux constats majeurs. Je m'arrêterai au second.

Par-delà des défaillances qui ont pu se produire au sein des diverses administrations concernées, la commission s'est trouvée en face d'un système de répartition des compétences, d'organisation et d'habitudes qui se caractérise par trois traits principaux qu'il est utile de rappeler : un excessif chevauchement des responsabilités des diverses administrations agissant en mer, une absence d'information et de coordination effective entre ces administrations, enfin, une disproportion entre les missions confiées par les textes et les moyens d'y faire face.

Que pouvez-vous répondre aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat ? Quelles mesures avez-vous prises ?

Je souhaite également avoir, après la décision de création du centre d'études, documentations, recherches et expérimentations à Brest, le CEDRE, sur lequel M. Lombard vous a déjà interrogé, comment s'articule cet organisme dans l'ensemble de la structure des divers organismes intéressés, et plus particulièrement par rapport au Cnexo dont dépend le COM de Brest.

Quel sera le rôle réel de ce centre et, surtout — car cela, je ne l'ai point vu — sur quel budget peut-on retrouver les financements nécessaires à une telle création ?

Sur la seconde partie du rapport, intitulée « pollution », nous parlions, au chapitre II, des dommages écologiques pour nous arrêter sur une interrogation. Nous écrivions : « Il est malaisé de formuler des prévisions pour l'avenir d'un milieu qui, pour avoir mieux qu'on ne le pensait supporté la pollution dans l'immédiat, est encore susceptible de développer à sa suite des réactions multiples, importantes et imprévisibles. »

Or, aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, de curieux phénomènes biologiques — et cela a déjà été dit — sont observés en Bretagne, sept mois après l'échouement de l'*Amoco Cadiz*.

On constate, en effet, de bien curieuses déviations dans certains maillons de la chaîne biologique sous-marine et les scientifiques, qui étaient modérément optimistes fin juin, sont plutôt inquiets pour ce qui concerne la redistribution des espèces : mullets amaigris, crevettes roses proliférantes, crabes envahissants, des concentrations de poissons et de crustacés ; et ce n'est pas là de l'écologie fiction, ce n'est que la réalité d'un milieu marin déboussolé.

Où en sont donc les études de suivi écologique ? Qui en a la charge ? Quand avez-vous envisagé leur financement ?

Telles sont mes questions.

Dans la troisième partie, notre commission faisait des propositions. Où en sommes-nous aujourd'hui quant à l'action concernant les navires et les équipages, quant à la lutte contre les pavillons de complaisance et quant aux actions concernant les

règles de navigation et les pouvoirs de police des états maritimes, et surtout, monsieur le secrétaire d'Etat, quant à l'organisation d'un système de protection efficace, non dans l'immédiat, où il semble qu'une partie de nos propositions ait été prise en compte, mais pour l'avenir ? Avez-vous tiré toutes les conséquences, à savoir un budget suffisant et spécifique pour mener à bien l'ensemble de ces tâches ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, M. le Premier ministre a présenté à l'Ecole navale, début octobre, la lutte contre les risques de pollution maritime accidentelle comme l'une des nouvelles missions de la marine nationale. Je ne sousestime pas, bien sûr, les déclarations officielles, mais la volonté se mesure au niveau des lignes budgétaires. Aussi pouvez-vous me préciser les conséquences de cette prise de position et me traduire ces nouvelles missions en termes budgétaires en m'indiquant plus en détail les objectifs ?

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, mes interrogations à la lecture du budget et des décisions portées à ma connaissance, sept mois après l'échouement de l'*Amoco Cadiz*.

Une seule volonté nous anime, vous le savez : ne pas revoir une telle catastrophe. Les décisions, pour qu'une telle catastrophe ne soit plus possible, appartiennent au Gouvernement. Nous avons fait notre travail. Avez-vous fait le vôtre ? (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Girault, auteur de la question n° 124.

M. Jean-Marie Girault. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, rassurez-vous ! ma mémoire de rapporteur de la commission sénatoriale d'enquête ne pèsera pas trop lourd dans le débat, car je n'ai pas l'intention de redire tout ce qui a été écrit et qui correspondait à l'appréciation unanime des membres de la commission.

Mes collègues ont, au cours de cette matinée, rappelé un certain nombre de données qui sont incontestables. Ils vous ont interrogé, monsieur le secrétaire d'Etat, pour savoir quelle suite le Gouvernement a donnée au rapport. Ils ont souligné certains aspects de nos préoccupations.

Vous répondrez tout à l'heure à toutes ces questions. Celles que je vais maintenant vous poser recourent, pour une part, celles qui ont été posées avant moi par mes collègues. Je voudrais essentiellement m'intéresser à quelques aspects particuliers de cette affaire pour savoir les mesures que le Gouvernement envisage de prendre. Il en est qu'il peut assurément prendre, j'allais dire sans bourse délier. Je ne cherche pas aujourd'hui à trouver des responsables — d'une certaine manière, cela n'a pas d'intérêt — parmi les autorités françaises. Bien sûr, les capitaines des deux navires ont une responsabilité gravement engagée, mais ce n'est pas notre affaire de les juger ; la justice française se préoccupe de leur sort.

Je voudrais attirer votre attention sur certains aspects de l'événement et notamment celui-ci : si le système administratif français était mieux conçu, l'information, ce 16 mars 1978, aurait circulé dans des conditions satisfaisantes. Or, elle n'a pas circulé et les autorités françaises l'ont donc ignorée dans ce qu'elle avait de significatif.

Que s'est-il passé lors de cette journée du 16 mars ? Au large, nous avons deux acteurs, curieux acteurs d'ailleurs. Le rapport de la commission d'enquête a parlé de leur comportement en termes polis et mesurés : l'une, c'est l'Italien Bardari, à bord de l'*Amoco Cadiz*, qui n'a plus la maîtrise de son navire ; l'autre, c'est l'Allemand Wernet, à bord du remorqueur *Pacific*.

Ces deux acteurs, qui croisent au large des côtes de Bretagne, ignorent superbement les autorités françaises. Pendant les dix heures au bout desquelles l'échouement va se produire, les deux commandants ne s'occupent pas des autorités françaises. Je dois même dire aussi que, pratiquement, ils s'ignorent. En revanche, ils n'ignorent pas leurs armateurs respectifs et de nombreuses communications auront lieu entre chacun des capitaines et leurs patrons respectifs.

A terre, il y a trois témoins : la marine nationale, la marine marchande et Radio-Conquet, puis au loin, ceux dont on ne parle pas et qui ont pourtant joué un rôle très actif dont il faut espérer que la justice française permettra de le mieux connaître : les armateurs. Celui de l'*Amoco Cadiz* est à Chicago et celui du *Pacific* à Hambourg. Ces deux armateurs vont prendre des décisions dont nous ignorons la nature, mais dont nous connaissons bien les effets ! Eux aussi devront peut-être répondre devant la justice française de la responsabilité civile qu'ils ont pour le moins encourue.

Je reviens aux témoins à terre. Comme je le disais tout à l'heure, il s'agit de Radio-Conquet, de la marine nationale et de la marine marchande.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il faut considérer l'événement tel qu'il s'est produit et en tirer la leçon qui s'impose.

Comme on l'a dit avec raison, il est pratiquement impossible de sauver un navire de 300 000 tonnes pris dans la tempête, alors que les courants et les vents le font dériver inexorablement vers la côte. Dans ces conditions, même si nous avions connu au bon moment la situation, nous n'aurions sans doute pas eu les moyens d'empêcher l'échouement.

Jusqu'à présent, on n'a jamais réussi à maîtriser un navire de 300 000 tonnes dans des conditions météorologiques aussi défavorables que celles du 16 mars. Mais l'important est que soit mis au point un système de prévention car nous n'aurons heureusement pas affaire, en toutes circonstances, à un tanker de 250 000 ou 300 000 tonnes.

Monsieur le secrétaire d'Etat, l'analyse de l'événement, tel que nous avons pu le reconstituer à partir de documents incontestables — personne ne les conteste d'ailleurs — montre que les autorités françaises auraient dû être au courant — or elles ne savaient pas — alors que chacune des autorités responsables détenait un morceau de la vérité.

Ainsi Radio-Conquet, dès les premières heures de la matinée, et ensuite durant toute la journée, a été pleinement informée des difficultés que rencontrait la capitaine de l'*Amoco Cadiz*. Tout au long de ce même jour, jusqu'à l'échouement, Radio-Conquet recevra des dizaines de communications confirmant qu'au large des côtes de Bretagne un événement grave était sur le point de se produire puisqu'un navire se rapprochait dangereusement de nos côtes. Radio-Conquet gardera pour elle, et pour elle seule, tous les renseignements recueillis comme s'ils ne présentaient aucune utilité.

Cependant, il en est un qu'il exploitera : le message passé au *Pacific* pour l'informer que l'*Amoco Cadiz* en difficulté avait besoin d'assistance.

Pour sa part, la marine nationale n'apprendra qu'à treize heures quinze qu'un incident pouvait survenir puisque l'*Amoco Cadiz* était en difficulté depuis près de quatre heures au large d'Ouessant. Ce qui est fâcheux, c'est qu'elle n'en tirera pas les conséquences qui s'imposaient.

Que se passe-t-il au début de cet après-midi du 16 mars ? Excusez-moi de revenir sur certains points de détail, mais je souhaiterais les rappeler, afin de mieux marquer la direction que le Gouvernement doit suivre pour que la prévention et l'information ne soient plus aussi mal assurées.

Vers treize heures quinze, le sémaphoriste du Stiff, à Ouessant, aperçoit au large, à l'œil nu, l'*Amoco Cadiz*, bien que la visibilité ne soit pas bonne, mais, à la suite d'une illusion d'optique, l'enquête l'a bien démontré, il a le sentiment que le navire, déjà remorqué par le *Pacific*, fait route vers le Sud-Ouest, à six nœuds, et il constate que la distance des deux navires par rapport à Ouessant est telle que ceux-ci naviguent en dehors du rail.

Le sémaphoriste a commis une erreur d'appréciation car, en réalité, le convoi fait route, non pas vers le Sud-Ouest, mais vers le Nord-Est. Il transmet le renseignement au centre opérationnel de la marine situé à Brest. Ce dernier est l'organe qui, une fois informé, peut prendre des décisions. Le Stiff dépend de la marine nationale.

L'officier de service au COM recueille l'information mais n'en tire aucun parti. Pourtant, la navigation d'un navire en dehors du rail est une infraction aux règles du droit maritime, mais le centre opérationnel ne réagit pas, et ce n'est que plus tard dans l'après-midi, à la suite de nouveaux appels, que des dispositions seront enfin envisagées.

Quant à la marine marchande qui, il faut le reconnaître, dispose de faibles moyens d'intervention mais d'un certain nombre de possibilités d'information, elle est alertée à vingt heures, alors que, depuis dix heures, l'*Amoco Cadiz* dérive.

Nous avons donné dans le rapport le récit des événements établis à partir des documents qui nous ont été remis.

Prévenue par le sous-patron du canot de sauvetage de Portsall de la présence insolite de feux à 2 milles des rochers de Portsall, Radio-Conquet transmet cette information au Crossma de Jobourg. Cet organisme de la marine marchande demande si les feux sont allumés à terre ou s'il s'agit de feux de détresse. Bonne question en vérité ! Le Conquet précise qu'il ne s'agit pas de feux de détresse mais que les deux navires sont près des rochers. Le Crossma répond : « OK, ce sont des feux de navigation ». Le Conquet indique alors au Crossma le numéro de téléphone du sous-patron du canot de Portsall d'où provient l'information.

Le Crossma demande, en conséquence, un complément d'information à la station de sauvetage de Portsall. Il lui est répondu que ses responsables se sont absentés quelques instants pour observer la situation. A vingt heures dix, la station de sauvetage de Portsall appelle de nouveau le Crossma pour lui dire ceci : « Il s'agit d'une fausse alerte. Les feux sont ceux d'un pétrolier remorqué par le remorqueur *Pacific* ».

Ainsi, dans les trente minutes qui précèdent la catastrophe et alors que, manifestement, les deux bateaux sont à la côte, les représentants de la marine marchande trouvent que cela est normal et qu'il s'agit d'une fausse alerte !

Que penser de telles constatations ? Il s'agit non pas, comme je le disais tout à l'heure, d'accuser tel ou tel, mais de se rendre compte qu'au cours de cette journée des informations ont circulé et n'ont pas été centralisées. Elles n'ont pas pu davantage être exploitées d'une façon utile.

Bien sûr, on ne peut pas empêcher l'erreur humaine lorsqu'il s'agit d'apprécier un événement dont on a la perception, mais, du moins, la concentration ou le rassemblement des informations multiples, et parfois contradictoires, qui étaient recueillies par les autorités françaises au cours de cet après-midi du 16 mars, aurait permis d'éliminer des erreurs d'appréciation et d'avoir une vue synthétique et précise de l'événement qui se produisait.

Il paraît, pour nous parlementaires, et aussi pour tous les Français, absolument inimaginable qu'un bateau puisse dériver pendant dix heures en vue des côtes françaises sans que personne ne réagisse.

La question que je vous pose, monsieur le secrétaire d'Etat, en me fondant sur les données bien établies du rapport, est la suivante : le Gouvernement envisage-t-il d'instituer un système de centralisation de l'information, et cela de préférence auprès de la marine nationale qui est la garante de l'intégrité de nos côtes et possède les moyens d'intervention ?

L'information n'a pas circulé. Elle n'a pas manqué, mais elle a été conservée par chacun ou a fait l'objet d'erreurs d'appréciation. Elle n'a pas été synthétisée parce qu'on ne l'a pas rassemblée. Si nous avons été ignorants au point de dire, trente-cinq minutes avant l'événement, que c'était une fausse alerte et qu'aucune catastrophe ne se préparait, c'est parce que les différentes autorités françaises à terre n'avaient pas su, le système n'étant pas bon, exploiter l'ensemble des informations.

Par conséquent, je répète ma question qui est précisée : le Gouvernement envisage-t-il d'organiser un système de centralisation des informations auprès de la marine nationale qui a vocation à exploiter ces informations ?

Au cours de la période pendant laquelle la commission d'enquête a travaillé, celle-ci a eu le sentiment que la marine nationale n'avait pas osé exercer les pouvoirs dont elle dispose en vertu de la loi et qu'elle s'était montrée timorée.

Pourtant, la loi du 7 juillet 1976 — spécialement son article 16 — lui avait octroyé bien des moyens. Nous avons constaté une certaine timidité ou une certaine méconnaissance de ses compétences, je ne sais, car, compte tenu de l'ampleur de l'arsenal juridique d'ordre législatif ou réglementaire dont dispose la France, cet arsenal doit être exploité au maximum. La France a pris, depuis plusieurs années, et récemment encore, des dispositions de nature à donner l'autorité nécessaire à ceux qui ont le pouvoir d'intervenir.

Ce problème de la centralisation de l'information exige une solution et je vous saurais gré, monsieur le secrétaire d'Etat, de nous dire tout à l'heure votre sentiment sur cet aspect du problème, qui me semble fondamental.

En ce qui concerne la pollution, la commission a eu l'occasion de dire ce qu'elle pensait de l'application du plan Polmar. Je n'y reviendrai pas en détail parce que vous avez vécu ces instants, monsieur le secrétaire d'Etat, au cœur de la Bretagne, lors de l'événement ; je n'ai donc rien à vous apprendre.

Il semble cependant que le système en vigueur à l'époque se soit caractérisé par trois traits principaux.

D'abord, l'absence d'unité de commandement qui a été constatée dès les premiers jours. Il en a été tout autrement à partir du 24 mars, date à laquelle vous avez été désigné par le Premier ministre pour prendre les opérations en main. Mais huit jours s'étaient déjà écoulés.

Ensuite, on a constaté la lourdeur de la mise en place du système, lourdeur partiellement causée, ainsi qu'il est mentionné dans le rapport, par la multiplicité des ministères, des adminis-

trations et des services concernés. Tout à l'heure, notre collègue, M. Noé, parlait d'enchevêtrement. C'est tout à fait exact. Dans cette affaire, on a assisté à l'intervention de services dépendant d'administrations différentes, ce qui ne pouvait pas être un facteur de rapidité dans l'exécution.

Enfin, il est apparu une insuffisance des moyens matériels. Certes, l'échouement de l'*Amoco Cadiz* constituait une situation tellement exceptionnelle que, je le reconnais, quels qu'aient été les moyens mis en œuvre, si les effets de la pollution étaient susceptibles d'être diminués, on ne pouvait les empêcher.

Le Gouvernement, conscient de l'insuffisance du plan Polmar, a pris, au cours de l'été, un certain nombre de dispositions.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne serai pas aussi sévère avec vous que mon collègue M. Le Pors, car je suis bien conscient que l'on ne peut pas attendre la réalisation immédiate des espoirs que l'on place dans un système de prévention, de protection, tel qu'on l'imagine d'une manière idéale à partir des travaux d'une commission d'enquête. Nous qui exerçons des responsabilités dans la vie publique savons que rien ne se fait en un instant.

On a bien fait d'abroger le plan Polmar dans sa première édition. Celle qui résulte des publications qui ont été faites au *Journal officiel* au cours de ce mois est intéressante.

Le nouveau plan Polmar est issu notamment d'une circulaire « relative à la préparation des plans locaux de lutte contre les pollutions marines accidentelles », d'une instruction « relative à la lutte contre les pollutions accidentelles » et d'une annexe à l'instruction, qui récapitule les tâches de chaque organisation et organisme.

Quels sont les points positifs ? C'est, d'abord, la volonté manifeste de développer la prévention. C'est, ensuite — et cela avait été demandé par le Sénat — la concertation avec toutes les personnes concernées et avec les élus qui est érigée en principe pour la préparation des plans locaux de lutte contre la pollution. Nous aimerions bien aussi que le jour où l'accident se produit les élus soient encore très étroitement associés à la lutte contre la pollution.

En cas d'accident, l'information du public est systématisée par la mise en place d'un bureau d'information et de relations avec le public. En outre, est créé un centre de documentation, de recherches et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux.

Par ailleurs est prévue l'obligation, pour les administrations, d'élaborer des plans d'intervention départementaux complets et tenus à jour, avec diffusion annuelle. Des préoccupations pratiques semblent avoir inspiré les rédacteurs de la circulaire puisque les plans doivent comporter un inventaire des sites à protéger en priorité, un inventaire des matériels et des produits de lutte, un inventaire des sites de stockage des déchets, un inventaire des centres de traitement de ces derniers, des plans de pose et de maintenance des barrages, des plans de transport des cultures de coquillages et une liste des personnes entraînées en vue de la lutte contre la pollution.

Sont prévus également des plans d'intervention pour les régions maritimes, qui doivent être prêts dans six mois. Espérons qu'il en sera bien ainsi !

Cependant, subsistent quelques inquiétudes, notamment en ce qui concerne la répartition des compétences entre les préfets maritimes et les préfets de département. Les premiers préparent les plans d'intervention des régions maritimes, mais ils ne sont qu'associés à la préparation des plans départementaux, confiée aux seconds. La limite du domaine d'action des uns et des autres résulte, en principe, du décret du 8 mars 1978. Mais, dans la pratique, comme dit la circulaire, « la nature des côtes pourra nécessiter des adaptations ».

Les deux préfets ont donc chacun le pouvoir de déclencher un plan Polmar, mer ou terre.

En outre, la dispersion de l'acquisition et de la gestion des produits et matériels antipollution n'est pas totalement éliminée.

La marine nationale est chargée de l'approvisionnement, sauf — c'est très curieux — pour les barrages flottants : l'achat et l'entretien de ces barrages et des matériels nécessaires à leur pose incombent au ministère des transports.

En outre, l'annexe à l'instruction précise que le service maritime doit « sur demande, prélever sur ses stocks les produits qui se révéleraient nécessaires pour la conduite de la lutte en mer et organiser éventuellement le réapprovisionnement de ses propres stocks ». Cela conduit à penser que ce service acquiert, lui aussi, et séparément, des produits antipollution.

Alors que l'on devrait concentrer les efforts, en raison du coût élevé de la prévention et de la lutte contre la pollution, que constate-t-on ? Que le centre de documentation, de recherches et

d'expérimentations, dont je parlais tout à l'heure, n'est pas l'organisme unique de centralisation de l'information et que son rôle est limité aux tâches scientifiques. C'est dommage.

On constate que l'état-major de la marine doit « tenir constamment à jour une documentation centralisée élaborée à partir des plans d'intervention des régions maritimes ainsi que des renseignements collectés par le centre de documentation ». Simultanément, la direction de la sécurité civile doit « tenir constamment à jour une documentation centralisée, élaborée à partir des informations détenues par chacun des ministères, des plans d'intervention départementaux et des régions maritimes, ainsi que des renseignements du centre de documentation ».

Il y a donc, partiellement, double emploi entre la documentation détenue par le ministère de la défense et celle qui relève du ministère de l'intérieur.

N'est-il pas regrettable que l'état-major de la marine ne dispose pas systématiquement des informations figurant dans les plans d'intervention départementaux ?

En outre, il est prévu de mettre en place des équipes d'intervention et d'assistance aux navires en difficulté dépendant des préfets maritimes et de constituer des unités spécialisées d'intervention de la sécurité civile.

En un temps où les possibilités financières de notre pays ne sont pas infinies, ne risque-t-on pas de disperser les efforts en créant ainsi deux corps d'intervention distincts ?

La commission d'enquête avait recommandé la constitution d'équipes spécialisées au sein de la marine nationale, le ministère de l'intérieur se voyant attribuer les opérations à terre, notamment le nettoyage du littoral.

On note également que le service maritime, qui dépend du ministère des transports, reçoit mission de « former ses personnels à l'utilisation des matériels de lutte à terre et de protection des zones vulnérables ».

Dans ces conditions, est-il vraiment rationnel de créer des unités spécialisées d'intervention de la sécurité civile, et pour quelles tâches précises ?

Les problèmes résultant de la dichotomie des financements des actions de lutte contre la pollution ne sont pas résolus. En effet, subsistent des crédits spécifiques dans les budgets des différents ministères et un fonds d'intervention à la disposition du ministère chargé de l'environnement qui juge de l'opportunité de faire intervenir ce fonds.

En d'autres termes, on maintient une dispersion des pouvoirs, des compétences et des moyens. Je regrette, pour ma part, que l'on ne se soit pas laissé tenter par la proposition du Sénat de faire en sorte qu'au sommet des responsabilités en matière de prévention et de lutte contre la pollution ne figure qu'une seule autorité, la marine nationale et, pour ce qui concerne le nettoyage du littoral et des terres, le préfet du département concerné.

Le Gouvernement se doit de reprendre cette affaire pour introduire plus de cohérence, car, bien que le nouveau plan constitue un progrès, une grande confusion demeure.

En outre, a été publié le 3 août 1978 un décret, qui a son importance, relatif au régime juridique des épaves.

Vous savez qu'au moment de l'affaire de l'*Olympic Bravery*, on avait assisté à une sorte de chantage de la part de l'armateur, qui prétendait pouvoir, dans les mois suivants l'échouement, récupérer son épave et y avait laissé le fuel nécessaire à la remise en marche des moteurs. On n'avait pas fait valoir de moyens juridiques ou pratiques qui eussent permis de dégager l'épave, ce qui était pourtant souhaitable puisque, vous le savez, quelques mois plus tard, à la suite d'une tempête, le fuel qui demeurait dans le compartiment des machines de l'*Olympic Bravery* s'est finalement échappé.

L'armateur avait prétendu qu'il avait besoin de ce fuel pour faciliter le renflouement du navire dans un avenir indéterminé. La France n'a pas pu imposer l'enlèvement de l'épave, et c'est bien dommage.

Probablement pour pallier ce genre de difficultés, un décret du 3 août 1978 a amélioré la situation. Le nouveau texte prévoit, en effet, qu'il peut être procédé « à la récupération, à l'enlèvement, à la destruction et à toute autre opération, en vue de supprimer le caractère dangereux de tout ou partie de l'épave coulée, échouée ou dérivante, notamment lorsqu'elle constitue ou menace de constituer une cause de pollution pour l'environnement ».

Cependant, ce texte ne résout pas complètement le problème. L'article 1^{er} du décret maintient, en effet, un obstacle : en droit français, on considère qu'une épave ne peut être « traitée » par un gouvernement de la façon qu'il convient, que si — première condition — elle est source de risques, et que s'il s'agit

bien — seconde condition — d'une épave, au sens juridique du terme, c'est-à-dire d'un « engin flottant » ou d'un « navire qui est en état de non-flottabilité et qui est abandonné par l'équipage ».

Qu'est-ce que cela signifie ? Dans le cas d'un navire échoué provoquant une pollution, si l'équipage ou une partie de l'équipage reste à bord, l'autorité française n'a pas les pouvoirs nécessaires pour traiter le cas de ce bateau dans le sens qui serait souhaitable pour l'intérêt du pays.

Voilà pour ce qui concerne le plan Polmar. Voyons maintenant la question des dommages écologiques et économiques.

En ce qui concerne les dommages écologiques, de nombreuses constatations ont déjà été faites ; nous savons que nous ne connaissons pas tous les dégâts écologiques avant longtemps. Nous savons également que les pouvoirs publics ont déjà mis en place un certain nombre d'observations qui permettront de suivre les évolutions inquiétantes, lorsque c'est le cas, au regard de la faune et de la flore.

En ce qui concerne les dommages économiques, la commission sénatoriale savait très bien qu'elle n'était pas à même d'établir le montant du préjudice. Les questions que je vous pose à ce sujet, monsieur le secrétaire d'Etat, sont les suivantes.

Où en sommes-nous aujourd'hui de l'évaluation des préjudices subis par les Bretons du point de vue du commerce et du tourisme ? Quelles mesures ont déjà été prises et quelles sont celles qui sont envisagées dans l'avenir ?

Je voudrais vous poser une autre question. L'Etat a subi un dommage considérable. Quelle est la nature du recours qu'il a, selon les renseignements que nous avons recueillis, engagé devant des tribunaux américains ? Ce recours est-il intenté dans l'intérêt exclusif de l'Etat, ou l'est-il également pour le compte des victimes bretonnes de la pollution ?

Le Gouvernement français pense-t-il pouvoir faire forcer le carcan du plafond de responsabilité financière tel qu'il est institué par les conventions internationales en vigueur et relevé par la convention Cristal ? Il semble que cela peut être le cas si est rapportée la faute personnelle du propriétaire du navire.

Nous aimerions connaître le point de vue du Gouvernement français au sujet de ces recours.

Enfin — et j'en aurai terminé — j'aborderai le problème de la concertation européenne.

Il est bien connu que, chaque année, 500 millions de tonnes de pétrole brut transitent au large des côtes françaises, qui sont les plus exposées aux risques de pollution en cas d'accident. Le rapport de la commission sénatoriale a suggéré avec force — et je reprends ses conclusions avec la même force — que les Etats de la Communauté européenne veuillent bien prendre leurs responsabilités.

Les 500 millions de tonnes de pétrole brut qui transitent devant nos côtes sont destinées à soutenir l'économie des pays de la Communauté européenne, notamment de la Grande-Bretagne, de la France bien sûr, de la Belgique, des Pays-Bas, de l'Allemagne fédérale et du Danemark. Ne pensez-vous pas qu'il serait équitable que, dans le cadre de la politique européenne, soit mis au point un dispositif qui permette à la France de s'appuyer sur ses partenaires pour investir autant qu'elle doit le faire afin de se constituer un bon système de prévention et un bon système de lutte contre la pollution ?

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, quelles dispositions le Gouvernement envisage de prendre pour demander aux pays de l'Europe des Neuf de bien vouloir nous aider à assurer, à financer, à mettre au point cette politique de prévention et de lutte à laquelle nous sommes tenus.

Je rappelle encore qu'il a paru naturel à la commission que les sociétés pétrolières prennent à leur charge une part des frais qui sont engagés pour la réalisation de cette politique.

Je dirai enfin un mot des pavillons de complaisance qui, d'une certaine manière, sont à l'origine de la majorité des risques d'accidents. Je souhaiterais, sans revenir sur les propos qui ont été tenus tout à l'heure, et qui sont fondés, que le Gouvernement français accroisse l'effectif des inspecteurs de la marine marchande qui sont chargés de vérifier l'application des règles de sécurité et la qualification des équipages auprès des navires « complaisants » ou autres qui font relâche dans les ports français. Nous disposons, sans doute, là d'un moyen indirect de lutter contre les pavillons de complaisance. Si les contrôles rigoureux que nous effectuons ne sont pas satisfaisants, nous pouvons empêcher un navire de reprendre la mer. Puisque nous n'avons pas de moyens directs d'empêcher des navires de circuler sous pavillon de complaisance, du moins devons-nous,

avec les pouvoirs qui sont les nôtres, employer les moyens de coercition dont nous disposons, par exemple prendre des dispositions de blocage sur place pour constater qu'un navire, libérien par exemple, battant pavillon de complaisance, est armé d'un équipage qui n'a aucune qualification ou ne présente pas les normes minimales de sécurité. Ces dispositions sont de notre ressort, de notre compétence ; donc, c'est notre responsabilité. Tel est l'essentiel des questions et des observations que je voulais vous soumettre, monsieur le secrétaire d'Etat. Le problème est d'importance nationale.

On dit que les Bretons aimeraient conserver telle qu'elle est l'épave de l'Amoco Cadiz.

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Intérieur (collectivités locales). Les avis sont partagés.

M. Jean-Marie Girault. Je ne sais pas ce que diront les pouvoirs publics. Mais la proue de ce navire ne pourrait-elle pas constituer un symbole et rappeler quotidiennement à ceux qui sont chargés d'affronter ces problèmes de prévention et de lutte que, si une catastrophe s'est produite, d'autres peuvent survenir ?

En vérité, la mer aura raison de cette épave comme elle aura sans doute raison de la pollution. Il ne s'agit pas pour autant de crier victoire trop vite. Un article paru ces jours-ci dans la revue *Science et vie* donne une très bonne analyse des dommages que l'on peut encore aujourd'hui observer en Bretagne. Mais, personnellement, je suis confiant et je suis persuadé que, plus vite peut-être qu'on ne le pensait, pourra apparaître cette quatrième image qu'espérait la dernière phrase du rapport de la commission d'enquête sénatoriale, celle d'une nature régénérée et vigoureuse. (Applaudissements.)

M. le président. Mes chers collègues, nous avons encore plusieurs orateurs à entendre avant la réponse de M. le secrétaire d'Etat qui, d'ailleurs, ne marquera pas la clôture de la discussion. Le débat, au demeurant, est trop important, trop grave pour que nous nous exposions au risque de l'écourter. Je pense donc que le Sénat ne verra pas d'opposition à interrompre ses travaux jusqu'à quinze heures. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures trente-cinq minutes, est reprise à quinze heures, sous la présidence de M. Jacques Boyer-Andrivet.)

PRESIDENCE DE M. JACQUES BOYER-ANDRIVET,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 7 —

CANDIDATURES A UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'informe le Sénat que la commission des affaires sociales m'a fait connaître qu'elle a procédé à la désignation des candidats devant faire partie de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi complétant les dispositions du code des communes en vue d'instituer des comités d'hygiène et de sécurité.

Cette liste va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 12 du règlement.

— 8 —

DECLARATION DE L'URGENCE DE DEUX PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, en date du 31 octobre 1978, deux lettres par lesquelles M. le Premier ministre me fait connaître qu'en application de l'article 45 de la Constitution le Gouvernement demande l'urgence :

1° Du projet de loi portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures ;

2° Du projet de loi relatif à certaines infractions en matière de circulation maritime et complétant la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Acte est donné de ces communications.

— 9 —

**RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE
SUR LE NAUFRAGE DU PETROLIER « AMOCO CADIZ »**

Suite de la discussion de questions orales avec débat.

M. le président. Nous poursuivons la discussion des six questions orales avec débat jointes relatives aux suites données au rapport de la commission sénatoriale d'enquête sur le naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz*.

La parole est à M. Legrand, auteur de la question n° 136.

M. Bernard Legrand. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission d'enquête du Sénat n'a pas manqué de tirer des conclusions et de présenter des observations et des propositions après avoir examiné les circonstances et les conséquences de l'échouement de l'*Amoco Cadiz*.

Le moment est venu, monsieur le secrétaire d'Etat, d'annoncer non des intentions, mais les décisions et les moyens, notamment financiers, que vous avez prévus pour les réaliser. Après mes collègues, je dirai d'abord qu'il faut prévenir les risques de pollution, courante, hélas ! dus à la négligence ou à la recherche d'un plus grand profit.

Il faut rendre obligatoire le passage dans les stations de dégazage des navires non équipés encore des moyens modernes de lavage des citernes, assurer une surveillance au port et en mer et réviser en hausse sensible les sanctions.

Je rappellerai que, lors de la discussion de la loi sur la responsabilité civile des propriétaires de navires transportant des hydrocarbures, j'avais, au nom de notre commission des affaires économiques et du Plan, demandé des sanctions sévères contre les pollueurs. Cette position n'avait pas alors été suivie. On peut aujourd'hui, sans doute, le regretter.

Ne sont-elles pas, en effet, ridicules du fait de leur faiblesse, ces amendes demandées aux pollueurs pris en flagrant délit ? Les a-t-on comparées aux sanctions appliquées à un automobiliste responsable d'une infraction, souvent sans risque, au code de la route ? On peut se poser la question de savoir à qui, en gardant cette comparaison, on devrait retirer le permis de conduire.

Je sais qu'un projet de loi propose une augmentation des pénalités. Monsieur le président, je suis heureux de vous entendre dire que le Gouvernement vient de demander l'urgence pour l'étude de ce projet.

Après avoir examiné ces pénalités, il me semble qu'il faudra aller plus loin et prévenir aussi les risques de pollution accidentelle, dont les causes principales sont le mauvais état des navires, l'incompétence des commandants — il faut dire les choses telles qu'elles se présentent — ou les avaries.

Le moment n'est-il pas venu d'exiger des visites périodiques des navires, de contrôler l'équipement de navigation des bâtiments ? A ce sujet, je vous citerai une anecdote significative. Un pilote du port du Havre a constaté qu'un commandant de navire quittant ce port pour se diriger vers l'Afrique disposait, comme seule carte de navigation, d'un document sur lequel figuraient à la fois New York et Vladivostok ! C'est très significatif des risques que font courir certains commandants par manque de compétence et de moyens.

Il s'agit de prendre des mesures de police rigoureuses. On m'a dit déjà dans cette assemblée que de telles mesures, si elles étaient rigoureuses précisément, risqueraient de priver les ports français d'un trafic important. Cette remarque mérite considération. A cet égard, la réglementation doit être recherchée au niveau européen. Je ne fais qu'appuyer les propos tenus ce matin à ce sujet par mes collègues.

L'Europe entière est menacée, l'Europe entière doit se protéger. Il est évident que les pétroliers ont en Europe des intérêts tels qu'ils se plieraient à une réglementation communautaire, même si elle était très vigoureuse. La France a-t-elle — c'est une de mes questions — entrepris des négociations dans ce sens ? Cette réglementation serait, me semble-t-il, suffisante pour éliminer, à terme au moins, les risques de pollution courante.

Restent les risques provenant d'avaries. Le Gouvernement dispose des moyens législatifs et réglementaires suffisants pour contraindre un navire en avarie à accepter l'assistance que, pour de strictes raisons de gros sous, son commandant ne demande pas. Encore faut-il apprécier le risque et prendre à temps les

mesures qui s'imposent. Sur ce point, je ne peux qu'attirer à nouveau l'attention sur ce qu'a indiqué ce matin le rapporteur de notre commission d'enquête.

Malgré toutes les précautions, malgré toutes les réglementations, malgré toutes les sanctions, des accidents sont prévisibles. D'où l'importance des moyens de lutte qui doivent être mis en œuvre contre la pollution. Des techniques existent. Je n'attirerai l'attention du Gouvernement que sur quelques-unes d'entre elles.

La société Alstom-Atlantique, qui est bien connue pour sa technologie, pour la qualité de ses études et pour ses moyens techniques de réalisation, vient de mettre au point un programme d'ensemble de prévention et de lutte contre la pollution. Ce programme comprend notamment la mise en œuvre d'un remorqueur dépollueur disposant d'installations de séparation et de décantation qui diminue les capacités de stockage nécessaires ; des barges poussées équipées de récupérateurs qui ont fait leurs preuves et qui ont d'ailleurs été testés par les services de la marine nationale et par les services de la marine marchande ; des relais d'allègement ; des pétroliers allégeurs ; des pétroliers caboteurs ; des petits navires dépollueurs ; des pneumatiques munis de récupérateurs qui permettent d'intervenir dans tous les ports du littoral.

Une autre entreprise bien connue également pour ses capacités techniques et technologiques dans cette région de Loire-Atlantique, Brissonneau et Lotz, est en mesure de mettre au point des appareils — puisque c'est sa spécialité — qui sont nécessaires aux prises de remorque, dont l'insuffisance est clairement apparue au cours des événements qui ont trait à l'*Amoco Cadiz*.

Ces programmes méritent des études qui doivent être affinées et qu'il est urgent d'entreprendre. Il est souhaitable — c'est une des observations faites par notre commission d'enquête — que des crédits d'étude soient mis à la disposition de ces sociétés qui, d'autre part, sont situées dans une région où, malheureusement, la crise de l'emploi est particulièrement dramatique.

Autre observation : je ne me lancerai pas dans la comparaison des mérites et des inconvénients des produits dits dispersants et des produits dits précipitants. Je voudrais seulement, monsieur le secrétaire d'Etat, vous poser une question. Pourquoi, dans le cas de l'*Amoco Cadiz*, a-t-on si peu utilisé les précipitants ? Les mauvaises langues disent que l'influence des pétroliers, qui disposent de beaucoup de moyens de polluer et de peu de moyens de dépolluer, aurait été décisive. J'espère que vous nous donnerez des raisons plus acceptables. (*M. le secrétaire d'Etat fait un signe d'assentiment.*)

Je rappelle cependant que les précipitants sont des produits français, qu'ils sont naturels et non toxiques et qu'ils ont été utilisés avec un plein succès au moment de la catastrophe du *Torrey Canyon*. On leur reproche de polluer le fond de la mer. Or, les constatations auxquelles nous avons été amenés démontrent que les dispersants qui ont été utilisés ont rejeté le pétrole sur une très grande surface, mais qu'en plus ils ont créé des nuisances au fond.

Enfin, il faut avoir vu, comme un certain nombre d'entre nous l'ont vu, les conditions dans lesquelles les militaires ont accompli le travail extraordinaire qui leur a été demandé pour comprendre qu'il est sans doute plus facile de recueillir des boules coagulées que de ramasser du mazout à la petite cuillère.

Je souhaite vivement, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez nous dire pourquoi on a abandonné délibérément l'utilisation des précipitants, produits pourtant naturels et non toxiques.

Je terminerai, monsieur le secrétaire d'Etat, cette très brève intervention par deux interrogations. Les moyens techniques légers et, de ce fait même, peu coûteux en produits et en matériel existent, qui permettraient de protéger, non seulement ce qui apparaît aujourd'hui le plus agressé, c'est-à-dire la côte nord de la Bretagne, mais aussi l'ensemble du littoral, à partir des petits ports. Les moyens financiers sont-ils prévus pour que ces moyens techniques légers existants soient mis en œuvre ?

Cependant, les risques ne proviennent pas que du pétrole. J'aimerais savoir ce que pense le Gouvernement des risques que peut faire courir dans une région que je connais bien l'explosion d'un méthanier. En 1980, soit dans un an et demi, un terminal méthanier sera créé à Montoir. En cas d'accident, ce ne sont pas précisément la faune et la flore qui seront atteintes, mais sans doute des hommes. Il faut donc prendre des mesures dans le cadre, cette fois, de la prévention, car nous n'avons pas le droit à l'accident.

Je sais que dans le temps qui nous sépare de la mise en service de ce terminal, nous pouvons prévoir les mesures qui sont nécessaires. Déjà les responsables du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire connaissent la réponse technique. La ques-

tion que je pose au Gouvernement est de savoir s'il se prépare à accompagner financièrement l'effort que devra accomplir le port autonome de Nantes - Saint-Nazaire pour assurer une sécurité totale.

De vos réponses au Sénat, monsieur le secrétaire d'Etat, dépend la confiance des populations bretonnes, qui ont été particulièrement malmenées par les événements récents et dont je sais que vous connaissez les besoins, mais aussi des autres qui, sur tout le littoral, vivent dans la crainte. (*Applaudissements.*)

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

M. François Prigent. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, après avoir entendu tous mes prédécesseurs à cette tribune, je souhaiterais résumer mon propos et vous faire grâce de l'ensemble des conséquences économiques du naufrage de l'*Amoco Cadiz* qui ont été développées, devant vous, sur l'activité des régions sinistrées et des régions de la grande périphérie.

Mais je voudrais tout d'abord reconnaître l'immense effort accompli pour la remise en état des côtes du Nord-Finistère et de la partie des Côtes-du-Nord souillées par ce que nous avons communément appelé « la marée noire ».

Seuls ceux qui l'ont vécue, comme nous, ou ceux qui ont pu la constater de leurs propres yeux, peuvent en comprendre l'ampleur et l'aberration.

Dans cette lutte contre la marée noire je veux rendre un hommage mérité et un témoignage de reconnaissance tant au Gouvernement qu'à vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, qui dans cette affaire, vous êtes dépensé sans compter, à l'armée, à la marine, aux volontaires de toutes catégories et aux bonnes volontés venus de toute la France qui, d'une manière ou d'une autre, ont aidé nos communes et nos populations à lutter contre ce fléau qui journalièrement, pendant des semaines, envahissaient nos rivages, sans qu'on puisse rien faire pour l'arrêter.

La solidarité nationale a joué à cette occasion d'une manière remarquable et je tiens à cette tribune à exprimer la gratitude des populations sinistrées envers tous ceux, quels qu'ils soient, qui sont venus à son aide.

Mais il reste encore beaucoup à faire pour remettre les choses en leur état normal ; j'estime que ce ne sont vraisemblablement que les tempêtes de l'hiver prochain et des hivers suivants qui assureront la « grande lessive » de nos rochers et de nos plages.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je me permettrai, en outre, de vous rappeler l'expression que j'ai employée au cours de la session du mois de mai dernier, du Conseil général du Finistère, que présidait le regretté président André Colin dont je suis ici le successeur, en votre présence, à titre de collègue : « Les conséquences de la marée noire sur les côtes bretonnes sinistrées sont incommensurables », parce qu'il faudra malheureusement des années pour les effacer. Vous savez que je parle en connaissance de cause, étant conseiller général de Saint-Pol-de-Léon, le canton le plus septentrional du Finistère, donc le plus exposé, dont six communes sur huit ont été particulièrement touchées par cette catastrophe.

Aussi, je vous demande instamment que l'effort du Gouvernement pour l'indemnisation des dommages causés par la marée noire, dommages directs ou indirects, dommages actuels ou à venir, se poursuive en 1979 comme en 1978, et que le dossier « marée noire » ne soit pas refermé avant longtemps dans les bureaux ministériels.

Je demande que l'ensemble des collectivités locales soit associé à la mise en place du nouveau plan Polmar en cours d'étude, qui nous permettra, je l'espère, de n'être ni surpris, ni pris au dépourvu dans l'avenir, quoi qu'il arrive.

Je demande enfin que tout soit mis en ordre pour modifier et améliorer le droit international dans le domaine de la navigation maritime afin d'éviter, dans toute la mesure du possible, qu'une pareille catastrophe ne se produise à nouveau, que ce soit chez nous ou ailleurs, en France ou dans le monde. (*Applaudissements.*)

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

M. Francis Palmero. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'union interparlementaire n'est pas restée indifférente et elle a voulu tirer les leçons de la triste expérience vécue sur les côtes françaises de la Manche.

A cet effet, sa sous-commission pour l'étude des moyens de lutte contre la pollution de la Méditerranée s'est réunie à

Athènes les 9 et 10 octobre derniers. J'ai eu l'honneur d'y représenter le Parlement français et d'être désigné comme rapporteur de cette commission.

Quatorze pays riverains de la Méditerranée étaient présents. Leurs délégués étaient assistés des experts du programme des Nations unies pour l'environnement ainsi que de ceux de l'office mondial de navigation maritime. Au terme de nos travaux, nous avons constaté que de nombreuses décisions ont déjà été prises par les gouvernements et les parlements des pays riverains de la Méditerranée, notamment par le Gouvernement français, en vue de la préservation du milieu marin.

Cependant, la situation de cette mer fermée demeure encore alarmante. On doit, certes, se féliciter de l'entrée en vigueur, le 12 février 1978, de la convention de Barcelone ainsi que des deux protocoles relatifs, l'un à la prévention de la pollution par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronaves, l'autre à la coopération en matière de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances.

Mais il serait urgent que le Gouvernement français rappelle aux autres Etats signataires de la convention de Barcelone qui n'ont pas encore ratifié ces instruments au sein de leurs Parlements, qu'il est nécessaire qu'ils les fassent au plus vite afin que le plan d'action pour la Méditerranée adopté à Barcelone en février 1975 — cela fait bientôt quatre ans — soit appliqué dans tous ses aspects, et d'abord dans ses aspects scientifiques qui recommandent de coopérer étroitement avec le programme des Nations unies pour l'environnement et les organisations internationales compétentes.

Il convient que chaque Etat contribue efficacement à la recherche de voies et moyens pour que les laboratoires nationaux désignés, à cet effet, participent activement aux projets pilotes.

Il faut soutenir activement le centre régional de Malte de lutte contre la pollution de la Méditerranée par les hydrocarbures, pour qu'il puisse remplir son objectif qui est de renforcer la capacité des Etats côtiers dans cette lutte ; et, si nécessaire, il ne faut pas hésiter à envisager la possibilité de créer d'autres centres secondaires pour lutter contre ces pollutions.

Sur le plan juridique, nous demandons à notre Gouvernement de participer activement aux efforts du programme des Nations unies tendant à l'adoption rapide du troisième protocole prévu par la convention de Barcelone et relatif à la pollution d'origine tellurique. On sait qu'il s'agira là pour chaque nation d'engagements fort onéreux, puisque le projet est évalué à plus de 25 milliards de francs, soit 2 500 milliards de centimes, mais la France a déjà fait, il faut le reconnaître, un effort sérieux sur le rivage de la Méditerranée pour l'évacuation en mer des eaux usées. Nous servons même d'exemple, puisque nos collègues des autres pays sont venus sur la Riviera apprécier ces travaux.

Il faut s'assurer que l'exploitation des ressources du Bassin méditerranéen sera planifiée dans le souci de la protection de l'environnement ; à cet égard, il est indispensable d'évaluer par des études d'impact les effets sur l'environnement de tous les grands projets de développement sur les côtes ou d'exploitation des fonds marins. Il faut arriver, au moins, si ces projets sont indispensables, à en limiter les nuisances.

Au titre des aspects financiers, il semble que le fonds d'affectation spéciale pour assurer la poursuite et le développement des activités de lutte contre la pollution en Méditerranée ne soit pas financé régulièrement. Je ne pense pas que la France soit en cause, mais encore faudrait-il que tous les pays apportent leur contribution.

Il faut multiplier les accords de zone, notamment dans les régions frontalières, à l'exemple de l'accord Ramoge, des accords italo-yougoslave et italo-grec dont la complète ratification et la stricte application sont souhaitées. Je vous demanderai, monsieur le secrétaire d'Etat, de le rappeler, par le canal des affaires étrangères, à l'Italie, qui n'a pas encore ratifié l'accord Ramoge, outre la convention de Barcelone.

Il est important, pour la Méditerranée, que tous les instruments internationaux existants soient signés et ratifiés par tous les pays, et notamment la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée en 1974 ; le protocole de 1978 ayant trait au même sujet ; le protocole de 1978 relatif à la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, et la convention internationale sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets.

Nous n'aurons cependant complète satisfaction que lorsque la Méditerranée sera reconnue comme « zone spéciale » en ce qui concerne les types de polluants énumérés à l'annexe II de la

convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, en date de 1973, et cela à l'exemple de ce qui a été fait pour la Baltique.

Nous souhaitons, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement français prenne une initiative, à cet égard, car c'est par l'interdiction formelle de tous les rejets que nous arriverons à sauver la Méditerranée, comme on est en train de sauver la Baltique.

Dans une vue prospective, les représentants des Parlements des pays côtiers souhaitent que l'UNESCO soit invitée à étudier la possibilité d'étendre la convention internationale pour la protection du patrimoine culturel et naturel mondial à tous les fonds marins et aux richesses culturelles qu'ils contiennent, qui sont menacés par la pollution et d'autres risques, notamment le pillage.

Peut-on également préconiser des programmes d'éducation scolaire et extra-scolaire recommandant la sauvegarde de la mer ? Pour sensibiliser l'opinion publique, l'union interparlementaire demande que l'année 1980 soit proclamée « année de la Méditerranée, mer de civilisation ».

Le second volet de mon intervention fait suite à la visite que le Conseil général des Alpes-Maritimes a tenu à faire aux départements du Finistère et des Côtes-du-Nord sinistrés. La conviction de notre assemblée départementale est parfaitement établie.

De façon plus ponctuelle, nous demandons que soit transposé pour la Méditerranée l'ensemble des mesures préconisées à la suite du sinistre de la Bretagne.

C'est-à-dire qu'il faut d'abord tenter, au plan international, de diminuer les dangers résultant du trafic pétrolier par un exercice plus rigoureux des droits de contrôle des Etats et par des aménagements techniques aux pétroliers. A cet égard, je me permets d'attirer votre attention sur le projet allemand de navire dépollueur, qui s'inspire d'ailleurs du bateau *Pélican* que le département des Alpes-Maritimes a mis en service sur son rivage. Le navire allemand pourrait écrémer la mer, même par des houles de trois à quatre mètres.

Il convient aussi d'améliorer la qualification des équipages et des régimes d'assurance, notamment par la lutte contre les pavillons de complaisance, qui font beaucoup d'entorses aux règlements en cette matière.

Il faut doter enfin et surtout la Méditerranée d'un système de protection efficace.

Or, le rapport de la commission d'enquête indique que les pétroliers sont obligés de naviguer aux instruments et qu'il leur est nécessaire de posséder un système de navigation hyperbolique type « Decca ». Tous les pétroliers français de plus de 34 000 tonnes de port en lourd sont équipés pour recevoir ce système ; tout comme environ 1 700 bâtiments de pêche. En fait, 24 000 récepteurs sont en service et constituent une aide internationale à la navigation côtière et à l'approche des ports.

L'industrie française fabrique et exploite depuis longtemps le système « Decca » et tous les pétroliers qui utilisent Fos en sont équipés. Il suffit donc d'installer les stations d'émission à terre pour obtenir un maximum de sécurité.

Le préfet maritime de la troisième région est d'autant plus favorable à ce système qu'il s'applique déjà à tous les organismes de sauvetage en mer, aux douanes, aux hélicoptères de la protection civile, aux unités de la police des routes et des zones de navigation. Pour quelles raisons n'est-il pas, à ce jour, généralisé ?

Le nouveau plan Polmar, que la mission interministérielle se propose d'arrêter avant la fin de l'année, doit s'adapter aux conditions particulières des côtes méditerranéennes. Nous souhaitons être informés sur l'inventaire du matériel de remorquage — à notre connaissance, il n'y a aucun moyen de remorquage — de pompage et de stockage que possèdent les administrations civiles et militaires, ainsi que les grandes entreprises régionales de travaux publics. Il faut faire connaître aux municipalités les entreprises spécialisées dans la distribution de produits dispersants et précipitants avec l'importance de leurs stocks disponibles. Nous souhaiterions surtout savoir qui commandera et coordonnera l'action au moment opportun. Est-ce le préfet de région avec ses collègues des départements ou le préfet maritime ?

Sans doute faudra-t-il disposer des crédits nécessaires dans une sorte de fonds pour la protection de la Méditerranée, car je ne pense pas que les 2,5 millions de francs du budget de fonctionnement de la mission interministérielle soient suffisants.

Mieux vaut prévenir que guérir ! L'éloignement des routes maritimes s'impose jusqu'à 12 milles au moins. Il ne faut pas non plus oublier de traiter le cas particulier des côtes de Corse où le passage à 5 milles est dangereux. Comme cela relève non pas du Gouvernement français mais de l'OMCI, je voudrais savoir si vous avez déjà saisi cet organisme international de ce problème.

Vous allez nous proposer, au cours de cette session, l'aggravation des sanctions. En effet, les pénalités doivent être telles que les navires n'aient plus intérêt à nettoyer leur soute en mer, en payant une amende modique, plutôt que s'immobiliser dans un port pour dégazage.

Je voudrais vous signaler, monsieur le secrétaire d'Etat, que la commission des lois du Sénat, qui surveille attentivement la suite réglementaire donnée aux lois votées, a remarqué que la loi du 7 juillet 1976, relative à la prévention et à la répression de la pollution marine, n'a fait l'objet que d'un seul décret d'application, celui de l'article 16, qui est intervenu le 24 mars dernier, donc plus de deux ans après. Cette situation nous paraît anormale et nous aimerions bien en connaître les raisons. Pourquoi les autres décrets ne sont-ils pas encore publiés ?

Nous sommes inquiets aussi des recherches d'hydrocarbures dans notre mer fermée où un accident est toujours possible.

Or, par décret du 10 août 1978, publié au *Journal officiel* du 12 août, un permis de recherches d'hydrocarbures, dit « Permis de Languedoc-Provence maritimes » a été accordé. Ce permis porte pour la plus grande partie sur les eaux territoriales et le plateau continental, au large des départements des Bouches-du-Rhône, du Gard, de l'Hérault et de l'Aude.

Par une profondeur d'eau de vingt-cinq mètres, un forage avec plate-forme auto-élevatrice s'appuyant, par des piles, sur le fond de la mer, va être entrepris. La durée prévue des travaux est de trois mois, la profondeur forée de l'ordre de 3 500 à 4 000 mètres. Vous comprendrez que nous pensions au drame d'Ekofisk.

Quant aux boues rouges, celles du Var comme celles de Corse, elles sont détectables, désormais, par le centre de recherches générales des techniques électriques, plus perspicace que l'œil nu puisqu'il utilise le laser. Mais, là aussi, les sanctions doivent être dissuasives, car le procès de la Montedison, dans lequel les départements de la Corse et des Alpes-Maritimes ont tenu à s'inscrire, n'en finit toujours pas.

Monsieur le secrétaire d'Etat, cette mer fascinante, attirante et fragile, attire les touristes du monde entier. L'industrie touristique est, sur nos côtes, la première activité. Un drame semblable à celui de la Bretagne, toujours possible puisque les super-tankers accostent à Fos, signifierait la ruine pour toutes ces régions car, vous le savez, il faut plus d'un siècle pour renouveler les eaux de la Méditerranée.

Il est donc capital que le drame de la Manche serve de leçon pour la Méditerranée qui, elle, ne dispose pas du grand large de l'Océan pour que la nature vienne au secours des hommes. (*Applaudissements.*)

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

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (collectivités locales). Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je déborderais un peu le strict cadre des recommandations émises par la commission d'enquête du Sénat. Certes, le problème des pollutions maritimes n'a pas encore trouvé toutes ses solutions, mais, quelles que soient les précautions prises — l'objectif étant, bien entendu, de réduire au minimum la probabilité des accidents — personne au monde ne peut dire qu'il ne s'en produira plus jamais.

Le Gouvernement s'en préoccupe depuis un certain nombre d'années sur le plan international, notamment auprès des instances des Nations Unies et de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. On a dit qu'au cours de la réunion du mois d'avril, après l'accident de l'*Amoco Cadiz*, les choses avaient plus avancé en une semaine qu'en dix ans de négociations. Sous le coup terrible des événements dramatiques que nous connaissons, les nations étaient obligées d'admettre la nécessité d'une solidarité.

Pour la commodité de l'exposé, j'envisagerai successivement les trois domaines dans lesquels s'est développée l'action de l'Etat : la prévention, la lutte contre la pollution, la réparation du sinistre.

Cette action va d'ailleurs dans le sens des conclusions de la commission d'enquête. Je veux ici, au nom du Gouvernement, rendre hommage au travail accompli par cette commission et à

l'initiative prise par son regretté président, André Colin, qui présidait aussi la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées du Sénat ainsi que, et je ne saurais l'oublier, le conseil régional de Bretagne et le conseil général du Finistère, dont je fais partie, comme son remplaçant, M. le sénateur François Prigent, qui vient d'intervenir.

Pour ce qui est de la prévention, je traiterai des règles de la navigation maritime, du contrôle de la navigation, de l'aptitude des navires et des équipages à naviguer et des interventions sur les navires en difficulté.

Ainsi que l'a dit M. le sénateur Lombard, « c'est au niveau de la prévention que doit commencer l'effort ». Sur ce point, je rejoins totalement son analyse. Sur le plan européen, notamment, l'agence européenne de lutte contre la pollution, qui est maintenant en place, aura tout d'abord un rôle de prévention.

Comme vous le savez, dès le 24 mars — « choc salutaire », a également dit M. Lombard — un décret et une circulaire du Premier ministre ont décidé que les pétroliers passant devant nos côtes ne devaient plus s'approcher à moins de 7 milles et recevaient l'obligation de signaler non seulement leurs mouvements à l'intérieur de nos eaux territoriales, mais également toute avarie éventuelle à 50 milles nautiques de nos côtes.

Parallèlement — je réponds là à une observation de M. Girault — la responsabilité du préfet maritime et son pouvoir de coordination sur l'ensemble des services de l'Etat pouvant détenir des informations concernant des incidents de mer ont été réaffirmés par le décret du 9 mars 1978. C'était, je le sais, peu de jours avant le sinistre, mais les instructions qui ont suivi ont confirmé ces responsabilités de coordination.

En particulier — et c'est nouveau — les fonctionnaires des postes et télécommunications pouvant avoir connaissance d'événements anormaux en mer — j'évoque là Radio-Conquet, dont vous avez souligné l'action — devront, à l'avenir, en donner connaissance au préfet maritime, et ce malgré la règle fondamentale du secret des correspondances télégraphiques. C'était là un point très gênant dans cette affaire.

S'agissant de l'assistance, le remorqueur appelé par un navire en difficulté doit signaler ses mouvements et la mission qu'il prend en charge au moment de son départ du port.

Sur le plan international, après l'instauration, en juillet 1977, des sens obligatoires de circulation au large d'Ouessant — ces couloirs ne datent pas de juillet 1977, mais de facultatifs qu'ils étaient ils sont devenus obligatoires — un nouveau dispositif va entrer en vigueur le 1^{er} janvier prochain. Jusqu'à cette date, il existera, à 5 milles d'Ouessant, un couloir de circulation de 4 milles, puis un couloir de séparation de 2 milles et un autre couloir, descendant, de 4 milles.

Le couloir entrant, qui sera toujours situé à 5 milles d'Ouessant, aura une largeur de 3 milles. Le couloir sortant sera large de 5 milles et séparé du premier par 8 milles. Les pétroliers chargés, comme les navires transportant des produits toxiques — cela vaut pour le méthane — navigueront à 27 nautiques d'Ouessant, c'est-à-dire pratiquement à une cinquantaine de kilomètres.

Les discussions d'experts étaient nécessaires. En effet, si la navigation à 27 nautiques d'Ouessant écarte les navires de la côte, et donc le risque, la surveillance par radars en est rendue beaucoup plus difficile car leur portée n'est pas comparable à celle des radars aériens. La rotondité de la terre fait qu'à une cinquantaine de kilomètres on ne peut plus prendre les navires en charge autrement que par radio.

Un nouveau dispositif entrera également en vigueur aux Casquets où la largeur de la Manche au Cotentin se rétrécit ; les pétroliers passeront à 15 milles du Cotentin. Pour certaines zones de la Manche est envisagé un système un peu comparable aux annonces aériennes, c'est-à-dire à une navigation point par point, le navire devant préciser sa position pour être pris en charge par les systèmes de navigation.

Ces réglementations s'accompagnent d'un dispositif de sanctions. Comme vous l'avez dit à plusieurs reprises au cours de ce débat, le conseil des ministres du 25 octobre a décidé de présenter au Parlement un projet de loi réformant le code disciplinaire et pénal de la marine marchande et prévoyant de lourdes sanctions pour les capitaines qui, en contravention avec le décret du 24 mars 1978, négligeraient d'informer le préfet maritime de leurs mouvements ou de leurs avaries.

M. Le Pors lui-même a reconnu, parmi de nombreuses critiques, que cette disposition était positive et qu'en ce domaine la plus grande fermeté serait nécessaire.

Lors du même conseil des ministres, un autre projet de loi a été adopté qui vise à renforcer les peines prévues en matière

de pollution volontaire ou involontaire et introduit la possibilité d'immobiliser les navires contrevenants à la diligence du procureur de la République.

Ce projet de loi a été déposé aujourd'hui même sur le bureau du Sénat avec déclaration d'urgence.

Sur le plan international, les dispositions du premier avant-projet de texte préparé par la conférence du droit de la mer, appelé TNCO — texte de négociations composite officieux — le 6^{ème} peut-être, se rapproche peu à peu de la notion de consensus. Il faut avoir participé — je l'ai fait pendant deux années — à ces négociations pour se rendre compte de la très grande difficulté avec laquelle on avance en matière de droit positif. Peu à peu, le consensus s'établit sur des dispositions plus rigoureuses.

Sur le plan du droit concernant nos eaux territoriales, voire au-delà, il existe, depuis la loi de 1976 et sa mise en application progressive, des dispositions qui paraissaient absolument impossibles voilà seulement quelques années.

Au cours de la session qui s'est achevée à New York le 15 septembre, la France a joué un rôle important. Je ne voudrais donc pas que l'on dise que son activité devrait y être plus grande. Au moment du naufrage de l'*Amoco Cadiz* et de la réparation des dégâts qui l'ont suivi, la France a joué également un rôle considérable.

Lors de la conférence sur le droit de la mer qui s'est tenue à Genève, la délégation française a fait le maximum pour faire avancer les textes. Elle s'est, bien sûr, appuyée sur une opportunité dramatique, mais il fallait l'utiliser de la manière la plus efficace possible.

Les Etats côtiers ayant harmonisé, par voie d'accord régional, leur réglementation, peuvent appliquer cette réglementation à tous les navires étrangers se rendant dans l'un de leurs ports, y compris pour les infractions commises dans les eaux territoriales d'autres adhérents à l'accord en cours de préparation au sein de la Communauté économique européenne.

C'est vrai, une coopération européenne est tout à fait indispensable pour faire face, dans les meilleures conditions, au problème de la pollution maritime, et je rejoins parfaitement à cet égard l'observation de M. Girault, rapporteur de la commission, ainsi que les remarques faites cet après-midi par M. Legrand.

A la demande de notre pays, la commission des Communautés a préparé un programme d'action concernant la sécurité des navires, les moyens de lutte contre la pollution et le remorquage en mer. La France compte bien, lorsqu'elle assumera prochainement la présidence des Communautés, donner une impulsion nouvelle à cet effort.

Parallèlement, le contrôle de la navigation a été considérablement renforcé.

La marine nationale a réarmé un certain nombre de sémaphores. Elle a mis en place un centre de surveillance permanent, c'est-à-dire vingt-quatre heures sur vingt-quatre, à Ouessant. Auparavant, la mission ce centre était la surveillance diurne de l'entrée du goulet de Brest et non pas celle de l'ensemble de la zone.

Les bateaux et les avions de la marine nationale ont permis le déroutement sur Brest d'un nombre important de bâtiments qui se trouvaient en infraction. On procède chaque semaine à au moins un déroutement. Voilà deux ou trois jours, le nombre total de ces opérations, que l'on peut assimiler à des arraisonnements, s'élevait à 73.

M. Le Pors a parlé de 253 infractions au mois de septembre. C'est parfaitement exact, mais je voudrais faire observer à la Haute assemblée que le nombre mensuel des infractions pendant le premier trimestre qui a suivi le naufrage était de l'ordre de 500, tandis que, durant les trois derniers mois, il était effectivement de l'ordre de 250. C'est encore beaucoup trop, mais cela signifie néanmoins que, peu à peu, les consignes, les nouvelles dispositions commencent à être appliquées, un certain nombre de commandants de bateaux s'y soumettant très volontiers.

Il ne faut pas oublier non plus que certains navires sont arrivés dans cette zone, venant d'Extrême-Orient, trois ou quatre semaines après le naufrage de l'*Amoco Cadiz*. Leurs commandants, qui ne parlaient pas notre langue et qui ne possédaient que des cartes anciennes — puisque les nouvelles ne sont pas encore publiées —, étaient étonnés d'apprendre l'existence de nouveaux règlements. Ainsi, à Brest, la marine était-elle contrainte d'annoncer patiemment, chaque jour, les dispositions nouvelles bien qu'elles datassent du 24 mars. Il en était encore ainsi au mois de mai, et même au mois de juin, cela parce que certains commandants ne les connaissaient pas.

Je voudrais attirer votre attention sur le cas des récidivistes. Lorsque le ministère des affaires étrangères transmettait les procès-verbaux aux Etats du pavillon, il n'était pratiquement jamais informé des suites qui pouvaient être données. A l'heure actuelle, cette situation s'améliore. Nous savons qu'un commandant de bateau grec est en train de purger une peine d'emprisonnement dans son propre pays pour avoir enfreint la réglementation à trois reprises. La première fois, on peut toujours prétendre qu'on ne savait pas, mais il est difficile de renouveler ce petit jeu pendant des mois.

M. Chauty affirmait qu'en cas de panne semblable un sinistre analogue à celui de l'*Amoco Cadiz* se produirait.

Au sujet des infractions, je voudrais lui faire remarquer que le premier objectif du Gouvernement a été de faire très attention à la prévention afin d'éviter le renouvellement de tels accidents. Ensuite, au niveau de la lutte, il s'est assigné d'effectuer des recherches, des efforts d'adaptation, d'élaborer un plan plus rapide et de meilleures techniques, mais avec le sentiment qu'en l'état actuel des choses, et quel que soit le pays du monde où l'accident se produira, on devra pratiquement recourir à des méthodes plus ou moins artisanales car nul, jusqu'à présent, n'a pu maîtriser les contraintes de la tempête.

Les conditions climatiques nous ont interdit d'agir — le rapport de la commission d'enquête le fait ressortir très objectivement. En particulier, il est impossible d'aborder un bateau planté sur des récifs avec des pétroliers allégés munis de pompes ou d'autres systèmes sophistiqués lorsqu'on a affaire à des creux de plusieurs mètres. On nous parle d'engins modernes qui existent dans différents pays. Nous avons pu les expérimenter et sans doute des progrès technologiques vont-ils être accomplis à l'occasion de ce sinistre. En effet, chaque catastrophe est l'occasion d'une recherche plus active d'où il résulte des progrès techniques. Mais j'ai pu voir expérimenter différents systèmes, dont les écremeuses norvégiennes. Aucun ne peut fonctionner si la mer n'est pas calme, c'est-à-dire si les creux dépassent un mètre, voire un demi-mètre. Or, en cette affaire de l'*Amoco Cadiz*, nous avons eu constamment, pendant quinze jours, sinon trois semaines — il ne faut pas pas le perdre de vue —, des creux de six à huit mètres.

C'est pourquoi le Gouvernement pense que l'important est d'abord la mise en service des trois centres de surveillance de la Manche : Gris-Nez, Jobourg et Ouessant, qui est accélérée pour intervenir en 1980. En effet, il ne suffit pas de prendre la décision pour qu'un radar soit installé car chacun doit être construit en tenant compte du site, comme une chaussure est adaptée au pied qu'elle doit chausser.

La dépense, initialement prévue pour un montant de 74,7 millions de francs, est inscrite en autorisations de programme au budget de 1979.

De la même manière, sont inscrits au budget de 1979 la création de quarante-sept emplois militaires et de dix emplois dans la marine marchande pour la surveillance. De plus, une bouée sera installée en 1979 dans le dispositif d'Ouessant. Son coût est de 9 millions de francs. Ils sont inscrits au budget. Le balisage correspondant aux nouvelles normes de l'OMCI sera réalisé entre la Somme et la baie d'Audiern. Un crédit de 6 millions de francs est prévu à cet effet en 1979.

L'avion de surveillance des rejets d'hydrocarbures par télé-détection infrarouge verra ses moyens de fonctionnement renforcés et une unité de la flotille de surveillance sera renouvelée pour une somme de 14 650 000 francs.

Je rappelle, par ailleurs, que lors du discours qu'il a récemment prononcé à l'école navale, M. le Premier ministre a réaffirmé que la mission de prévention des pollutions maritimes était une mission permanente de la marine nationale. Celle-ci y a consacré plus de 5 000 heures de navigation depuis le mois de mai.

A propos de la centralisation des informations, le préfet maritime est responsable de leur coordination. Toutes les informations doivent lui être communiquées au cours de la préparation du plan.

Pour ce qui est de l'aptitude des bateaux à la navigation, deux séries d'action ont été menées.

La première est relative à l'aménagement technique des pétroliers en vue d'une plus grande sécurité. Avant même le naufrage de l'*Amoco Cadiz* au mois de février 1978, une conférence internationale a prévu un certain nombre de dispositions techniques qui deviendront progressivement applicables. De plus, l'OMCI a mis en place un programme d'étude sur la fiabilité des équipements vitaux des navires, leur capacité de manœuvre et les équipements de remorquage. Au plan national, d'ailleurs, à

l'initiative du ministère des transports, des groupes de travail ont été créés avec les armateurs et les chantiers afin d'en tirer les conclusions nécessaires.

J'ai noté, bien entendu, les positions prises par les orateurs, notamment par M. Girault, suggérant d'augmenter le nombre des inspecteurs de la marine marchande. Une surveillance accrue est évidemment nécessaire.

Je préciserai à l'intention de M. Chauty que le Gouvernement français a une volonté politique en la matière et que j'ai pu, moi-même, pendant le chaud de l'action, noter les réticences de nos voisins britanniques.

Des événements plus récents montrent bien qu'aucun pays côtier n'est à l'abri d'un accident semblable à celui de l'*Amoco Cadiz*. La différence, c'est peut-être l'attitude britannique. Ils ont peu parlé du naufrage d'un pétrolier de 35 000 tonnes, quatre dépêches au total, à notre connaissance, lui ayant été consacrées. Nos voisins nous avaient expliqué qu'à notre place, ils auraient utilisé des tonnages considérables de détergents, sans tenir compte des suggestions des experts écologistes.

Cela me permet d'indiquer à M. Legrand que si nous n'avons pas utilisé davantage de précipitants — c'est-à-dire de craie, pour être clair —, c'est en raison des supplications des scientifiques.

La première réunion à la suite du naufrage de l'*Amoco Cadiz* s'est tenue le matin, à la préfecture, sous ma présidence, à la demande de M. le ministre de l'intérieur, et l'après-midi, M. le ministre de l'environnement est venu lui-même participer à une réunion générale. Tout le dispositif s'était déclenché dans la nuit, entre vingt-trois et vingt-quatre heures, et sur place, les marins — c'est ce que rapporte très bien la commission d'enquête — avaient commencé à faire quelques essais d'utilisation de la craie. Mais l'après-midi, les scientifiques de l'université nous ont suppliés de ne pas utiliser ce produit qui modifierait le milieu naturel.

M. Le Pors disait ce matin : « Nous avons fait notre travail ; faites le vôtre. » Je puis lui répondre que pendant cette période de travail intense où l'on ne pensait à rien d'autre qu'à « crocher dedans », comme l'on dit chez nous — c'était le cas des militaires, des bénévoles, des élus locaux, bref, de tout le monde —, à aucun moment, malgré l'ampleur du désastre, nous n'avons utilisé ces produits sans l'autorisation de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes et du CNEOX, qui nous disaient : « Vous pouvez utiliser tel produit à tel endroit, mais non à tel autre. » Nous avons toujours respecté leurs consignes, même si la lutte en a été rendue plus dure.

Aussi nous espérons que, du point de vue écologique, les suites du drame seront moindres, vu que nous avons moins porté artificiellement atteinte au milieu en utilisant des produits qui risquaient de le modifier.

Dans le même ordre d'idées, et afin de lutter plus spécialement contre certains abus des pavillons de complaisance — MM. Palmero, Le Pors et d'autres orateurs en ont parlé —, un accord a été signé à La Haye, le 2 mars dernier, entre divers pays riverains de la mer du Nord, pour permettre un échange rapide d'informations sur l'état de certains navires et afin de faciliter l'application des règlements sur la sécurité.

Comme je l'ai dit à ce sujet, s'il est exact que la France fait transporter une partie de ses produits pétroliers sous pavillon de complaisance, l'honnêteté exige d'ajouter que nous transportons, sous pavillon français, plus de 100 p. 100 de notre consommation, car nous travaillons à façon pour des pays tiers sous notre pavillon. On peut donc considérer que nous travaillons d'abord à 100 p. 100 pour la France — et même un petit plus encore —, mais non pas que la France fait transporter sous pavillon de complaisance une part croissante de son ravitaillement en hydrocarbures.

Afin de faciliter la mise en œuvre de cet accord du 2 mars — c'était donc quelques jours avant le naufrage —, il a été décidé de créer, en 1978, deux nouveaux centres de sécurité des affaires maritimes, à Boulogne et à Dunkerque, et trois autres seront, en 1979, mis en place à Brest, La Rochelle et Fort-de-France. Les emplois correspondants sont créés. Quinze le seront à ce titre en 1979.

Je précise d'ailleurs que, d'ores et déjà — les autorités françaises n'ont pas manqué — la France a la possibilité, en application de la loi de 1968 relative à la sauvegarde de la vie en mer, de maintenir au port, jusqu'à ce que les réparations indispensables aient été effectuées, les bateaux qui ne répondraient pas aux normes de sécurité.

La France a également demandé à l'OMCI, au mois de mai, l'étude des conséquences de la libre immatriculation sur la sécurité de la navigation.

La deuxième série d'actions a trait à la qualification des équipages.

Je rappelle à cet égard que la France a été le premier Etat à annoncer le dépôt de la convention sur l'organisation internationale du travail relative à la protection sociale des gens de mer et aux normes minimales de sécurité et d'hygiène qui apportent des garanties sur la qualité des équipages, et le deuxième à la voter.

Ce n'est tout de même pas la faute de la France si d'autres pays mettent quelque temps à la ratifier. Nous pouvons seulement, par voie diplomatique, suggérer, insister et souligner l'importance de cette convention, mais nous ne supportons pas la responsabilité de la non-signature par les autres Etats.

Une conférence sur la formation des gens de mer et la délivrance des brevets s'est tenue, sous l'égide de l'OMCI, en juillet, en vue d'élaborer une nouvelle convention sur la formation complémentaire qui devrait être dispensée aux commandants et aux officiers des navires de grande dimension ou des navires particulièrement difficiles à manœuvrer.

Le quatrième point de notre politique de prévention concerne l'assistance aux navires en difficulté.

Sur le plan juridique, la France a obtenu, au cours de la conférence sur le droit de la mer, que soit préparé un texte qui permettrait à l'Etat côtier d'intervenir de son propre chef pour venir en aide aux navires en difficulté en dehors de ses eaux territoriales sans qu'il y ait menace immédiate de pollution.

Cette mesure est tout à fait révolutionnaire en droit maritime puisqu'elle aboutit à imposer l'assistance.

Sur le plan matériel, l'Etat a mis en service, à Brest, un remorqueur de haute mer, au mois de juillet dernier. Un crédit de 20 millions de francs est prévu en 1979 au budget du ministère de la défense pour couvrir sa location. Il s'agissait dans l'immédiat de parer au plus pressé.

Pour la suite, la mission interministérielle a pour instruction de fournir, à la fin de l'année, des éléments de solution à moyen terme.

Par ailleurs, le préfet maritime de Brest a mis sur pied une équipe d'intervention — et je répons là en particulier à M. le sénateur Lombard — qui, en cas de besoin, peut être héliportée sur un navire en difficulté afin de l'aider à réparer ses avaries.

Un premier exercice de cette équipe a eu lieu le 8 septembre dernier. D'autres auront lieu. Il faut aller progressivement pour être sûr que tout se passera bien. Nous faisons d'abord un essai facile par beau temps, puis avec un plus gros bateau, ensuite par mauvais temps et enfin par très mauvais temps. Cela doit nous donner un enseignement profitable. Cependant, il a fait tellement beau en Bretagne depuis la mi-juillet qu'on n'a pas encore connu jusqu'à présent une période de tempête pour faire un essai, mais cela ne manquera pas de se produire.

Un projet de navire alléger susceptible de pomper, lorsque les conditions le permettent, la cargaison d'un pétrolier en difficulté, est à l'étude.

M. Lombard a parlé d'une « équipe sophistiquée » ; cette équipe a été formée très rapidement après le sinistre. L'opération se déroule en deux temps : d'abord, on héliporte des techniciens polyvalents chargés de faire le diagnostic et ceux-ci précisent s'il s'agit, par exemple, d'une avarie de barre ou de gouvernail et quel type de mécanicien doit entrer en action. Les interventions ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de la radio ou du gouvernail. Ensuite, on héliporte un spécialiste.

La durée de cette dérive extraordinaire ressort bien de l'analyse du rapport de la commission d'enquête. On avait tout le temps d'agir ainsi. Je le dis à M. Chauty car il a estimé qu'une équipe envoyée sur l'*Amoco Cadiz* n'aurait servi à rien.

En droit, nous avons progressé et nous pourrions procéder de cette manière. En fait, si une telle équipe réussissait une réparation une fois sur deux, cela signifierait que l'on a diminué la probabilité de sinistre de moitié grâce à cette seule équipe sophistiquée.

Si une telle équipe avait pu réparer une fois sur les quatre sinistres que nous avons connus dans la Manche depuis 1967 — *Torrey Canyon*, *Boelhen*, *Olympic Bravery*, *Amoco Cadiz* — elle aurait déjà joué un rôle considérable.

Il faut donc tout faire pour réduire cette probabilité et l'équipe de techniciens s'inscrit dans cette optique.

J'en viens maintenant au dispositif de lutte contre les pollutions.

Pour le cas, en effet, où les mesures de prévention ne suffiraient pas — et nous ne pouvons pas assurer qu'un accident ne peut pas se reproduire — il faut que la France dispose d'instruments aussi efficaces que possible.

Le premier d'entre eux est le centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux, qui sera créé à Brest, dans l'enceinte du centre océanologique de Bretagne, dès le mois de janvier 1979.

Ce centre aura pour mission d'effectuer des recherches sur les matériels et les produits permettant de faire face aux marées noires et d'établir une documentation exhaustive sur les matériels disponibles tant en France qu'à l'étranger. Il sera un organe permanent d'assistance et de conseil auprès des services opérationnels chargés de la lutte.

Ses liens avec le Cnexo — la question m'a été posée notamment par MM. Lombard, Noé et Legrand — seront de deux ordres. Le Cedre sera hébergé à Brest, par le Cnexo, avec lequel il entretiendra des relations privilégiées, une partie de son personnel viendra du Cnexo, et une autre partie de l'ensemble des administrations concernées.

Je devrais vous donner des précisions à son sujet, mais je ne suis pas en mesure de détailler longuement le rôle et l'articulation de la mission de cet organisme. Ces informations seront prochainement publiées par la mission interministérielle sur la mer.

Un crédit de 4 200 000 francs est prévu pour ce centre en 1979, soit 2 500 000 francs pour son installation et 1 700 000 francs pour son fonctionnement. Sur ces 1 700 000 francs de crédits de fonctionnement, les compagnies pétrolières paieront un million de francs en vue de la recherche.

Ces compagnies sont elles-mêmes intéressées par la réduction des accidents de mer. En effet, la perte de l'*Amoco Cadiz* a représenté, en comprenant la valeur du navire et celle de la cargaison — ce sujet n'est pas notre problème, me direz-vous, mais il a sa répercussion sur le plan économique — environ 300 millions de francs qui se sont ajoutés au montant de l'ensemble des dégâts.

Le deuxième instrument consistera dans la spécialisation de cinq détachements de la sécurité civile dans la lutte contre les pollutions accidentelles. Ces cinq détachements seront spécialement entraînés et équipés. D'ailleurs, un crédit de 5 millions de francs est prévu au budget de l'intérieur cette année pour leur équipement.

Ils auront une mission de gestion et d'entretien de certains matériels d'intervention, mais aussi de participation aux exercices organisés dans le cadre de la préparation à la lutte et d'assistance aux travaux du centre de documentation, de recherche et d'expérimentation de Brest.

Certains de ces détachements sont formés à Brignoles, auprès de l'unité de sécurité civile n° 7, les autres à Paris. Ils seront aussi chargés, en cas de sinistre, d'encadrer dans les premières heures les éléments militaires qu'on enverrait sur place. Ils seront donc le premier échelon d'intervention.

Nous ne pouvons pas spécialiser à cet effet de très grandes et nombreuses unités car la sécurité civile est appelée également à intervenir dans des drames tant en montagne qu'en forêt ou au bord de la mer. C'est une formation polyvalente.

Aussi les équipons-nous en matériel spécialisé pour une première action.

Une nouvelle instruction Polmar — vous en avez parlé — tirant les enseignements de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, est parue au *Journal officiel* du 14 octobre dernier. Elle confie au préfet maritime la responsabilité du déclenchement du plan Polmar et des opérations de lutte en mer, et au préfet du département concerné la responsabilité du déclenchement du plan Polmar et de la lutte à terre.

Tout ce qui se passe en mer, dans un premier temps, est du domaine du plan Polmar mer, mais, éventuellement, si le sinistre est important, il y a déclenchement du plan Polmar terre.

L'instruction dont vous avez pu prendre connaissance au *Journal officiel* prévoit des compétences différentes suivant la taille du sinistre, c'est-à-dire suivant qu'il se situe au niveau d'une commune où le pouvoir de police du maire entre en jeu — il s'agit alors d'un petit sinistre — ou qu'il intéresse plusieurs communes ou un ou plusieurs départements — il s'agit alors d'un grand sinistre — pour lequel la coordination est assurée par le ministre de l'intérieur ou, éventuellement, l'instruction le stipule, par une personnalité désignée à cet effet par le Premier ministre.

Les sinistres peuvent revêtir des dimensions différentes et l'on ne peut pas, quel que soit l'accident, prévoir les mêmes dispositions pour y faire face.

Les deux préfets doivent tenir une conférence permanente destinée à assurer une parfaite cohésion des opérations. En cas de déclenchement simultané des deux plans, Polmar terre et Polmar mer, le ministre de l'intérieur, assisté d'un état-major comprenant des représentants de tous les ministères concernés, sera chargé de la coordination.

L'instruction du Premier ministre prévoit une participation active des élus. Je veux répondre sur ce point à M. Prigent qui, tout comme M. Lombard, était aux « premières lignes » sur les lieux de cet accident. Les élus seront associés à l'action ; cela ressort de la circulaire qui précise textuellement : « ... et notamment des élus ». Je le confirme.

J'ai entendu dire que les élus avaient été assez peu associés à l'action menée. Or, lorsque M. le Premier ministre m'a confié la mission de coordination et de commandement des opérations, dès mon arrivée à Brest, mes premiers contacts ont été sans doute avec la presse mais les suivants l'ont été avec l'ensemble des maires et des conseillers généraux des trois cantons les plus touchés pour déterminer avec eux la manière dont nous pouvions coordonner notre action.

Il est nécessaire, cependant, que ce soit, non pas au moment du sinistre, mais dès maintenant que soient mis au point les dispositifs et les consignes à appliquer en cas d'accident.

MM. Girault et Noé ont regretté que le nouveau système mis en place reste complexe et surtout qu'il dépende de plusieurs administrations. M. Girault a reconnu néanmoins, avec courtoisie, que des progrès avaient été accomplis à cet égard.

Les rôles sont déterminés de façon précise puisque tout ce qui est du domaine de la mer relève du préfet, sans que celui-ci ait à en référer à qui que ce soit.

Tout se passe d'abord en mer. Puisque les nouvelles instructions doivent découler de l'expérience du sinistre, je ferai remarquer que les événements en question se sont déroulés en mer pendant plus de onze heures, avant de concerner la terre.

Chacun, comme dans une pièce de théâtre, doit jouer son rôle. Une parfaite coordination doit, en effet, être assurée.

Ce ne fut pas parfait — je le concède — au moment du naufrage de l'*Amoco Cadiz*. Cette coordination sera assurée sous l'impulsion de la mission interministérielle, placée auprès du Premier ministre, qui n'a comme vocation, comme souci quotidien que cet objectif. Les responsabilités sont donc clairement fixées par l'instruction. Je vous demande de la lire attentivement.

Je constate que les grandes lignes du plan Polmar vont dans le sens des recommandations exprimées par le Sénat.

M. Le Pors en a donné, ce matin, me semble-t-il, une interprétation différente, puisque, selon lui, on aurait dû confier l'essentiel des responsabilités au préfet maritime.

Le rapport de la commission d'enquête du Sénat précise que la responsabilité doit être confiée au préfet maritime et, en ce qui concerne la pollution à terre, au préfet du département. Cette disposition a été reprise dans l'instruction du Premier ministre.

J'ajouterai que 33,7 millions de francs sont inscrits au budget de 1979 pour la reconstitution et l'amélioration du stock de produits et des matériels de lutte et de protection contre les pollutions je le précise à l'intention de M. Palmero, puisque les stocks ont été consommés au moment du sinistre, à tel point que nous avons dû faire revenir tous les barrages qui étaient à Marseille. Vous vous souvenez qu'à l'époque on ne savait pas bien s'il convenait de les charger sur des wagons ou sur des camions ; finalement on les avait chargés sur des remorques de camions parce qu'il y avait des enrouleurs spéciaux.

On a donc fait revenir les barrages de Marseille et du Havre et on a fait appel à ce que les pays de la Communauté pouvaient nous envoyer.

On disposait, dans le Finistère, de 1 650 mètres à répartir sur les quinze kilomètres concernés.

Ces stocks doivent maintenant être très rapidement reconstitués et leur qualité améliorée.

Le troisième chapitre de mon intervention aura trait à la réparation des dommages causés. Des mécanismes d'assurance ont été mis au point pour financer la réparation des dommages subis du fait de la pollution marine. Ces mécanismes

sont cependant insuffisants, mais nous devons nous souvenir que, lors du sinistre du *Torrey Canyon*, il y a dix ans, aucun système d'assurance n'était prévu. Peu à peu, heureusement — trop lentement à mon goût comme au vôtre assurément, mais peu à peu — les leçons des sinistres ont fait avancer les choses dans ce domaine.

La France — je répons là à une question qui m'a été posée — a engagé une action en responsabilité contre le transporteur devant le tribunal de New York. Cette action est faite, bien sûr, au nom de l'Etat, de la collectivité, mais aussi au nom de l'ensemble des victimes.

Mais cette action, monsieur Girault, n'interdit pas à d'autres collectivités publiques, à des sociétés privées ou à des particuliers de se pourvoir également devant les tribunaux. Des actions ont d'ailleurs été engagées par certains groupes socio-professionnels — par les ostréiculteurs, notamment, dès le mois de mai dernier. Mais j'avais déjà donné cette indication au mois d'avril, lors du débat organisé par votre Haute assemblée sur ce sujet.

Pour ce qui est du fonds d'indemnisation constitué auprès du tribunal de commerce de Brest, la France n'a, en aucune façon, reconnu qu'il suffisait. Il est doté de 70 à 80 millions de francs, ce qui représente une partie, mais une partie seulement, de la dette ; il ne constitue qu'un acompte, qui se trouve entre les mains du tribunal de commerce.

La France a immédiatement tiré, en ce qui concerne la réglementation internationale, les conséquences de la catastrophe. Elle a demandé en avril 1978 à l'OMCI de doubler le plafond du fonds d'indemnisation institué par la convention de 1971 et de le porter à 72 millions de dollars. Elle l'a demandé, mais aucune décision n'a encore été prise.

Elle a aussi obtenu, par l'intermédiaire de l'OMCI, que le plafond de la convention Cristal soit réévalué de 30 à 36 millions de dollars.

Enfin, un projet est à l'étude afin de faire peser sur les chargeurs de substances dangereuses une responsabilité propre au-delà des montants de limitation de responsabilité imposés aux transporteurs.

Je ne suis pas en mesure de dire aujourd'hui au Sénat que le Gouvernement français pourra faire reconnaître l'entière responsabilité du transporteur, ce qui éviterait le recours à la notion de plafond ou de limitation. Cette affaire revêt une importance considérable. Elle est actuellement entre les mains de la justice et le Gouvernement n'a pas accès au dossier. Je ne suis donc pas en mesure de vous répondre.

Sur le plan intérieur, et à titre d'avance sur les indemnisations à venir des assurances et sur la mise en jeu de la responsabilité du transporteur, l'Etat a bien sûr entrepris tout ce qui était nécessaire pour effacer les traces de la marée noire et venir en aide aux professions sinistrées. Il s'est substitué aux responsables, comme promis par le Gouvernement, dès le mois d'avril, en effectuant des avances.

Pour ce qui est des dépenses de lutte, elles sont évaluées aujourd'hui à plus de 400 millions de francs, dont environ 200 millions de francs pour les prestations d'entreprises privées — nous avons eu, à certains moments, plus de mille engins sur zone, dont une grande partie d'engins civils — et 200 autres millions de francs de contributions de services de l'Etat — la marine, l'armée, mais également d'autres ministères sont intervenus.

Cent trente-cinq millions de francs ont été, pour l'instant, délégués aux préfets de département et préfets maritimes pour le règlement des factures des entreprises. Le reste le sera prochainement.

En ce qui concerne la réparation des dommages de caractère économique, il convient de distinguer entre les marins et assimilés, les salariés et les autres professions.

Dès le 21 mars, le Premier ministre a pris la décision de mettre en place un système d'aide d'urgence en faveur de la population maritime : pêcheurs, goémoniers, conchyliculteurs et mareyeurs. C'est ainsi qu'ont été versées aux marins pêcheurs, dont l'activité avait cessé, une indemnité de 1 244 francs par quinzaine et une indemnité forfaitaire, correspondant à 70 p. 100 de sa valeur de remplacement, pour le matériel sinistré.

Ce système a fonctionné dès le 27 mars dans le Finistère et dans les premiers jours d'avril dans les Côtes-du-Nord. J'ai personnellement participé à plusieurs réunions depuis cette date. Les intéressés ont reconnu que les choses avaient été faites très vite et en concertation avec eux. Heureusement, la plupart des pêcheurs ont pu reprendre la mer quelques semaines après la catastrophe, ce qui était, en définitive, leur premier souhait.

En ce qui concerne les pertes qu'ils ont pu subir après le 1^{er} mai, il avait été entendu que l'indemnisation porterait sur la différence entre les revenus des neufs derniers mois de l'année 1978 et ceux de la même période des années précédentes après actualisation. Cette période de neuf mois court toujours. Les membres de la commission d'enquête doivent savoir que le Gouvernement n'entend pas refermer les dossiers, mais que des observations doivent encore être menées pendant quelques mois pour l'indemnisation des activités économiques. Le suivi de l'ensemble demandera encore beaucoup de temps. Les commissions scientifiques continueront leurs travaux, la commission franco-américaine Cnexo-Noa notamment, qui entend publier un premier rapport commun en avril 1979 seulement, justement pour prendre du recul.

Les frais engagés par les conchyliculteurs et les mareyeurs pour le déménagement de leurs produits dans des parcs ou des viviers non susceptibles d'être touchés par la marée noire ont été remboursés. Pour mettre en œuvre les paiements dans les meilleurs délais, deux cellules d'indemnisation ont été installées à Brest et à Saint-Brieuc, en étroite association avec les professionnels; les paiements ont été effectués par l'intermédiaire des comités locaux des pêches et en concertation avec eux.

A partir du 1^{er} mai, comme je l'ai indiqué, un nouveau système d'indemnisation a été mis sur pied. Mais il faut bien savoir que la situation est variable selon les activités.

En ce qui concerne les pêches, la zone considérée ne représente que 1 p. 100 des pêches françaises; les marins de ce secteur se rendent d'ailleurs à l'extérieur de cette zone de pêche.

En revanche, cette zone fournit largement 80 p. 100 de la production française d'alginates et de goémons.

La récolte a été tout à fait nulle en avril, très mauvaise en mai, mauvaise en juin et inférieure à la normale en juillet. En août, elle a été très nettement supérieure à la moyenne habituelle.

Certes, il y a eu un retard. Mais comment faire la part des choses entre les effets du froid et les conséquences du naufrage de l'*Amoco Cadiz*? Sans doute les deux éléments ont-ils joué conjointement d'une manière défavorable. Dès que la température s'est améliorée, la pêche a repris. Il reste à poursuivre les observations scientifiques pour étudier, à l'automne, le processus de la reproduction et le comportement des spores végétales et pour voir si des problèmes demeurent.

En conclusion on peut dire qu'une partie de la récolte a été rattrapée en fin de saison, alors que le début avait été très mauvais.

Chaque cas doit donc, vous le voyez, être considéré en particulier.

Pour ce qui est des ostréiculteurs, les huîtres avariées des abers ont été détruites et les ostréiculteurs indemnisés sur la base de prix fixés en concertation avec la profession. Etant donné l'impossibilité qui persiste de commercialiser les huîtres de la baie de Morlaix, une opération de transfert vers d'autres sites, en vue d'une épuration et d'une destruction éventuelle, a été entamée. Des aides à la remise en état des viviers ont également été déléguées.

Je pense que tout le monde considérera qu'il était de bonne gestion de ne pas détruire d'un même coup les huîtres qui étaient proches de la consommation, et qui pouvaient poser des problèmes, et celles qui exigeaient encore une ou plusieurs années de développement.

On connaît le comportement des bivalves, en particulier des moules, qui filtrent vingt-quatre litres d'eau par vingt-quatre heures; elles ont même été utilisées dans des expérimentations pour des stations d'épuration: on fait passer les eaux usées d'une ville sur un banc de moules, lesquelles filtrent l'eau, qui ressort très purifiée. Si vous remettez les moules en pleine mer ou en zone non polluée, elles perdent en quarante-huit heures la plus grande partie des produits toxiques qu'elles ont assimilés.

Certains nous feront le reproche d'avoir adopté une position laxiste. Il ne nous a pas paru sage de dépenser des millions de francs supplémentaires pour détruire, alors que nous avions une certaine espérance de voir s'améliorer peu à peu la situation. Jamais les pouvoirs publics et le Gouvernement n'ont engagé les ostréiculteurs à vendre des huîtres touchées par la marée noire. Bien au contraire, et la surveillance de l'ISTPM est draconienne sur ce plan, en accord d'ailleurs avec les professionnels.

Un bilan complet de l'ensemble de ces aides ne peut encore être fait. Un nouveau point de la situation est prévu pour le

mois de janvier. D'ores et déjà, en ce qui concerne l'ostréiculture, c'est une aide de plus de 28 millions de francs qui a été engagée.

M. Le Pors a demandé ce qu'était devenue l'aide consentie par la Communauté européenne. Celle-ci se montait, non pas à 8 millions de francs — était-ce un lapsus ou ai-je mal entendu? — mais à 2,8 millions de francs. Ce crédit a été délégué à hauteur de 1,2 million de francs pour un programme de repeuplement des fonds et à concurrence de 1,6 million de francs pour le remboursement aux collectivités locales des dépenses de lutte contre la pollution qu'elles avaient engagées.

Pour les salariés, des dispositions adaptées ont été prévues. Des conventions de chômage ont été conclues au taux de 80 p. 100 au lieu de 70 p. 100. Pour les entreprises directement touchées par la pollution — les entreprises ostréicoles en particulier — un système d'allocation spécifique a été mis au point afin qu'elles puissent maintenir l'emploi de leurs salariés et leur garantir leur revenu antérieur.

L'Etat et les Assedic ont versé 4 980 000 francs.

Pour les professions touristiques, nous distinguons la période mars-avril de la période suivante.

Pour la période mars-avril, les dossiers de perte s'élèvent à 600 000 francs. Un mécanisme d'évaluation de la situation des entreprises a été mis en place pour le reste de la période.

Par ailleurs, un crédit de 8 millions de francs a été prévu pour la remise en état des sites endommagés.

Comme vous le voyez, le dispositif juridique et matériel mis au point par la France pour réparer les conséquences du naufrage de l'*Amoco Cadiz* et pour éviter le renouvellement de naufrages semblables constitue un ensemble cohérent et important. C'est pourquoi, je le dis très franchement, je regrette que M. Le Pors ait pu estimer que le Gouvernement traitait ces problèmes à la légère.

La pollution maritime constitue, en réalité, pour le Gouvernement un problème très grave. Il s'efforce d'y apporter les solutions, dans l'ordre des urgences, la prévention d'abord pour éviter le retour d'un tel sinistre.

Le Gouvernement, ensuite, s'efforce d'obtenir le plus rapidement possible des progrès dans la négociation européenne et aux Nations unies pour faire avancer le droit international.

Dans le domaine de la recherche, des efforts importants doivent être faits, mais il ne faut pas oublier que, ce qui importe, c'est de trouver et que nous ne savons pas à quelle date le comité chargé de réfléchir sur ces problèmes pourra proposer des solutions pertinentes. D'autant que deux sinistres ne se ressemblent pas. Les catastrophes du *Torrey Canyon*, de l'*Olympic Bravery*, du *Boehlen* et de l'*Amoco Cadiz* ne se sont pas produites dans les mêmes circonstances, ni sur les mêmes lieux, ni avec les mêmes produits. L'*Amoco Cadiz* transportait un produit très volatil, 20 centistokes; le *Boehlen* contenait un produit tellement épais qu'il fallait le réchauffer, aller le chercher par 100 mètres de fond — c'est ainsi qu'on a dû déplorer la perte de deux vies humaines, celle d'un plongeur et celle d'un soldat. Au moins le sinistre le plus terrible au point de vue de la pollution, celui de l'*Amoco Cadiz* n'a fait aucune victime, il convient de le rappeler.

La question des moyens financiers a été posée. Si je totalise toutes les lignes budgétaires, j'arrive, monsieur Le Pors, à vos chiffres, soit environ 190 millions de francs.

J'admets qu'il y a une marge entre ce chiffre et le plan proposé par la Haute assemblée. Mais nous sommes confrontés à des choix budgétaires et l'on ne peut pas réduire les crédits d'autres chapitres pour augmenter ceux-ci.

Je vous indique par ailleurs que nous discutons avec nos partenaires. Avec les Britanniques, par exemple, nous sommes en négociation pour l'utilisation commune de remorqueurs: les Britanniques pourraient disposer d'un remorqueur, dans un endroit précis de la Manche, qui interviendrait, par exemple, du côté de Douvres, de Calais ou des Casquets, alors que la France viendrait à leur aide dans la région de la Cornouaille anglaise ou de Plymouth.

Nous essayons de coordonner nos efforts de la même manière avec les Italiens. Ils acceptent que les bateaux qui vont vers l'Italie empruntent les eaux territoriales italiennes le plus tôt possible et que soient utilisés en commun des moyens de remorquage qui seraient franco-italiens.

M. Francis Palmero. A quelle distance?

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat. Dans le passage le plus étroit les eaux territoriales se recoupent, puisque 13 milles ou 14 milles séparent l'Italie de la Corse. Donc, les bateaux qui entrent dans un port italien peuvent naviguer à un moment dans les eaux territoriales françaises à proximité des côtes de la Corse ou s'en écarter pour emprunter le plus rapidement possible les eaux italiennes. Les Italiens ont accepté de bonne grâce.

Le Gouvernement entend faire un effort sérieux également en Méditerranée et désire que la mission interministérielle de la mer fournisse, à la fin de l'année, un ensemble de propositions au Président de la République, ainsi qu'il l'avait demandé lors de son voyage à Ouessant dans les premiers jours du mois d'août. Ce rapport est en cours d'élaboration.

Deux réunions interministérielles ont déjà eu lieu. Elles ont porté principalement sur la réglementation de la navigation, notamment dans les bouches de Bonifacio, sur la définition des moyens nécessaires à la surveillance, sur la définition des moyens nécessaires à l'intervention — remorquage et équipes d'intervention — et sur la politique méditerranéenne d'utilisation des dispersants.

M. Palmero a rendu un hommage indirect aux dispositions prises par le Gouvernement en Bretagne, puisqu'il a demandé tout à l'heure l'extension, à la Méditerranée, des mesures prévues dans cette région, ce en quoi il a parfaitement raison. Je l'ai dit au mois d'avril et je le répète: à mon sens, les risques en Méditerranée sont moindres, mais les conséquences beaucoup plus graves. C'est donc le rapport de ces deux paramètres qui doit guider notre politique qui peut être différente, effectivement, compte tenu d'un risque moindre, mais de conséquences plus graves. Les dispositions ne sont pas nécessairement les mêmes que celles d'Ouessant, où ma conviction intime est que la surveillance doit être permanente près des rochers; sinon, nous aurons de nouveaux incidents.

Je parlerai maintenant de la loi de 1976, malgré la longueur du débat, ce dont je vous prie de m'excuser, mais le sujet est important. Vous avez dit qu'un décret a été pris et qu'on attend toujours les autres. Sous réserve de ne pas me tromper, car je ne suis pas un juriste extrêmement compétent, je vous répondrai qu'un décret d'application a été pris parce qu'il était nécessaire. Pour le reste, la loi est applicable dans le même temps, sans qu'il soit besoin d'autres décrets.

Je voudrais confirmer enfin que le dispositif d'évaluation des dommages n'est pas interrompu, puisque, comme plusieurs orateurs l'ont très justement fait remarquer ce matin et cet après-midi, un suivi du milieu écologique est nécessaire. Un comité scientifique, présidé par M. Laubier, directeur du centre national pour l'exploitation des océans, fonctionne en collaboration avec l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, l'Institut national de la recherche agronomique et les universités. De plus, je vous confirme que le comité franco-américain Cnexo-Noa poursuivra son activité.

Rien ne peut — je le répète pour la troisième fois — nous garantir de façon définitive contre les accidents de mer. Je suis parfaitement conscient de la chose. Tout ce qui est et sera possible de faire pour les éviter sera mis en œuvre.

Je ne voudrais pas terminer sans remercier M. le sénateur Prigent avec lequel j'ai vécu cette période sur le terrain et qui a bien voulu rendre hommage à tous ceux qui ont travaillé pendant plusieurs semaines pour lutter contre ce fléau.

Peut-être avons-nous trop tendance aujourd'hui à dire: c'est la mer qui doit faire tout cela; la mer répare ce qu'elle a abîmé; c'est la grande lessive. Mais, quand on se rappelle qu'on a retiré 200 000 tonnes de produits liquides ou solides non purs, qu'on faisait tourner les stations de dégazage du Havre, de la Pallice, de Saint-Nazaire et de Brest, et que celles-ci ne pouvaient plus absorber les déchets provenant des trains entiers qui attendaient en gare de Plouaret, quand le pétrolier situé au large de Roscoff était rempli avant que le suivant ne soit arrivé, quand on était au bord de la révolte pour des problèmes de stockage de ces produits dans des fosses préalablement imperméabilisées, on doit se dire que les 200 000 tonnes que l'on a enlevées ne sont plus à la mer. La mer fait effectivement un travail de finition. La mer nous a aidés. Il reste encore beaucoup à faire.

Je remercie très sincèrement M. Prigent de ses paroles très encourageantes. Les conséquences de la marée noire sont — je le sais — difficiles à mesurer. C'est la raison pour laquelle le suivi qui concerne le domaine écologique et l'ensemble des conséquences sera assuré.

Je ne voudrais pas terminer sans préciser que, à la demande de M. le Président de la République, la mission interministérielle, qui prépare les mesures de lutte et qui a un rôle général d'orientation et de coordination, a été chargée d'élaborer, pour la fin de cette année, un plan de prévention des pollutions marines accidentelles. La mer Méditerranée ne sera pas oubliée.

Je vous remercie, messieurs les sénateurs. (*Applaudissements au centre et à droite.*)

M. Georges Lombard. Je demande la parole.

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

M. Georges Lombard. Monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous remercier des réponses que vous venez de faire, en regrettant toutefois que vous n'avez pas répondu à la question principale.

Je suis heureux d'apprendre que les élus locaux, car c'est une de nos revendications, seront associés, au plan Polmar en particulier, non seulement dans sa conception, mais dans son exécution. Je souhaite effectivement qu'on en fasse un véritable service de défense et de protection des côtes, avant même que les accidents ne se produisent.

Je suis heureux d'apprendre qu'une augmentation des crédits vous permettra d'employer quarante-sept militaires et dix personnes de plus de la marine marchande.

Je suis heureux d'apprendre les décisions que vous avez prises pour la station Radio-Conquet. Je suis heureux d'apprendre que vos conceptions européennes rejoignent les miennes, mais je suis inquiet de ne pas avoir reçu de réponse à la question essentielle, primordiale, qui vous a été posée non seulement par moi, mais par tout le Sénat aujourd'hui, comme elle vous a été posée d'ailleurs par le rapport de la commission d'enquête: quelle est votre politique de protection et de défense de la mer? Sommes-nous ou non décidés à mettre de l'ordre dans une réglementation, une législation qui a donné trop de pouvoirs à trop d'administrations? Ne s'est-on pas rendu compte qu'en dispensant les responsabilités on ne pouvait pas atteindre l'efficacité? Ce problème reste. L'*Amoco Cadiz* l'a posé de manière extrêmement précise, non seulement sur le plan théorique, mais sur le terrain, lorsque la catastrophe s'est produite. Je veux bien qu'une fois de plus nous soyons en avance sur le débat, mais, si j'ai bien compris les derniers propos que vous avez tenus, le nouveau comité interministériel qui vient de naître — permettez-moi de vous dire sans méchanceté qu'il comprend un certain nombre de personnages anciens — est chargé de réfléchir et de déterminer les grandes orientations dont ce pays a besoin.

Je vous ai dit, ce matin, monsieur le secrétaire d'Etat — sans acrimonie, car je sais trop l'effort que vous avez vous-même réalisé sur le terrain, lorsque la catastrophe s'est produite — qu'il était absolument indispensable que l'on en arrivât enfin à définir une conception globale de la politique qui doit être menée dans le domaine de la protection de nos côtes.

Je vais rester sur ma faim, comme j'y suis resté dans une autre assemblée, lorsque, après la catastrophe du *Torrey Canyon*, j'ai attiré l'attention du Gouvernement sur les risques que l'on courait dans les années qui allaient venir. On m'a alors répondu: « Il ne faut pas exagérer ces risques, car cela s'est produit une fois, mais nous avons fait des progrès et nous en ferons d'autres. »

En tant que Breton, j'ai attiré l'attention du Gouvernement dans cette assemblée — notamment avec le président Colin — sur la catastrophe de l'*Olympic Bravery*. J'ai attiré, avec les Bretons de cette assemblée en particulier, l'attention du Gouvernement sur la catastrophe du *Bohlen*. J'attire, aujourd'hui, avec des collègues qui sont de Bretagne et même d'autres régions, l'attention du Gouvernement sur la situation qu'entraîne la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*. Mais, à chaque fois, j'ai eu l'impression — je l'ai encore aujourd'hui — que c'est en vain que nous attirons l'attention du Gouvernement. On a toujours de bonnes réponses à nous faire, on a toujours de bonnes raisons à nous donner.

Ah, monsieur le secrétaire d'Etat, ne serait-ce que parce que je vous connais bien, ne serait-ce que parce que je vous aime bien, je souhaiterais que vous ayez la possibilité de nous fournir d'autres réponses que celles que nous avons reçues aujourd'hui! Monsieur le secrétaire d'Etat, si, demain, l'*Amoco Cadiz*, baptisé d'un autre nom, se représentait devant nos côtes, dans les mêmes conditions, êtes-vous sûr que vous auriez les moyens d'empêcher une autre catastrophe? Etes-vous sûr que l'augmentation des dotations budgétaires vous permettrait d'y arriver,

alors que, par la force des choses ; et peut-être parce que vous n'avez pas la possibilité aujourd'hui d'aborder le débat au fond, vous ne possédez pas l'essentiel et que vous n'êtes pas prêt de le posséder, si le Gouvernement ne décide pas une politique différente de celle qui est menée ?

Il ne suffit pas de dire qu'il faut créer un centre de recherche, il ne suffit pas de dire que l'on va constituer des équipes d'évaluation et d'intervention techniques au niveau de la marine nationale, il ne suffit pas de dire que dans tel domaine on a progressé, que dans tel autre on progressera. Il convient d'avoir une politique. Alors, quelle est votre politique ? Je vous ai posé la question ce matin à propos des équipes d'évaluation et d'intervention techniques : à qui confier la responsabilité de la protection des côtes ? A la marine nationale ou à un autre organisme ? Je n'ai pas obtenu de réponse. Admettez quand même que cela est capital. Le problème est posé depuis de nombreux mois, ne serait-ce qu'à la suite du rapport déposé par la commission d'enquête, lequel vous a rappelé qu'il existait aux Etats-Unis d'Amérique et en Suède un coast-guard, en Afrique du Sud une législation particulièrement efficace et sévère, étayée de moyens puissants. Vous ne répondez pas aujourd'hui à cette question, pas plus que vous n'avez répondu hier aux questions qui vous ont été posées.

C'est là, et uniquement là, que réside le débat. Il s'agit de savoir quelle politique nous voulons pour ce pays et quels sont les moyens que nous sommes décidés à mettre en œuvre pour la rendre efficace.

J'aborde ma dernière question, car je pense que j'ai déjà trop parlé, que je vous ai fait trop de peine. Je vous ai entendu tout à l'heure nous indiquer que le Gouvernement est particulièrement décidé à procéder notamment à toutes les vérifications qui s'imposent sur les bateaux qui naviguent dans nos eaux ou qui stationnent dans nos ports.

Monsieur le secrétaire d'Etat, au moment où vous nous dites cela, comment pourrais-je oublier que le corps des inspecteurs de la navigation qui doivent faire les vérifications qui s'imposent à bord des navires qui fréquentent nos ports, n'est plus composé que de dix-neuf agents pour un effectif budgétaire de cinquante et que ces dix-neuf agents ne savent pas ce qu'ils deviendront demain, car ils ignorent si vous avez décidé de les remplacer par un corps militaire ou de créer un nouveau corps civil, différent de celui qui existait jusqu'à maintenant ?

Il n'est pas possible de continuer de cette manière. Nous nous trouvons dans l'ambiguïté la plus grande, nous ne savons pas où nous allons. Or, il n'est pas possible, après une catastrophe comme celle que l'on a connue en Bretagne, d'accepter une telle ambiguïté. Je suis navré de vous le dire aussi brutalement. Je vous demande sur le plan personnel de n'y voir qu'une réflexion finalement amicale, car c'est peut-être un service que je vous rends. Ne restez pas dans cette ambiguïté : il est nécessaire de dire au pays ce que vous comptez vraiment faire. (Applaudissements.)

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 tiens à répondre, monsieur le président, car il me semble qu'à partir du moment où les instructions du Premier ministre, qui ont pour objet de préciser les missions de chaque ministère dans cette affaire, disposent que la prévention, qu'il s'agisse de son animation ou sa coordination, est l'affaire de la mission interministérielle de la mer auprès du Premier ministre, elle répond, au moins assez largement, pour ce qui est de la préparation des plans, à la nécessité d'une coordination entre les multiples administrations — elles étaient effectivement quatorze ou dix-sept — qui participaient à l'opération.

Il faut distinguer, d'un côté, la préparation et, de l'autre, la réflexion, la recherche, les études, notamment avec le centre de documentation, de recherche et d'expérimentation de Brest. Des unités de sécurité civile, équipées pour la pollution marine, alors qu'elles ne l'étaient pas auparavant, sont à la disposition de ce centre pour travailler sur le terrain.

En ce qui concerne la lutte proprement dite, les choses me paraissent claires. Pour tout ce qui concerne la mer, seul le préfet maritime est compétent. En cas, par exemple, d'intervention, même en dehors de nos eaux territoriales, sur un bateau qui refuse l'assistance — problème posé par quelques-uns d'entre vous — c'est le préfet maritime qui décide. Il n'a pas à en référer au ministère des transports ou au préfet civil ; il intervient s'il juge devoir le faire. Il est l'unité responsable.

Si la pollution arrive à terre, c'est le deuxième acte. Le malheur est arrivé, on ne peut plus rien empêcher, il faut lutter. Le préfet civil déclenche alors, mais seulement à ce moment-là, le plan Polmar terre. Donc tout ce qui concerne la mer relève de la totale et unique compétence du préfet maritime. Ensuite, si les deux plans Polmar mer et Polmar terre sont déclenchés, comme dans le cas de l'*Amoco Cadiz*, jouant sur deux ou plusieurs départements — sinistre exceptionnel — la coordination est effectuée par le ministre de l'intérieur avec l'état-major national de direction de la lutte.

Je le confirme de nouveau : une bonne coordination me semble le gage de l'efficacité.

Une autre solution consisterait à disposer d'un organisme qui soit chargé totalement et uniquement de ces problèmes. De cet organisme devraient dépendre les pêches maritimes, la recherche scientifique, le Cnexo, mais aussi la construction navale et même les négociations internationales, c'est-à-dire le travail du quai d'Orsay.

C'est difficile, parce qu'en réalité chaque type de problème réclame des interventions distinctes. C'est la coordination qui doit se faire d'une bonne manière.

Vous m'avez demandé si j'étais capable, au cas où un nouvel accident du genre *Amoco Cadiz* se produisait, d'éviter... Je vous réponds négativement. Je n'en suis pas sûr. Mais je suis convaincu que, si nous avions eu les dispositifs actuellement en place, nous aurions réduit considérablement les risques dans cette affaire — les spécialistes qui y travaillent pensent comme moi — parce que la capacité d'intervention aurait été beaucoup plus forte, plus rapide et plus précise, excluant même les incertitudes. Ma conviction est que l'on éviterait un nouveau drame de ce type.

Depuis, nous avons connu deux difficultés.

Une première, dont j'ai été immédiatement alerté, pour un bateau en panne d'une turbine sur deux, qui naviguait à une vitesse de neuf milles nautiques au lieu de dix-huit et qui, dès qu'il a approché des eaux territoriales françaises, a demandé un contrat d'escorte. Avant, les commandants ne le faisaient pas, car cela leur coûtait de l'argent. Un remorqueur l'a escorté jusqu'à Rotterdam, ce qui n'a soulevé aucun problème.

Un autre s'est trouvé en panne totale de machine, qui aurait pu faire le même « bruit » que l'*Amoco Cadiz*, mais qui a tout simplement été remorqué par *L'Abeille* pour être réparé à Brest.

Certes, nous avons été touchés de plein fouet par ce sinistre, mais je voudrais qu'on apprécie les dispositifs mis en place comme étant de nature à réduire sensiblement la probabilité du risque car, des deux navires auxquels je viens de faire allusion, le premier, de toute façon, serait arrivé à Rotterdam, mais le second aurait pu très bien aller à la côte à son tour, avec les inconvénients que cela aurait comportés.

Quant à l'inspection de la navigation — je ne crois pas me tromper — les différences d'effectifs que vous avez soulignées sont comblées par des agents contractuels. Le corps des inspecteurs de la navigation est effectivement un corps en voie d'extinction ; il est remplacé simultanément par des officiers du corps technique ou administratif de la marine marchande et par des techniciens contractuels experts chargés de la sécurité.

Je vous promets de transmettre à mon collègue le ministre des transports vos observations en vous indiquant que je suis moins bien placé que lui pour y répondre.

Je vous remercie en tout cas d'avoir eu la franchise de me ramener à la deuxième partie de votre propos. J'avoue n'être pas un spécialiste dans tous les domaines et, malgré la solidarité gouvernementale, je ne suis pas en mesure de répondre instantanément sur tous les aspects du problème.

M. Georges Lombard. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Jean-Marie Girault. Je demande la parole.

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

M. Jean-Marie Girault. Il faut bien dire que, pour M. le secrétaire d'Etat Bécam, s'agissant des problèmes de pollution, l'année 1978 aura été lourde. Il a été investi soudainement, huit jours après le sinistre de l'*Amoco Cadiz*, d'une responsabilité écrasante alors que l'irréversible était accompli et qu'il s'agissait, tout au plus, de limiter les dégâts.

Je crois, d'ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, que personne ici ne vous fait procès de vous être comporté comme vous l'avez fait. Vous avez agi comme vous le pouviez dans une situation extrêmement difficile.

Le Sénat a créé une commission d'enquête. Celle-ci a déposé un rapport. Aujourd'hui, les sénateurs vous demandent, en quelque sorte, compte. Qu'avez-vous fait de notre rapport? Vous avez répondu tout à l'heure aux orateurs et je pense que ceux-ci n'ont pas été entièrement satisfaits des explications que vous leur avez données, encore que certaines d'entre elles aient correspondu, tout au moins en ce qui me concerne, aux espoirs que je fondais.

Mais je comprends très bien la réaction de notre collègue M. Lombard. Ce qu'il reproche aux pouvoirs publics et au Gouvernement, c'est de ne pas avoir une politique nette qui se définisse par des principes clairs. Une politique n'est claire et ne se définit bien que si l'on admet l'abandon de toutes sortes d'habitudes, de cloisonnements et d'enchevêtrements qui ne cessent de provoquer la confusion, l'ambiguïté et l'incertitude. Cela, le rapport l'a bien montré. Il faut, une fois pour toutes, que le Gouvernement s'attelle à cette politique, qu'il s'emploie à définir des principes et à bousculer des habitudes. Le rapport a été très éloquent à cet égard. Quand nous disions que, depuis Colbert et trois cents ans, on n'avait pas beaucoup avancé dans le domaine maritime à bien des égards, c'est vrai.

Relisez notre rapport, monsieur le secrétaire d'Etat, et faites-le lire à vos collègues du Gouvernement.

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat. Je ne fais que cela!

M. Jean-Marie Girault. Vous y trouverez les principes d'une politique de prévention et de lutte.

Cela dit, je voudrais revenir sur deux points, car je ne suis pas persuadé d'avoir obtenu de vous les réponses que j'attendais, à moins que je ne les aie mal entendues.

Le premier concerne les problèmes de prévention. Vous nous avez dit: désormais, puisque le danger vient du large, le préfet maritime détient les pouvoirs juridiques et les moyens, s'il en est besoin. Soit! Vous avez ajouté: le 16 mars 1978, le préfet maritime a déclenché le plan Polmar mer à vingt-trois heures quarante-cinq, en même temps que le préfet du département du Finistère déclenchait le plan Polmar terre. Soit! Mais ne croyez-vous pas que la nécessité s'imposait de déclencher le plan Polmar bien avant que l'échouement ne se produise?

Nous revenons ici à un problème que j'ai souligné ce matin et sur lequel il faut absolument que les pouvoirs publics fixent leur attention d'une façon continue et approfondie, celui de la prévention et de l'information.

Je vous ai montré ce matin comment des informations recueillies par trois autorités françaises avaient été conservées par chacune d'entre elles ou mal interprétées, ce qui a entraîné l'ignorance et l'inaction.

Vous nous avez dit tout à l'heure, comme pour nous rassurer, que Radio-Conquet aurait reçu des instructions afin de transmettre telles ou telles informations à la marine nationale; je suppose qu'il s'agit du centre opérationnel de la marine.

Soyons plus précis et dites-nous s'il en est bien ainsi: a-t-on créé une règle formelle à l'égard de Radio-Conquet? Le secret des correspondances téléphoniques et des télécommunications qui transitent par Radio-Conquet devient une erreur et une faute lorsqu'il s'agit non seulement de la sécurité des gens qui naviguent en mer, mais aussi de l'intégrité de notre territoire.

Ce n'est pas tout. En dehors de Radio-Conquet, il faut considérer les informations que les centres régionaux de secours et de sauvetage en mer — le Crossma, notamment — peuvent recueillir au cours d'une journée. Ces organismes ont-ils reçu pour instruction de transmettre les renseignements dont ils disposent au centre opérationnel de la marine de Brest pour ne parler de la Bretagne? Autrement dit, s'est-on engagé oui ou non dans la voie du rassemblement, de la concentration de l'information?

S'il en avait été ainsi le 19 mars, nous aurions pu, je crois, non pas prévenir l'échouement — je suis de ceux qui pensent que, malheureusement, compte tenu de la façon dont se comportent les capitaines, de la taille du navire, des vents et des dérives, on ne l'aurait pas empêché — du moins nous rendre compte qu'un événement grave se préparait.

Si je vous en parle aujourd'hui, ce n'est pas pour que vous répondiez: « A quoi servent ces propos, puisque vous admettez que l'événement était inévitable? » Je le fais pour que si, demain, un même processus se produisait dans des conditions atmosphériques plus favorables ou avec un navire plus petit, transportant moins de pétrole, l'administration française, prévenue à temps, puisse intervenir utilement, cinq ou dix heures avant que le drame ne se produise.

C'est pourquoi je considère comme fondamentale la nécessité d'un rassemblement et d'une concentration de l'information entre les mains d'un seul homme.

Ma deuxième observation concerne la concertation européenne. Les traités internationaux, auxquels la France participe activement, ne sont pas les seuls à nous intéresser. Nous devons penser également à la solidarité de l'Europe des Neuf. Je rappelle que les 500 millions de tonnes de pétrole brut qui transitent au large des côtes françaises sont destinées au maintien de la vie économique de l'Europe des Neuf. La France est la plus engagée, en raison de la longueur de ses côtes. Quelles initiatives le Gouvernement a-t-il prises auprès de l'Europe des Neuf pour que celle-ci participe dans une mesure équitable aux investissements et aux dépenses de fonctionnement correspondant à une politique de prévention et de lutte contre la pollution? C'est une question à laquelle je vous demande instamment de répondre.

Ce dossier n'est pas facile, mais veuillez considérer que les sénateurs ont raison d'être exigeants. Quatre cent cinquante kilomètres de côtes polluées, c'est-à-dire 15 p. 100 des côtes françaises, cela vaut bien, aujourd'hui, les questions que l'on vous pose. (Applaudissements.)

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, vu l'importance des observations du rapporteur de la commission d'enquête, ajouter une précision. Quand vous demandez si les autres organismes d'observation comme les CROSS ont reçu des instructions pour transmettre des informations aux responsables de la coordination à la Prémar, c'est-à-dire à la préfecture maritime, ma réponse est oui.

Cela me permet de vous rappeler un propos que vous avez eu à la tribune ce matin, à savoir qu'une demi-heure avant l'échouement, le CROSSMA de Jobourg, en liaison avec son centre de sauvetage local de Portsall, a donné une information rassurante en disant: « cela n'est rien; les bateaux sont un peu proches des rochers, mais il doit s'agir d'un pétrolier en remorque et non pas d'un feu de détresse ». Et ces hommes sont des collaborateurs de la marine marchande, mais des collaborateurs très spéciaux puisque ce sont des marins de la région, des bénévoles qui connaissent parfaitement les côtes, qui sont des navigateurs courageux puisqu'ils sortent en mer quand personne n'y va. C'est bien là la faute, et le départ en cette journée de multiples incompréhensions, imbroglios, malentendus et d'un très grand nombre de malchances, qui ont eu pour conséquence de retarder le déclenchement du plan Polmar mer. S'il ne l'a pas été plutôt, c'est par manque d'information. C'est ce que vous avez souligné avec une grande précision dans votre rapport.

Quant à la concertation européenne, il existe effectivement une solidarité des Neuf. Je crois l'avoir déjà évoquée brièvement. En effet, elle se noue avec les Britanniques, qui nous ont demandé de coordonner nos efforts avec les leurs sur la pointe occidentale, avec les Italiens pour la mer Méditerranée. C'est au niveau de la négociation à Bruxelles que, effectivement, les choses doivent se faire.

J'évoquerai, comme élément supplémentaire de réponse, les positions prises à Copenhague par le Président de la République avec les chefs d'Etat de la Communauté économique européenne. Je reconnais que sur le plan pratique et pour l'avenir, il faut peut-être un certain temps pour que cette solidarité s'établisse.

Les observations que vous venez de formuler doivent nous encourager à poursuivre ces négociations qui ne sont pas faciles à mener. Il ne s'agit pas seulement des Neuf, mais de l'ensemble des pays scandinaves et de l'URSS où va une partie du trafic.

Je vous remercie d'avoir insisté sur la nécessité de la coordination et du commandement unique. Je ne reviens pas sur ce dernier problème que j'ai déjà évoqué.

M. Anicet Le Pors. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Le Pors.

M. Anicet Le Pors. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, le sénateur M. Lombard s'est exclamé tout à l'heure: « Comme je souhaiterais que vous ayez la possibilité de nous faire d'autres réponses! ». J'y ajoute cette interrogation: « Y a-t-il quelqu'un ou quelque chose qui vous empêche de faire de bonnes réponses? ».

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat. Je croyais que mes réponses étaient bonnes.

M. Anicet Le Pors. Quoi qu'il en soit, j'ai suivi avec beaucoup d'attention votre exposé sur la politique du Gouvernement à ce sujet. Je n'ai pas manqué, vous l'avez d'ailleurs relevé, de souligner les éléments positifs de la politique que vous avez menée depuis le mois de mars : repousser le rail à vingt-sept milles, c'est bien ; réduire les infractions de cinq cents à deux cent cinquante par mois, c'est bien ; arraisonner de façon croissante les bateaux en infraction, c'est bien. Mais tout cela — les chiffres prouvent qu'il reste beaucoup à faire — doit nous inciter à montrer encore plus de fermeté. Si le Gouvernement s'engage dans cette voie, il n'y a aucune raison pour que nous ne lui apportions pas notre soutien sur ce point précis.

Selon vous, le Gouvernement fait un travail important dans les instances internationales. Il faut le poursuivre, bien sûr ! Mais, c'est vrai, des résultats ont été obtenus sous le coup de l'émotion — c'est notre point de vue — et en fonction aussi des luttes menées par les populations et les travailleurs à l'époque.

Vous avez ajouté que ce n'était pas de votre faute. Cela pose quand même un problème, celui du rapport des forces dans les négociations internationales. Etant donné, comme je le rappelais tout à l'heure, que les principaux bénéficiaires des pavillons de complaisance sont les Etats-Unis, le Japon, la RFA et quelques autres pays de ce genre, j'en viens automatiquement à me poser la question de savoir si la faiblesse relative de la France est ou non en rapport avec la politique d'intégration européenne et atlantique du Gouvernement actuel et si ce n'est pas cela qui explique que le Gouvernement se sente aussi dépourvu de moyens dans les négociations internationales.

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat. Non, ce n'est pas cela.

M. Anicet Le Pors. Alors, vous nous avez communiqué une abondante liste de dispositions que vous avez prises. Elles forment un volume important, mais quelle masse financière représentent-elles ?

Là, je prends acte avec satisfaction — j'aime bien qu'on me dise que je ne me suis pas trompé dans mes calculs — que vous arrivez aux mêmes chiffres que moi, c'est-à-dire à environ 190 millions de francs, soit 11 p. 100 de ce qu'avait proposé le Sénat, de ce que vous aviez proposé à l'unanimité, mes chers collègues.

Entre ce que réalise le Gouvernement et ce que nous avions proposé, une différence considérable d'ordre de grandeur existe, alors que nous avions formulé, comme je l'ai dit, des propositions raisonnables, non démagogiques, pas du tout maximalistes. Nous aurions pu proposer bien d'autres mesures supplémentaires.

En bref, je dirai — sans insister, monsieur le secrétaire d'Etat — que votre dossier est, du point de vue des moyens —, absolument impossible à plaider.

C'est également vrai en ce qui concerne les indemnités. Le Parlement européen avait précisé que les aides dont j'ai parlé devaient être servies directement.

D'après ce que vous avez indiqué, elles ont été servies aux collectivités locales. Ont-elles été fondues dans le budget général, auquel cas, la recommandation du Parlement européen n'aurait pas été respectée par le Gouvernement français ?

Quant au montant, je vous fais part d'une référence que je possède. Il s'agit d'une proposition de résolution n° 53-276 adoptée sans observation par le Parlement européen, dans laquelle il est dit : « Le Parlement européen demande à la Commission de fournir aux populations sinistrées une aide financière supplémentaire d'un montant d'un million d'unités de compte européennes venant s'ajouter aux 500 000 unités de compte européennes déjà débloquées ». L'unité de compte valant à peu près cinq francs, nous arrivons au chiffre de 8 milliards de francs — et même un peu plus — dont j'ai fait état ce matin.

N'auriez-vous pas reçu les sommes qu'il avait été décidé d'allouer aux populations bretonnes de la part du Parlement européen ? Compte tenu de votre explication, c'est une question qui mérite d'être posée.

J'ai également relevé, monsieur le secrétaire d'Etat — et là vous n'avez pas bien répondu, me semble-t-il —

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat. J'en suis désolé.

M. Anicet Le Pors. ... que les élus n'étaient pas bien associés aux dispositions que vous avez prises. J'ai lu vos textes de la mi-octobre, où il est précisé que les élus seront associés à la préparation. Tout à l'heure, vous avez été un peu plus loin.

Etait-ce simplement formule de rhétorique ou les élus seront-ils réellement associés à l'exécution ? Où trouve-t-on trace de la recommandation du Sénat tendant à constituer une commission de coordination des moyens de lutte à terre, où les élus seraient largement représentés ?

La question mérite d'être posée, car mes collègues ont évoqué des possibilités de sinistres graves, aussi bien dans la Manche que dans l'Océan Atlantique ou en Méditerranée. En fonction de ces inquiétudes, nous nous préoccupons, dans les assises que nous allons tenir au mois de janvier, de préparer cette charte de la Méditerranée, qui associera, parce que c'est un de nos soucis majeurs, les élus et la population à la définition des moyens et à la participation à la lutte contre les marées noires.

Sur les pavillons de complaisance, vous avez été d'une extrême discrétion, monsieur le secrétaire d'Etat. La position du Gouvernement n'est pas claire du tout. Il se dit opposé formellement aux pavillons de complaisance et les statistiques semblent lui donner raison, à première vue, mais la réalité contredit cette attitude apparente.

Pour le pétrole — j'ai pris acte de vos déclarations — une part importante du pétrole amené en France — 22 p. 100 — l'est sous pavillon de complaisance. Il faut que cela soit dit, on finirait par croire que ce problème n'existe pas.

L'attitude du Gouvernement à propos de la grève des marins montre qu'il n'est pas un arbitre en la circonstance et que, dans les faits, il a pris parti. Je profite, monsieur le secrétaire d'Etat, de ce que les deux parties — les armateurs et les marins — ont décidé hier de s'adresser au Gouvernement, pour lui demander vraiment de mettre ses actes en accord avec ses principes et de prendre toutes ses responsabilités.

Quoi qu'il en soit, pour notre part, nous persistons à penser que les marins, et eux seuls, pour le moment, assument une fonction publique qui consiste à lutter contre les pratiques barbares des pavillons de complaisance. C'est pourquoi le parti communiste soutient leurs revendications.

J'en aurai terminé en disant à quel point j'ai été très généralement d'accord avec les interventions de mes collègues MM. Lombard, Chauty, Noé, Girault, Legrand, Palmero et Prigent. J'ai beaucoup apprécié tout ce qu'ils ont dit, comme j'avais apprécié la manière de conduire les travaux de notre commission du président André Colin, à la mémoire duquel je tiens à rendre hommage avant que ne s'achève ce débat.

Si, dans ce débat, j'ai formulé de nombreuses critiques, elles ne s'adressaient pas à vous personnellement, monsieur le secrétaire d'Etat, mais simplement à votre fonction de représentant du Gouvernement, et je m'étonne que vous n'avez pas relevé la remarque que je vous ai faite ce matin.

Le Sénat, au travers de sa commission, a fait des propositions. Ces propositions raisonnables et non sauvages émanaient d'hommes responsables, aussi différents que MM. Bettencourt, Marcelin, Chauty, Noé, Jacques Eberhard et moi-même. Elles ont recueilli l'unanimité des membres de cette commission.

Tout laisse à penser que si nous sommes parvenus à un accord dans cette Haute assemblée, l'autre assemblée aurait abouti au même résultat. Dès lors, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous êtes démocrate — et je ne vous fais aucun procès d'intention à ce sujet — mettez tout simplement en œuvre les moyens répondant à la volonté des représentants du peuple dans les deux assemblées. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes. MM. Georges Lombard et Jean-Marie Girault applaudissent également.*)

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. Il est évident — et je m'en excuse auprès du Sénat — que pour des questions qui durent plusieurs heures, ma réponse, en une heure de temps, ne peut pas saisir la totalité des aspects qui, d'ailleurs, pour certains d'entre eux, nous le voyons maintenant, dépassent l'ordre du jour.

En ce qui concerne le conflit entre les armateurs et les marins, je dois dire qu'aucun marin étranger n'est embarqué sur un bateau français ; il s'agit uniquement du personnel hôtelier. C'est une affaire difficile qui concerne mon collègue des transports.

Mais les origines maritimes de certains d'entre nous nous font penser aux conditions dans lesquelles le paquebot *France* a disparu. Nous risquons peut-être de disparaître complètement de la scène des croisières maritimes. Il faut faire attention à cet aspect des choses.

Le statut des marins n'a pas été, dans cette affaire, touché. Je ne peux pas en dire plus.

Je voudrais répondre à M. Le Pors, non pas sur tous les points qu'il a évoqués, mais sur un point particulier.

J'ai précisé qu'environ 190 millions de francs provenant de différents ministères étaient consacrés à cette affaire. Mais si vous considérez l'ensemble des moyens mis en œuvre pour assurer la surveillance constante de la zone, c'est d'une somme bien supérieure qu'il s'agit. Certes, 190 millions de francs sont inscrits au budget, mais c'est la marine nationale qui fait la plus grande partie du travail. Ses navires sont constamment sortis ; depuis le sinistre, ils ont consacré 5 000 heures à la surveillance. A Ouessant, les personnels de la marine nationale sont de permanence vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Quelques aspirants de la marine marchande y sont envoyés pendant une partie de leur service.

En ce qui concerne les dégâts causés aux bâtiments de la marine nationale, il faudrait, pour bien apprécier l'effort fait en la matière, voir ce que cela représente.

Pour l'ensemble des moyens de lutte, nous avons dépassé 400 millions de francs, soit 200 millions pour l'ensemble des entreprises privées — je ne parle pas des indemnités — et environ la même somme pour la marine nationale et l'armée. Ces crédits sont inscrits au budget de la défense, au budget de l'intérieur pour la sécurité civile et au budget de l'équipement. Ils ne sont pas compris, bien sûr, dans le total qui a été indiqué par M. Le Pors.

Le total donné par la commission d'enquête parlementaire, qui était de l'ordre de 5 milliards de francs — un peu plus ou un peu moins — sur trois ans environ, comprenait le renforcement des moyens de surveillance, suite à l'étude du GICAMA. Cette surveillance, je le répète, est effectuée par la marine nationale, sans que le crédit apparaisse au budget, sauf en ce qui concerne les 20 millions du remorqueur.

M. Anicet Le Pors. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Le Pors.

M. Anicet Le Pors. Je suis heureux que vous évoquiez la marine nationale, monsieur le secrétaire d'Etat. Après la catastrophe, j'ai en effet été assez critique à son égard. Peut-être parce que j'ai appartenu au corps des officiers de la marine nationale, j'ai souligné le rôle qu'elle avait joué au cours de la dernière période.

Vous dites qu'elle est, au-delà des moyens que vous avez évoqués, au service de la défense de l'intégrité du territoire. Je veux bien. Un amiral m'a dit, lorsque je suis allé sur place : « Les Français n'ont pas la tripe marine. » Lorsque la marine nationale intervient comme elle le fait en ce moment, les Français se reconnaissent en elle.

Puisque la marine nationale joue un si grand rôle dans cette affaire, pourquoi l'avez-vous dépossédée de la mission éminente, dont nous recommandions qu'elle soit dotée, pour la donner au ministère de l'intérieur ?

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 ne voudrais pas abuser de la patience de la Haute assemblée mais je suis stupéfait d'entendre dire que l'on dépossède la marine de ses missions, alors que celles-ci sont nettement mieux définies et beaucoup plus larges qu'elles ne l'étaient avant le 24 mars 1978. Je ne pouvais donc laisser passer cette affirmation.

Je serais en mesure de développer longuement ce point, car l'instruction sur le plan Polmar est une affaire que je connais bien, mais je pense que la réponse que je viens de faire suffit.

M. Anicet Le Pors. C'est sans rapport avec les recommandations de la commission d'enquête sénatoriale !

M. Pierre Noé. Je demande la parole.

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

M. Pierre Noé. Monsieur le secrétaire d'Etat, après les interventions de mes collègues, plus particulièrement celles de MM. Lombard et Girault auxquelles je souscris, après vos réponses et surtout vos absences de réponse, je reprendrai deux des questions que j'ai formulées et que vous n'avez qu'évoquées.

A propos du suivi biologique, je vous avais notamment posé les questions suivantes : qui en a la charge ? Sur quel budget ? Avec quels moyens ? J'aimerais obtenir des informations à ce sujet.

En ce qui concerne la marine nationale, dont vous venez de débattre avec notre collègue M. Le Pors, je vous demandais, après la déclaration de M. le Premier ministre confiant à la marine nationale une mission de lutte contre la pollution, où je pouvais apprécier les moyens nouveaux mis à la disposition de celle-ci.

Dans votre réponse, vous avez globalisé. Mais si vous avez confié à la marine nationale des missions nouvelles de lutte contre la pollution sans mettre à sa disposition des moyens supplémentaires, nous aimerions savoir quelles missions vous avez supprimées.

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. Dans mon exposé à la tribune, j'ai indiqué que le suivi écologique était placé sous la responsabilité d'une commission, présidée par M. Loubier, directeur du Cnexo, et comprenant des représentants de l'ISTPM, de l'INRA et du Cetegref. De son côté, une commission franco-américaine doit déposer en avril un rapport à ce sujet.

Le suivi écologique est donc assuré. Les financements complémentaires ont été apportés par la DATAR.

Dès le mois d'avril, j'avais entre les mains les propositions du Cnexo pour des études plus approfondies. Le seul énoncé de ces propositions représente un document d'une quarantaine de pages. Leur évaluation est de l'ordre de 12 millions de francs. Le Cnexo a la moitié de cette somme à sa disposition, l'autre moitié est apportée de l'extérieur. Il faut également tenir compte des crédits d'urgence de la DATAR pour le repeuplement des espèces et qui atteindront, en 1978-1979, 8 450 000 francs.

M. Michel Chauty. Je demande la parole.

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

M. Michel Chauty. Monsieur le secrétaire d'Etat, au terme de cette discussion de questions orales avec débat, je voudrais me permettre de vous faire un compliment : lorsque le Gouvernement a des difficultés avec les Bretons ou les marins, il délègue un Breton en pensant qu'après tout il s'acquittera de sa tâche avec la psychologie qui convient. Vous avez hérité d'une lourde tâche, mais vous ne vous en êtes pas trop mal sorti. Vous avez fait face au feu croisé des questions posées par les sénateurs. Le gallo que je suis fier du bretonnant que vous êtes. (*Sourires.*)

Cela dit, je voudrais formuler un souhait pour vous aider dans votre tâche. Je constate avec mes collègues que nous ne connaissons avec clarté ni la politique du Gouvernement, ni ses intentions à long terme. Je souhaite donc — ce n'est pas difficile à faire — que les services du Premier ministre, puisque c'est d'eux que dépend cette coordination, rédigent une note générale faisant le point de toutes les mesures prises et établissant les programmes prévus dans les différents secteurs. Nous nous trouvons devant une absence de programme. J'en cherche partout mais n'en trouve pas.

Je vais vous faire deux suggestions qui ne vous touchent certes pas, mais que je vous demanderai de transmettre à vos collègues intéressés.

Vous nous avez expliqué que la surveillance en mer était assurée par la marine nationale, que les navires qui l'exercent n'étaient pas faits pour cela, et que leur coût de fonctionnement était très élevé. C'est la raison pour laquelle la commission avait suggéré qu'un certain nombre de navires spéciaux, d'un coût de fonctionnement moins onéreux et adaptés à ce genre de mission, soient mis en chantier. Nous constatons que rien n'est prévu dans ce sens dans le programme du ministre de la défense.

Je voudrais attirer votre attention sur un autre point. Au moment où nous avons posé cette question orale avec débat, plusieurs collègues et moi-même avions souhaité qu'un service de garde-côtes soit créé, car nous savions qu'un budget particulier était prévu à cet effet et que, en aucun cas, les crédits ne seraient pris sur le budget de la marine nationale. Cette demande n'a pas été retenue.

La commission, guidée par la même idée, avait demandé que les crédits fassent l'objet d'une affectation particulière, de façon que cette mission de surveillance ne vienne pas empiéter sur les missions difficiles de défense pour lesquelles la marine nationale ne dispose pas, à l'heure actuelle, de crédits suffisants.

J'en viens à ma seconde suggestion. Elle est importante et réalisable et concerne les remorqueurs de haute mer.

Ainsi que l'a précisé notre collègue Le Pors, nous avons repris en la matière les propositions du GICAMA. Je ne crois donc pas que l'on puisse nous taxer d'utopisme. Je ne vois pas non plus de remorqueurs dans les programmes de fabrication. C'est une opération qu'il convient d'étaler sur plusieurs années. Je vous signale que des chantiers — je ne prêche pas pour mon département, mais c'est une affaire que je connais bien — comme Dubigeon-Normandie, qui n'a plus une commande, seraient heureux de se voir confier la construction de navires qui n'ont pas de grosses coques, certes, mais dont les machines sont importantes. Une telle opération leur fournirait quelques centaines de milliers d'heures de travail.

Avec quoi les financer ? J'ai la solution, sans cela je n'en parlerais pas. Je préside la commission des affaires économiques. Nous sommes plusieurs ici à avoir entendu le ministre responsable de la marine marchande nous exposer que pour donner du travail à nos chantiers on étudiait actuellement la commande d'un certain nombre de navires polonais pour lesquels on demandait au Gouvernement une subvention de l'ordre de 50 p. 100 du coût total, soit 410 millions de francs.

Ce qui étonne un peu notre commission, c'est que, par cette opération, nous risquons par la suite d'affréter les mêmes navires au *world scale* moins un, ce qui portera préjudice à notre armement national.

Plutôt que de se lancer dans une opération de ce genre, je vous suggère, et cela est facile, d'affecter cette somme de 410 millions de francs à la construction de remorqueurs. Elle permettrait d'en construire quatre si on ne discute pas les prix, cinq si on les discute.

Je formulerais une simple observation au sujet des équipes hélicoptérées. Bien sûr, leurs interventions ne peuvent résoudre tous les problèmes. Pour certaines maladies, les médecines sont diverses. Néanmoins, je désirerais attirer votre attention sur deux cas bien précis.

En ce qui concerne l'*Amoco Cadiz*, pour réparer la pièce défectueuse, il aurait fallu l'avoir en double à bord. Constaté les dégâts, voir la pièce, la faire fabriquer, l'ajuster, purger, travailler dans 400 litres d'huile répandus sur le sol, était impossible.

L'*Olympic Bravery* a eu un *breakdown* de ses turbines. Leur remise en route aurait nécessité, tous les mécaniciens vous le diront, plusieurs heures de travail. Ce n'est pas une équipe hélicoptérée, qui ne connaît pas le navire, qui aurait pu effectuer la réparation nécessaire.

Ces deux cas n'excluent pas d'autres formes de sauvetage.

Je tenais à faire cette mise au point, car ce n'est pas parce que l'on a mis l'affaire sur pied que tout est gagné.

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 constate que M. le sénateur Chauty est un véritable technicien de la marine marchande, et j'en suis quelque peu impressionné.

Je voudrais lui indiquer, tout en le remerciant de sa courtoisie habituelle, que je transmettrai à M. le Premier ministre les observations qu'il a formulées, ainsi que celles des autres orateurs.

J'insisterai auprès du Premier ministre sur le fait que plusieurs sénateurs ont déclaré ne pas voir avec clarté quelle était la politique du Gouvernement dans cette affaire et lui demanderai de faire en sorte que la mission interministérielle pour la mer établisse une note très pertinente à ce sujet.

L'entière responsabilité de ce manque de clarté me revient, puisque je n'ai pas su faire apparaître les progrès importants qu'a subis la politique du Gouvernement. Ainsi, je n'ai pas su faire apparaître, semble-t-il, que l'effort maximum doit porter sur la prévention, qu'il faut éviter que l'accident arrive, qu'il faut réduire sa probabilité et que, pour ce faire, il faut surveiller. Mais surveiller n'est rien si l'on ne peut pas intervenir. Cela signifierait que l'on annonce qu'un bateau se dirige vers la côte, qu'il y sera dans une heure et qu'il faut se préparer à la catastrophe.

L'intervention d'un remorqueur coûte relativement cher. La construction éventuelle de remorqueurs dans nos chantiers est à examiner, à la suite des propositions faites par la mission, laquelle est chargée, à moyen terme, de cette affaire.

Ce que le Gouvernement a voulu, c'est, à très court terme, faire en sorte qu'un tel drame ne se reproduise pas. Evidemment, si on nous dit qu'en tout état de cause le remorqueur n'aurait pas pu écarter le bateau, nous trouverons en face de nous des interlocuteurs qui estimeront inutile de disposer d'un tel remorqueur puisque, statistiquement, le drame devait se produire.

J'ai dit avec une certaine prudence, avec aussi une certaine modestie, que l'on pourrait réduire la probabilité d'un accident un peu par l'observation, un peu grâce aux remorqueurs, à une fois sur deux ou même à quatre fois sur cinq et, si possible, à neuf fois sur dix, mais on ne peut pas affirmer plus.

Je croyais que c'était là le premier maillon d'une politique en ce domaine, et, l'ayant mis en place rapidement, je considérais que, normalement, le risque était réduit.

Pour le reste, de nombreux aspects du problème font partie du moyen terme. C'est le cas pour toutes les négociations internationales. A cet égard, qu'on ne dise pas que nous y sommes pour quelque chose. Dans mon exposé, j'ai souligné que nous ne pouvions pas signer à la place d'autres Etats des conventions que la France a pris l'initiative d'accepter. C'est bien là respecter l'indépendance des uns et des autres.

J'exposerai au Premier ministre que je n'ai pu faire apparaître avec clarté la politique du Gouvernement vis-à-vis de la mer, et une note sera établie pour essayer de l'expliciter.

En ce qui concerne la mission de surveillance et le budget de la défense, le problème du remorqueur se pose à moyen terme.

Je n'ai pas ici à partager tel ou tel point de vue. Je dois indiquer que le Gouvernement n'a pas arrêté sa position à cet égard en décidant la location en première urgence, se réservant de voir par la suite le type de remorqueur souhaitable.

J'ai moi-même rencontré les représentants des sociétés de remorquage durant cette période. L'un d'eux vous explique qu'il faut à la France un remorqueur de 20 000 chevaux plutôt que deux remorqueurs de 10 000 chevaux ; un autre vous affirme que c'est l'inverse. Selon le type de remorqueur fabriqué, la capacité des chantiers ou la spécialisation des sociétés, ils font état d'arguments techniques apparemment très pertinents, mais qui sont parfaitement contradictoires.

Donc le Premier ministre a donné des instructions pour que ces problèmes soient examinés en fonction des zones — la mer Méditerranée ou Ouessant, ce n'est pas la même chose — des risques et des situations, et c'est seulement ensuite qu'une solution sera retenue.

Je continue à penser que les moyens mis en place pour la prévention, même dans des conditions juridiques qui n'étaient pas considérées comme acceptables voilà seulement quelques mois, constituent le premier maillon très fort de la chaîne de notre politique en matière maritime.

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

Conformément à l'article 83 du règlement, je constate que le débat est clos.

— 10 —

NOMINATION DE MEMBRES D'UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. Il va être procédé à la nomination de sept membres titulaires et de sept membres suppléants de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi complétant les dispositions du code des communes en vue d'instituer des comités d'hygiène et de sécurité.

La liste des candidats établie par la commission des affaires sociales a été affichée conformément à l'article 12 du règlement.

Je n'ai reçu aucune opposition.

En conséquence, cette liste est ratifiée et je proclame représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire :

Titulaires : MM. Robert Schwint, Jean Béranger, Jean Chérioux, Jean Mézard, Noël Berrier, André Rabineau et René Touzet.

Suppléants : MM. Roland du Luart, Marcel Gargar, Marcel Mathy, Henri Moreau, André Bohl, Jean Amelin et Georges Dagonia.

— 11 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant modification de la loi n° 64-1331 du 26 décembre 1964 sur la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 53, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé 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. le Premier ministre un projet de loi relatif à certaines infractions en matière de circulation maritime et complétant la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 55, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé 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. le Premier ministre un projet de loi relatif au contrat d'assurance et aux opérations de capitalisation.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 55, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé 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.)

— 12 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Etienne Dailly une proposition de loi tendant à rendre obligatoire l'installation d'un dispositif de fermeture sur les portes communes des immeubles.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 52, 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. Paul Jargot, Anicet Le Pors, Camille Vallin, Mme Danielle Bidard, MM. Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Raymond Dumont, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Pierre Gamboa, Jean Garcia, Marcel Gargar, Bernard Hugo, Charles Lederman, Fernand Lefort, Mme Hélène Luc, MM. James Marson, Louis Minetti, Jean Ooghe, Mme Rolande Perlican, MM. Marcel Rosette, Guy Schmaus et Hector Viron une proposition de loi tendant à protéger l'épargne populaire en indexant le montant du livret A de caisses d'épargne sur l'augmentation du coût de la vie.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 56, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

J'ai reçu de M. Raymond Dumont, Mme Danielle Bidard, MM. Serge Boucheny, Fernand Chatelain, Jacques Eberhard, Gérard Ehlers, Pierre Gamboa, Jean Garcia, Marcel Gargar, Bernard Hugo, Paul Jargot, Charles Lederman, Fernand Lefort, Anicet Le Pors, Mme Hélène Luc, MM. James Marson, Louis Minetti, Jean Ooghe, Mme Rolande Perlican, MM. Marcel Rosette, Guy Schmaus, Camille Vallin et Hector Viron une proposition de loi tendant à supprimer la taxe sur la valeur ajoutée sur les attributions de charbon aux agents des houillères.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 57, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (Assentiment.)

— 13 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Pierre Fourcade 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 portant aménagement de la fiscalité directe locale (n° 532, 1977-1978).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 50 et distribué.

J'ai reçu de M. Joseph Raybaud 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 modifiant le code des communes et relatif à la dotation globale de fonctionnement versée par l'Etat aux collectivités locales et à certains de leurs groupements (n° 32, 1978-1979).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 51 et distribué.

— 14 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 7 novembre 1978, à dix heures et à quinze heures :

I. Discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Michel Chauty attire l'attention de M. le ministre des transports sur les difficultés que rencontrent les femmes de marins pour voyager à l'intérieur du territoire sur les services d'Air Inter.

Cette société refuse, depuis plusieurs années, d'accorder des réductions sur ses vols pour les femmes de marins qui rejoignent leur mari aux escales en France. Or elles obtiennent ces facilités sur des compagnies françaises pour des voyages à l'extérieur.

Le problème n'est pas d'ordre commercial, mais d'ordre moral. Les escales des marins en France sont courtes et la grande majorité des femmes habitent dans l'Ouest ; aussi dépendent-elles plus de temps à voyager par le train pour rejoindre les ports d'escale qu'à rencontrer leur mari.

La profession de marin a toujours été dure, mais la situation des femmes est encore plus inconfortable.

Il lui demande s'il n'estime pas que des réductions sur les lignes d'Air Inter permettraient d'améliorer cette situation en réduisant les charges des femmes de marins (n° 73).

2. — Discussion des questions orales, avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Gérard Ehlers attire l'attention de M. le ministre des transports sur la situation du secteur de la construction et de la réparation navale.

Les crédits d'Etat et subventions se traduisent par des restructurations et licenciements dans toute la France.

Les carnets de commandes ne sont pas suffisamment pourvus. Les capacités inemployées sont importantes. La place dans le monde de notre industrie ne correspond pas aux possibilités industrielles et humaines de notre pays. Les conditions de vie et de travail sont défectueuses.

A ce bilan très négatif il convient d'ajouter la masse considérable des fonds publics engloutis sous différentes formes au bénéfice des sociétés multinationales.

Devant ces résultats très négatifs pour les salariés et notre pays, seul un plan de redressement et d'expansion de la construction et réparation navale est de nature à remédier à la crise actuelle.

Il convient d'ajouter que les solutions européennes ont fait la preuve de leur inefficacité.

C'est pourquoi il lui demande quelles solutions il compte adopter pour répondre aux besoins importants de notre marine marchande, pour garder une construction et une réparation navale digne de la France, créer les emplois nécessaires, développer la coopération internationale tout en garantissant notre indépendance nationale dans cet important secteur économique (n° 53).

II. — M. Michel Chauty expose à M. le ministre des transports que l'industrie française de la réparation navale connaît, à la suite des conditions très sévères de la concurrence inter-

nationale, et plus spécialement en Europe, des difficultés telles que des entreprises puissantes risquent de fermer leurs portes dans tous les grands ports.

Cette situation est d'autant plus inquiétante que, pour des raisons de sécurité nationale, il est absolument impossible à un Etat responsable de se reposer sur des entreprises extérieures du soin d'entretenir et de réparer en tous temps notre flotte de commerce.

Quelles mesures entend prendre le Gouvernement pour garder en France une indispensable et puissante industrie de la réparation navale ? (n° 72).

III. — Mlle Irma Rapuzzi appelle instamment l'attention de M. le Premier ministre sur la situation économique et sociale dans le département des Bouches-du-Rhône par suite des menaces de liquidation judiciaire qui pèsent sur l'entreprise la plus importante de réparation navale de Marseille, et de l'annonce de licenciements massifs (1334) aux chantiers navals de La Ciotat.

Elle lui rappelle qu'en dépit de nombreuses interventions et demandes des autorités responsables, en particulier du maire de Marseille et des parlementaires socialistes, des délibérations du conseil municipal de Marseille, du conseil général des Bouches-du-Rhône et du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, la situation n'a cessé d'empirer pour atteindre son point culminant avec la décision du tribunal de commerce de fixer la date limite du jeudi 7 septembre 1978 à l'autorisation donnée aux syndics de faire fonctionner cette importante entreprise de réparation navale.

Compte tenu de l'importance de la situation et du fait que tout attermolement risque de porter un coup mortel à l'activité économique des Bouches-du-Rhône, il lui apparaît que les mesures de sauvegarde doivent être prises au niveau de la plus haute autorité gouvernementale et qu'il appartient à M. le Premier ministre de lui faire connaître s'il envisage de provoquer, sans délai, les décisions législatives et réglementaires qui, seules, mettraient fin à la crise sans précédent traversée par ces activités, à savoir :

— assortir les primes et subventions versées aux armateurs qui font construire de l'obligation de passer commande aux chantiers français ;

— anticiper sur la construction des navires prévus, et notamment ceux qui ont été promis par le Président de la République pour les lignes Corse—continent et pour la rénovation de la flotte SNCF trans-Manche ;

— porter l'obligation de couverture des transports maritimes sous pavillon national à 50 p. 100 ;

— lutter efficacement contre les pavillons de complaisance ;

— aider les entreprises en cause, pendant la période difficile, pour éviter des licenciements, en diminuant le temps de travail à trente-cinq heures pour tous, sans suppression de salaire ni chômage (mieux vaut payer des travailleurs en activité que des chômeurs à 90 p. 100) (n° 96).

(Question transmise à M. le ministre des transports.)

IV. — M. Antoine Andrieux attire l'attention de M. le Premier ministre sur la gravité de la situation de la réparation navale à Marseille à la suite des menaces de liquidation judiciaire de l'entreprise la plus importante et sur celle de la construction navale résultant de l'annonce de très nombreux licenciements aux chantiers navals de La Ciotat.

Malgré les efforts faits, notamment par le maire de Marseille et les parlementaires socialistes, l'activité économique et sociale du département des Bouches-du-Rhône est fortement éprouvée par la crise touchant ce secteur.

Il lui demande, à la suite des études réalisées par les assemblées locales et les organisations syndicales, quelles mesures tant législatives que réglementaires il entend proposer pour permettre la survie de cette activité. (N° 97.)

(Question transmise à M. le ministre des transports.)

V. — M. Louis Minetti s'étonne que M. le ministre des transports n'ait pris aucune mesure concrète pour assurer l'activité des chantiers navals de La Ciotat et de la plus importante entreprise de réparation navale de Marseille.

Construire, réparer, transporter français sont des mesures de nature à assurer l'emploi à tous les travailleurs de ce secteur et, en même temps, un élément décisif de notre indépendance nationale.

En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre et se permet d'attirer son attention sur les propositions formulées par le parti communiste français dans un plan de sauvetage de la plus importante entreprise de réparation navale de Marseille. (N° 116.)

VI. — M. Maurice Schumann demande à M. le ministre des transports s'il est en mesure de fournir l'état récapitulatif des crédits perçus par chaque chantier de construction navale au cours des années 1974, 1975, 1976 et 1977. (N° 122.)

VII. — M. André Morice demande à M. le ministre des transports de vouloir bien définir la politique du Gouvernement dans le domaine de la construction navale et s'il entend notamment modifier la loi d'aide, permettant ainsi aux chantiers de survivre et d'assurer l'emploi des travailleurs ou s'il se résigne à supprimer certains chantiers, aggravant ainsi la situation de l'emploi dans les régions intéressées. Il lui demande, en outre, si la suppression du secrétariat général de la marine marchande s'inscrit dans le cadre de la politique du Gouvernement en ce domaine de la construction navale et quelles sont les raisons qui ont conduit à cette décision de nature à mécontenter les gens de mer et tous ceux qui s'intéressent aux activités maritimes de notre pays. (N° 132.)

3. Discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Jean-Pierre Fourcade, préoccupé par la mauvaise qualité de l'eau potable dans l'Ouest de l'Île-de-France, demande à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie quelles solutions le Gouvernement envisage de mettre en œuvre pour pallier les difficultés de gestion que connaît le service des eaux et fontaines de Versailles, Marly et Saint-Cloud. Il souhaite connaître ses intentions sur la dévolution éventuelle des activités de distribution d'eau potable du service aux collectivités locales intéressées et obtenir, le cas échéant, des précisions sur les modalités et le calendrier de ce transfert. (N° 100.)

Délai limite pour le dépôt des amendements à deux projets de loi.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° Au projet de loi portant aménagement de la fiscalité directe locale ;

2° Au projet de loi modifiant le code des communes et relatif à la dotation globale de fonctionnement versée par l'Etat aux collectivités locales et à certains de leurs groupements,

est fixé au mardi 7 novembre 1978, à 17 heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

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

Le Directeur du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

Errata

au compte rendu intégral de la séance du 26 octobre 1978.

INTERVENTION DE M. JEAN-MARIE GIRAULT

Page 2913 :

Première colonne, dernière ligne :

Au lieu de : « contrôle de sûreté »,

Lire : « période de sûreté ».

Deuxième colonne, huitième alinéa :

Au lieu de : « peut délibérer »,

Lire : « doit délibérer ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 31 OCTOBRE 1978

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

Maintien de services régionaux des postes à Nice.

2351. — 27 octobre 1978. — **M. Joseph Raybaud** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** que la création de la région postale de Nice, pourtant amplement justifiée par l'importance du trafic et de la population des Alpes-Maritimes, et le maintien de la direction opérationnelle des postes de Nice n'ayant pu être obtenus, il conviendrait de maintenir à Nice le maximum possible de services régionaux afin de conserver leur emploi aux 128 agents de la direction opérationnelle des postes de Nice. Il lui demande quelles sont ses intentions à ce sujet.

Situation nouvelle d'une entreprise de La Courneuve.

2352. — 27 octobre 1978. — **M. James Marson** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la situation de l'entreprise Babcock implantée à La Courneuve. Pour justifier un licenciement collectif de près de 400 personnes, la direction de cette entreprise avait invoqué, l'an dernier, la réduction du carnet de commandes de l'entreprise dont la part la plus importante était constituée par les commandes de l'EDF. Trois faits récents invalident cet argument : 1° le Gouvernement vient d'autoriser EDF à lancer un appel d'offres pour la construction d'une centrale thermique au Havre de 600 mégawatts intéressant directement l'entreprise Babcock. D'autres centrales thermiques sont d'ailleurs nécessaires ; 2° le conseil régional d'Ile-de-France, dans sa séance du 24 octobre 1978 estime que les besoins du Val-de-Marne, de la Seine-Saint-Denis et des Hauts-de-Seine nécessitent la construction de nouvelles usines d'incinération des résidus urbains avec récupération de l'énergie produite dont Babcock pourrait très bien se charger. Les besoins pour ces seuls départements font apparaître un marché national important ; 3° la récente commande auprès de la Fives Cail Babcock de quatre centrales de récupération de ce type pour Miami. Devant la relance actuelle de l'activité de l'entreprise Babcock, d'une part, et les nouvelles perspectives qui lui sont offertes, d'autre part, il lui demande quelles démarches il compte entreprendre auprès de la direction de cette entreprise et de ses clients potentiels pour que de telles possibilités se traduisent en commandes, ce qui permettrait au personnel licencié de retrouver un emploi et à notre pays un riche potentiel industriel injustement sacrifié.

Mesures en faveur de la recherche sidérurgique.

2353. — 31 octobre 1978. — **M. Hubert Martin** rappelle à **M. le ministre de l'industrie** la dégradation de la recherche au niveau de la sidérurgie et en particulier de l'institut de recherches de la sidérurgie (IRSID). Considérant que le but à atteindre est de pousser la recherche dans le sens d'une sidérurgie beaucoup plus élaborée, il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour redonner à ce secteur tout le dynamisme nécessaire.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 31 OCTOBRE 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. »

Détaxe d'essence et de pétrole : modalités d'attribution aux travaux agricoles.

27881. — 31 octobre 1978. — **M. Jean Cauchon** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les modalités d'attribution de la détaxe d'essence et de pétrole aux travaux agricoles. L'article 12-I de la loi de finances pour 1972 (n° 71-1061 du 29 décembre 1971) a précisé le type de travaux bénéficiant de cette détaxe. A ce chef, il a écarté de cette allocation les travaux agricoles réalisés au moyen de matériel de levage. L'activité agricole devant être appréhendée dans son unité, cette discrimination se comprend mal. En conséquence, il lui demande les mesures qu'il compte prendre ou proposer pour réintégrer les matériels de levage dans la liste des équipements bénéficiant des avantages précités.

Elèves et instituteurs des Yvelines : conditions de travail.

27882. — 31 octobre 1978. — **Mme Brigitte Gros** expose à **M. le ministre de l'éducation** qu'étant donné l'insuffisance des crédits réservés au personnel dans le budget de l'éducation, alors que la population scolaire du département des Yvelines continue à s'accroître et que les dotations budgétaires ont été réduites des deux tiers, il serait nécessaire de créer, dans l'immédiat, 42 classes environ. Dans les écoles maternelles, l'ouverture ou la réouverture de 14 classes paraît indispensable si l'on veut y accueillir les enfants de deux à trois ans. C'est pourquoi elle lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre afin d'améliorer les conditions de travail des élèves et des instituteurs du département des Yvelines.

Remboursement des prothèses auditives : situation particulière des personnes âgées.

27883. — 31 octobre 1978. — **M. Franck Sérusclat** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les insuffisances et les injustices du remboursement des frais de prothèses auditives. Dans sa réponse à la question écrite de **M. Kléber Malécot** (*Journal officiel*, Débats parlementaires, Sénat, du 28 septembre 1978), elle a rappelé que pour les bénéficiaires autres que les enfants de moins de seize ans (mieux remboursés depuis l'arrêté du 9 mars 1978) les caisses d'assurance maladie peuvent « intervenir sur leurs fonds d'action sanitaire et sociale en faveur des assurés dont la situation le justifie, notamment lorsqu'il s'agit de personnes handicapées dont les déficiences auditives nécessitent, en vue de leur insertion sociale, l'utilisation de prothèses stéréophoniques ». Ainsi, chaque fois qu'il ne s'agit pas d'une insertion sociale, l'assuré ne pourra rien espérer du fonds d'action sanitaire de sa caisse d'assurance maladie : il y a là une grave carence qui lèse tout particulièrement les personnes âgées, catégorie socialement défavorisée et très touchée par les handicaps auditifs. En effet, le remboursement maximum d'un appareil miniaturisé étant de 631 francs et son coût avoisinant

2 600 francs, l'assuré doit déboursier une somme de 2 000 francs et de 4 600 francs si le handicap nécessite un second appareil (la prise en charge étant limitée à un seul appareil). Une personne âgée ayant pour toute ressource une retraite de 1 200 francs ne peut évidemment guère envisager l'achat d'une et a fortiori de deux prothèses. Dans ces conditions il lui demande si, dans l'étude menée actuellement par le ministère pour améliorer les remboursements de prothèses auditives, une place particulière est faite à la situation des personnes âgées anormalement défavorisées en ce domaine, pour que cesse l'état d'injustice dans lequel elles sont actuellement.

Réforme du code de procédure civile : pouvoirs d'amiables compositeurs.

27884. — 31 octobre 1978. — **M. Charles de Cuffoli** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui faire connaître s'il est exact que la commission de réforme du code de procédure civile aurait proposé de conférer à l'avenir aux arbitres les pouvoirs d'amiables compositeurs à moins que les parties ne leur retirent expressément cette qualité. Selon les informations qui lui sont parvenues, un projet de décret en ce sens serait actuellement soumis pour avis à la section de l'intérieur du Conseil d'Etat. Cette information soulève les plus grandes inquiétudes dans les milieux français s'occupant des relations commerciales de la France avec l'étranger. En effet, lorsque les arbitres appliquent les règles de droit, ils sont tenus à une rigueur protectrice des parties. Ce n'est plus le cas lorsqu'ils jugent en équité. Or, dans les arbitrages internationaux où une partie française est impliquée, la majorité du tribunal sera généralement étrangère. Ce sera donc éventuellement cette majorité qui prendra une décision basée sur l'équité. La nomination des arbitres et leur appréciation de l'équité n'offrent pas les garanties présentées par des magistrats. L'inquiétude manifestée est d'autant plus justifiée que les parties n'auront plus à conférer expressément aux arbitres des pouvoirs d'amiables compositeurs. Par ailleurs, les parties étrangères seraient incontestablement surprises, puis découragées, par la nouvelle règle si elles se référaient aux lois françaises de procédure dans leurs conventions d'arbitrage. La notion d'amiable composition est peu connue et une partie étrangère qui souscrirait à une clause compromissoire donnant compétence à un tribunal arbitral siégeant en France sans avoir pris garde aux nouvelles dispositions, ou en les ignorant, ou encore soumises à elles en raison de la rétroactivité des lois de procédure, découvrirait trop tard qu'elle ne serait pas à l'abri du laxisme auquel elle aurait voulu échapper. Cette situation serait de nature à écarter rapidement de France les litiges arbitraux au profit d'Etats étrangers. Ce qui serait particulièrement regrettable lorsque l'on connaît l'importance d'une place d'arbitrage dans un pays.

APC Toulouse : construction d'un atelier moderne d'urée.

27885. — 31 octobre 1978. — **M. André Méric** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la situation faite aux Etablissements d'azote et produits chimiques (APC), notamment à Toulouse, à la suite de la dernière réunion du conseil de surveillance du 10 octobre 1978. La société APC s'est vu amputer de toutes ses activités de diversification hors engrais : ateliers de mélamine, formol, colles, dérivés chlorés, etc., qui sont transférés à la Société toulousaine de synthèse, filiale directe de Charbonnages de France-Chimie (CDF Chimie). D'autre part, compte tenu de la situation financière de l'APC et de CDF, la décision de lancer la construction d'un atelier moderne d'urée à Toulouse a été différée. Cette construction est indispensable au bon fonctionnement de la société APC pour les raisons suivantes : 1° l'urée est vendue comme engrais et entre dans la composition d'engrais complexes solides et liquides ; 2° l'urée est une matière première importante dans la fabrication de la mélamine, des colles, de l'acide cyanurique, etc. ; 3° la décision de faire construire cet atelier à Toulouse marquerait la volonté des pouvoirs de tutelle d'assurer, à la plate-forme toulousaine, un minimum de vitalité. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour assurer, dans les meilleures conditions, la survie et le développement de l'APC Toulouse, usine et siège.

Yvelines : mesures de sécurité.

27886. — 31 octobre 1978. — **M. Philippe Machefer** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les problèmes de sécurité posés dans le département des Yvelines et, notamment, dans la région de Houilles et Sartrouville. Malgré les récentes mesures prises par son ministère la situation reste préoccupante et les effectifs de police demeurent insuffisants. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre dans les prochains mois et en fonction de ses possibilités pour remédier à cet état de choses.

Ateliers de technologie : crédits.

27887. — 31 octobre 1978. — **M. Jacques Chaumont** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur le fait qu'un texte de loi récent a prévu l'implantation dans tous les collèges de l'enseignement public d'ateliers de technologie. Bien qu'ayant fait adopter cette disposition par le Parlement, le Gouvernement n'a pas débouqué les crédits nécessaires à la réalisation de ces ateliers. Dans les pays de Loire au 1^{er} janvier 1978, soit trois ans après l'adoption de ce texte, 61 p. 100 des ateliers prévus restent à construire. Pour remédier à cette carence, l'établissement public régional a décidé de consacrer des ressources à la réalisation des ateliers. Il constate qu'il s'agit d'un transfert de charges de l'Etat vers les collectivités locales et il lui demande quelles mesures il entend prendre pour que ces ateliers puissent être construits sur des crédits provenant du budget de son ministère. Si une dotation massive de crédits n'était pas prévue au budget 1979, il en tirerait la conclusion que ces ateliers n'ont pas, aux yeux du Gouvernement, de valeur pédagogique. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître quelles sont ses intentions dans ce domaine.

HLM : pénalisation pour appartement tout électrique.

27888. — 31 octobre 1978. — **M. Jacques Chaumont** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur le fait qu'un certain nombre d'offices municipaux d'HLM, qui avaient lancé des programmes de construction de logements tout électrique, se sont vu appliquer par l'EDF une redevance de 3 500 F par habitation pour des opérations engagées avant l'arrêté interministériel du 20 octobre 1978, arrêté dont les modalités d'application sont précisées dans une circulaire du 2 juin 1978. Il aimerait savoir si le principe de non-rétroactivité des textes est toujours un des fondements du droit français et, dans l'affirmative, il souhaiterait savoir quelles mesures il entend prendre pour mettre fin aux actions, à ses yeux, illégales de l'EDF. Cette mesure concerne 35 000 logements mettant en cause l'équilibre financier de nombreux offices d'HLM et pénalisera finalement les locataires disposant de ressources modestes.

Rungis : fonctionnement du réseau informatique des cours.

27889. — 31 octobre 1978. — **M. Jacques Chaumont** appelle l'attention de **M. le Premier ministre** sur le fait que les auteurs du rapport sur l'informatisation de la société ont remarqué qu'il avait été envisagé de longue date de créer sur les marchés de denrées périssables un réseau informatique assurant la diffusion des cours afin de permettre les arbitrages. Le marché d'intérêt national de Rungis est équipé d'un tel système. Rendant les transactions transparentes, il aurait favorisé les consommateurs, interlocuteurs lointains et mal structurés ; en revanche, il heurtait de plein fouet les pratiques des intermédiaires et des grossistes qui tirent souvent de véritables rentes de l'obscurité des procédures : il n'a jamais fonctionné. Il lui demande si le fait évoqué est bien exact et dans l'affirmative si les mesures nécessaires ont été prises pour que le réseau informatique concerné fonctionne de manière normale.

Pension civile ou militaire des Français résidant au Gabon : suppression de l'indemnité temporaire.

27890. — 31 octobre 1978. — **M. Charles de Cuffoli** expose à **M. le ministre du budget** que les Français titulaires d'une pension civile ou militaire de retraite ou d'invalidité résidant au Gabon percevaient jusqu'au 1^{er} février 1978 une indemnité temporaire égale à 40 p. 100 du montant principal de la pension et ce par application du décret n° 52-1050 du 10 septembre 1952. Cette indemnité n'est plus versée aux intéressés qui n'ont connu cette mesure que lors des échéances de paiement d'août 1978. Cet avantage permettait de compenser en partie les charges de famille et constituait une incitation au travail des bénéficiaires dans des conditions souvent difficiles. Il leur permettait également d'accepter des emplois moyennement ou médiocrement rémunérés compte tenu d'une cherté de vie sans rapport avec celle de la France. La suppression de cet avantage obligera de très nombreux intéressés à reconsidérer le renouvellement des contrats en cours. Il en résultera l'abandon d'un certain nombre d'emplois jusqu'ici jugés utiles au développement de la coopération entre les deux pays et le retour en France de candidats à l'emploi, cadres moyens ou supérieurs pour la plupart. Il lui demande, en conséquence, si le décret susvisé a bien été abrogé et, dans l'affirmative, quelles mesures il entend prendre afin de remédier aux sérieux inconvénients évoqués.

*Commissions administratives des hôpitaux :
existence d'un délégué du président.*

27891. — 31 octobre 1978. — **M. Joseph Raybaud** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser si dans les textes législatifs et réglementaires relatifs aux commissions administratives des hôpitaux (centres hospitaliers régionaux, centres hospitaliers universitaires et autres) sont prévues les fonctions d'un délégué du président choisi en dehors de leurs membres alors qu'il existe un vice-président élu pour assurer la permanence de sa présence. Dans l'affirmative, il lui demande de bien vouloir préciser le rôle et les fonctions de ce délégué. Dans la négative, il l'interroge sur la valeur des actes et des missions accomplis par ce délégué.

*Collège d'enseignement secondaire Jean-Moulin
à Bailleul (Nord) : situation.*

27892. — 31 octobre 1978. — **M. Gérard Ehlers** appelle tout particulièrement l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation du CES Jean-Moulin, à Bailleul (Nord). Il lui expose qu'il apparaît que les crédits disponibles dans cet établissement ne permettront pas d'assurer le chauffage cet hiver. Il lui demande en conséquence de bien vouloir débloquer, dans les plus brefs délais, les crédits nécessaires afin d'assurer l'enseignement, dans l'intérêt des élèves et des enseignants de ce secteur aux conditions climatiques particulièrement rigoureuses.

Directeurs d'écoles : décharge.

27893. — 31 octobre 1978. — **M. Francis Palmero** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la nécessité de dégager les moyens nécessaires pour faire entrer dans les faits les dispositions contenues dans la circulaire ministérielle du 16 décembre 1977, soit demi-décharge pour les directeurs d'écoles de dix classes et une journée hebdomadaire de décharge pour les directeurs d'écoles de huit et neuf classes. Ce qui se traduirait dans les Alpes-Maritimes par la création de onze postes supplémentaires d'instituteurs. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour résoudre ce problème.

Handicapés : information des commissions techniques d'orientation.

27894. — 31 octobre 1978. — **M. Charles Ferrant** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à fournir aux membres des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnels une documentation aussi complète que possible sur la législation, et une information périodique sur les équipements du département et de la région ouverts aux personnes handicapées.

*Veuves de fonctionnaires du Rhin et de la Moselle :
conditions d'attente de la pension de réversion.*

27895. — 31 octobre 1978. — **M. René Jager** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** sur le fait que les veuves de fonctionnaires faisant partie du « cadre local » pouvaient toucher au décès de leur mari, et plus particulièrement durant les trois mois postérieurs à celui-ci, un traitement complet ce qui permettait notamment d'attendre dans les meilleures conditions possibles la liquidation de la pension de réversion. Ce système en vigueur (par option) jusqu'en 1940 dans les départements du Rhin et de la Moselle présentait de grands avantages et une sécurité de revenus pour les veuves de fonctionnaires. Il lui demande dans ces conditions s'il ne conviendrait pas de le mettre éventuellement à l'étude pour une mise en application sur l'ensemble du territoire français.

Médecine préventive : dépistage chez les non-salariés.

27896. — 31 octobre 1978. — **M. Louis Jung** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser l'état actuel des travaux de la commission interministérielle de prévention et la suite qu'elle envisage d'y réserver, en ce qui concerne notamment le dépistage précoce de certaines infections en faveur des personnes ne bénéficiant pas de la médecine du travail comme, par exemple, les mères de famille.

*Handicapés : possibilité de suivre des stages
axés sur le travail pratique.*

27897. — 31 octobre 1978. — **M. Georges Lombard** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à permettre aux personnes handicapées ayant un acquis professionnel de suivre des stages de transfert axés essentiellement sur le travail pratique.

*Handicapés : signature de contrats de rééducation
avec un employeur.*

27898. — 31 octobre 1978. — **M. Kléber Malécot** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à permettre la signature par les personnes handicapées de contrats de rééducation avec un employeur, lesquels sont susceptibles de leur ouvrir la voie à un très large éventail de professions.

Réorganisation des télécommunications : inquiétude des élus.

27899. — 31 octobre 1978. — **M. Kléber Malécot** exprime à **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** l'inquiétude que suscite chez les élus la réorganisation des télécommunications consistant à remplacer les vingt directions régionales actuelles par neuf délégations de zones qui regrouperaient une à quatre régions et qui seraient elles-mêmes subdivisées en directions opérationnelles du territoire qui ne correspondraient plus aux départements et mettraient en cause, au niveau des décisions en matière de télécommunication, les structures politico-administratives de la France. Cette réforme tendrait à ce que le centre de ces décisions s'éloigne de l'échelon régional sans qu'une véritable concertation puisse s'établir entre les délégués de zones et les représentants des habitants de la région concernée. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte prendre ou les instructions qu'il compte donner afin de remédier à cette situation.

Transports scolaires : gardiennage pendant le trajet.

27900. — 31 octobre 1978. — **M. Jean Francou** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de lui préciser si une commune organisatrice d'un service de transports scolaires est tenue d'assurer dans les véhicules le gardiennage des enfants pendant le transport. Dans l'hypothèse où aucun gardiennage n'aurait été mis en place, la responsabilité de la commune peut-elle être engagée en cas d'incidents ou d'accidents se produisant à l'intérieur du véhicule. Dans l'hypothèse où un gardiennage a été mis en place, quels sont les pouvoirs qui peuvent être dévolus aux personnes chargées de ce gardiennage ? En particulier, peuvent-elles interdire pendant un ou plusieurs jours l'accès du véhicule à un enfant fauteur de troubles.

Hôtellerie : régime des heures d'équivalence.

27901. — 31 octobre 1978. — **M. Francis Palmero** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la réponse apportée à sa question écrite n° 24245 du 24 septembre 1977 (*Journal officiel* du 26 novembre 1977. Débats parlementaires. Sénat) concernant le régime des heures d'équivalence dans le secteur de l'hôtellerie. Il lui a été répondu que le Gouvernement se préoccupait des problèmes posés par les équivalences et qu'il étudiait les mesures qui pourraient être envisagées afin d'améliorer la situation des agents concernés, compte tenu des intérêts respectifs des partenaires sociaux et de la spécificité professionnelle des branches d'activité intéressées. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir lui préciser l'état actuel de ces études et la suite qu'il envisage de leur réserver.

Handicapés : rôle des commissions techniques d'orientation.

27902. — 31 octobre 1978. — **M. François Dubanchet** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fait qu'il semblerait que les handicapés ne soient pas toujours systématiquement convoqués devant les commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel, ce qui ne correspond pas à l'esprit de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées et ne permet pas, en tous les cas, d'avoir connaissance de leurs véritables aspirations. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre

tendant à adresser aux handicapés des convocations précisant clairement qu'ils peuvent se faire assister ou se faire représenter et que l'indemnisation des frais de déplacement des personnes se présentant devant cette commission est bien prise en charge.

Membres d'une indivision successorale : fiscalité.

27903. — 31 octobre 1978. — **M. Jean Colin** demande à **M. le ministre du budget** s'il peut lui confirmer que tous les membres d'une indivision successorale dont l'un d'entre eux est président directeur général d'une société anonyme dont la quasi-totalité du capital est détenue par ladite indivision peuvent et doivent être considérés comme des dirigeants de droit ou de fait au regard de l'exemption du droit proportionnel d'apport en cas d'incorporation au capital d'avances fournies par l'indivision et de la limitation à 300 000 francs des sommes mises à la disposition de la société par les intéressés et susceptibles de bénéficier du prélèvement forfaitaire de 40 p. 100.

Accidentés du travail : montant de l'indemnité journalière.

27904. — 31 octobre 1978. — **M. Jean Cauchon** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fait que la réparation de l'accident du travail est restée forfaitaire, la victime ne recevant toujours que la moitié de son salaire durant les vingt-huit premiers jours, les deux tiers ensuite et la rente n'étant calculée que sur une partie du salaire et d'après le taux d'incapacité. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre à court ou à moyen terme tendant à attribuer progressivement des indemnités journalières égales à la perte du salaire effectivement versé pour les personnes victimes d'un accident du travail.

Orphelin en apprentissage : âge limite auquel doit cesser la rente.

27905. — 31 octobre 1978. — **M. Raymond Bouvier** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** s'il ne conviendrait pas, afin de tenir compte notamment de la prolongation de la scolarité et de la fixation de la majorité civile à dix-huit ans, de reporter de seize à dix-neuf ans l'âge limite jusqu'auquel doit être servie la rente de l'orphelin en apprentissage, d'un père décédé des suites d'un accident du travail, cet âge pouvant être reporté à vingt-trois ans pour l'orphelin poursuivant ses études ou atteint d'infirmité.

Mères célibataires : mortalité infantile.

27906. — 31 octobre 1978. — **M. Francis Palmero** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur une constatation formulée dans l'avis adopté par le Conseil économique et social concernant la situation démographique de la France, selon laquelle, malgré l'atténuation de la réprobation sociale et l'amélioration des dispositions en faveur des mères célibataires, la mortalité des enfants illégitimes continuerait d'excéder de 60 p. 100 celle des enfants légitimes. Il lui demande, dans ces conditions, de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à diminuer la fréquence de ces drames, en assurant, par exemple, un meilleur suivi médico-social de ces cas.

Mères au foyer : création d'un statut.

27907. — 31 octobre 1978. — **M. Maurice Prévotau** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser la suite qu'elle envisage de réserver à la recommandation formulée dans l'avis adopté par le Conseil économique et social sur la situation démographique en France. Il est notamment suggéré d'octroyer aux mères de trois enfants et plus un statut comprenant des droits propres, notamment l'assurance maladie et la constitution d'une retraite et d'une prestation de revenus compensant partiellement l'absence de salaire pendant la période où celles-ci ne peuvent envisager une activité professionnelle.

Allocation servie aux adultes handicapés : augmentation.

27908. — 31 octobre 1978. — **M. Guy Robert** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à augmenter l'allocation servie aux adultes handicapés, afin qu'elle puisse constituer un véritable revenu de compensation pour les handicapés se trouvant dans l'incapacité d'exercer une activité professionnelle.

*Versement d'un capital décès :
extension à toutes les veuves de retraités.*

27909. — 31 octobre 1978. — **M. Pierre Schiélé** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur le fait que les veuves de fonctionnaires ou militaires décédés en activité et celles de retraités qui étaient salariés au moment de leur décès peuvent bénéficier du versement d'un capital décès. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à accorder à l'ensemble des veuves de retraités, et en particulier à celles dont les maris n'exerçaient plus aucune activité salariée au moment de leur décès, un tel capital décès, dont le montant pour les veuves de fonctionnaires ou de militaires en activité est égal à une année de solde.

Fonctionnaires détachés à l'étranger : droits fiscaux.

27910. — 31 octobre 1978. — **M. Francis Palmero** expose à **M. le ministre du budget** le cas d'un fonctionnaire détaché à l'étranger qui a fait l'acquisition d'une maison en France en 1971 pour sa résidence principale. De ce fait, il a déduit chaque année les intérêts de l'emprunt sur déclaration d'impôts. Or, il lui est objecté que : « La déduction des intérêts est subordonnée à la condition que le propriétaire prenne l'engagement de transférer son habitation principale dans l'immeuble construit ou acquis avant le 1^{er} janvier de la troisième année qui suit celle de la conclusion du contrat ou du paiement des dépenses. » Tel n'est pas son cas. Car n'ayant pas cessé ses fonctions de détaché à l'étranger, il n'occupe sa maison que lors de ses congés en France, mais elle n'est pas louée. Selon la direction générale des impôts, il aurait dû mettre fin à son détachement au bout de trois ans pour bénéficier des droits accordés aux résidents français. Or, comme fonctionnaire en mission à l'étranger, ne payant pas d'impôts dans le lieu d'affectation, il est, pour les impôts, considéré comme résident français et fait l'objet d'un redressement sur ses déclarations depuis 1974. Il lui demande de vouloir bien définir exactement les droits des fonctionnaires détachés à l'étranger sur ce point précis.

*Pensions des militaires non officiers de la gendarmerie :
insuffisance des majorations spéciales forfaitaires.*

27911. — 31 octobre 1978. — **M. Paul Séramy** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur la particulière insuffisance des majorations spéciales forfaitaires majorant les pensions attribuées aux militaires non officiers de la gendarmerie ayant servi dans cette arme durant au moins quinze années consécutives ou non et mis à la retraite pour infirmité contractée pendant le service. Celles-ci se montent en effet à 27 francs pour les adjudants-chefs et les adjudants, 22 francs pour les maréchaux des logis-chefs et 17 francs pour les gendarmes ; elles correspondent dans ces conditions au taux fixé par la loi du 31 décembre 1937. A ce moment-là, le montant annuel de ces majorations représentait un pourcentage se situant entre 19 et 26 p. 100 d'une pension rémunérant vingt-cinq années de services. Or, elles ne correspondent plus qu'à 0,071 p. 100 du montant annuel de la pension de retraite dans le meilleur des cas. Il lui demande dans ces conditions de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à augmenter d'une manière substantielle ces majorations en les portant par exemple au niveau de celles dont bénéficient des sapeurs-pompiers de la ville de Paris.

*Etiquetage et publicité des produits de consommation :
uniformisation européenne.*

27912. — 31 octobre 1978. — **M. Pierre Vallon** demande à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** de bien vouloir lui préciser la suite qu'il envisage de réserver à la directive émanant du conseil des Communautés européennes et visant, notamment, à rapprocher les législations des Etats membres concernant l'étiquetage et la présentation des denrées alimentaires destinées au consommateur final ainsi que la publicité faite à leur égard.

*Pensions civiles et militaires :
conséquences de la non-rétroactivité de la loi.*

27913. — 31 octobre 1978. — **M. Joseph Yvon** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les conséquences de l'application du principe de la non-rétroactivité de la loi n° 64-1339 du 26 décembre 1964 ayant modifié le code des pensions civiles et militaires. Ainsi, des retraités rayés des cadres avant la date d'application de cette loi, c'est-à-dire le 1^{er} décembre 1964, et ayant élevé trois enfants ou plus jusqu'à l'âge de

seize ans, se voient refuser le bénéfice de l'article L. 18 du code des pensions civiles et militaires parce qu'ils ne réunissent pas vingt-cinq années de services effectifs, alors que, depuis l'application du nouveau code, cet avantage est accordé à tous les retraités quelle que soit la durée des services effectués. Il lui demande dans ces conditions de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'elle envisage de prendre tendant à remédier à cette situation.

Gendarmes officiers de police judiciaire : situation.

27914. — 31 octobre 1978. — **M. Charles Zwickert** demande à **M. le ministre de la défense** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à améliorer la condition des gendarmes officiers de police judiciaire. En effet, la qualité d'officier de police judiciaire n'apporte à son détenteur que l'octroi d'une prime mensuelle qui semble ne pas dépasser 15 francs à l'heure actuelle.

Primes régionales à la création d'entreprises industrielles : limitation.

27915. — 31 octobre 1978. — **M. Georges Berchet** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur les conditions de l'application du décret n° 77-850 du 27 juillet 1977, commenté par la circulaire n° 77-335 (Intérieur) du 28 juillet 1977, habilitant les établissements publics régionaux à accorder aux petites et moyennes entreprises industrielles des primes régionales à la création d'entreprises industrielles. L'article 4 dudit décret instaure un plafonnement de ces subventions d'équipement : 80 000 francs pour les zones d'aide maximum définies aux annexes I et II du décret n° 76-325 du 14 avril 1976 ; 50 000 francs pour les autres zones figurant dans les annexes III et IV de ce même décret. Ces maximums sont nettement inférieurs à ceux de la prime de développement régional instituée par le décret du 14 avril 1976 (art. 6) dont le montant est déterminé avec beaucoup plus de souplesse tant par le volume des investissements que par le nombre d'emplois créés. En conséquence, il lui demande si cette limitation des aides accordées par les établissements publics régionaux aux petites et moyennes entreprises industrielles est compatible avec l'impérieuse nécessité d'encourager et de promouvoir au niveau régional la création d'emplois.

Difficultés rencontrées par les collectivités locales pour la construction des casernes de gendarmerie.

27916. — 31 octobre 1978. — **M. Charles-Edmond Denglet** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense** sur les difficultés rencontrées actuellement par les collectivités locales pour la construction des casernes de gendarmerie. En effet, toute collectivité locale qui entreprend de construire pour une brigade de gendarmerie se voit imposer un premier bail non revisable pendant une durée de quinze années au taux maximal de 7 p. 100 du coût total des travaux, ce coût total étant lui-même limité par des coûts plafonds par unité logement, fixés trimestriellement par le président de la commission nationale des opérations immobilières et de l'architecture. Ce coût plafond s'établit au 21 juillet 1978 à 188 000 francs. Le coût total inclut le prix du terrain. Or, il s'avère qu'en règle générale les coûts plafonds sont dépassés, étant donné les prix actuels de la construction. Par ailleurs, le taux élevé des emprunts (y compris pour ceux contractés auprès de la Caisse des dépôts et consignations et de la Caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales [CAECL]) qui est de 10,25 p. 100 actuellement, et la limitation dans le temps à quinze ans, obligent les collectivités locales à imposer lourdement les populations pour couvrir les annuités et à les décourager d'entreprendre la construction de casernes pour celles qui en auraient l'attention. Il lui demande en conséquence s'il n'envisage pas de relever les taux plafonds dans une proportion qui corresponde aux prix réels et actuels de la construction.

Trafic sur la route nationale 191 à Nezel : difficultés.

27917. — 31 octobre 1978. — **M. Philippe Machefer** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les graves difficultés que créent à la commune de Nezel le trafic de plus en plus intense de la route nationale 191. Le risque grave d'accidents spectaculaires et notamment de rupture de conduite de gaz, exige que des mesures soient prises au plus haut niveau pour assurer dans un délai proche un meilleur écoulement du trafic sur cet axe routier. Les mesures à la disposition de la commune, du type interdiction de stationnement ou de roulement sur les trottoirs, ne paraissent pas susceptibles de régler la question. Il lui demande en conséquence quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation.

Lycée d'enseignement professionnel des Lilas (Seine-Saint-Denis) : situation.

27918. — 31 octobre 1978. — **M. Marcel Debarge** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation préoccupante du lycée d'enseignement professionnel (LEP) des Lilas (Seine-Saint-Denis). Cet établissement, ancien collège d'enseignement commercial à statut municipal, est récemment devenu un LEP de plein droit. Néanmoins, son passé fait qu'il partage ses locaux avec des écoles primaire et maternelle, sises dans le même bâtiment. Plusieurs salles font défaut, tandis qu'il manque également un dortoir à l'école maternelle. La municipalité des Lilas a acquis, il y a plusieurs années, un terrain propre à recevoir un LEP neuf et adapté, mais les travaux ne sont inscrits présentement dans aucun plan réalisable dans un avenir prévisible. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire de procéder à la construction d'un bâtiment neuf et, dans l'affirmative, dans quel avenir il compte passer du projet à la réalisation. Le même LEP manque par ailleurs, à la date du 15 octobre, d'une cinquantaine d'heures d'enseignement hebdomadaire, faute d'enseignants en nombre suffisant. Il lui demande en conséquence ce qu'il compte faire pour porter remède à une situation qui, cumulée avec tant d'autres, porte préjudice à l'enseignement public. Par ailleurs, compte tenu du grand nombre de difficultés relevées cette rentrée en Seine-Saint-Denis et de la surcharge des effectifs qui prévaut dans ce département, il lui demande s'il ne lui paraît pas logique d'établir, dans une certaine mesure, une corrélation entre la faible qualification des jeunes de Seine-Saint-Denis et la médiocrité du taux d'encadrement en vigueur dans ce département.

Indemnités journalières de sécurité sociale : revalorisation.

27919. — 31 octobre 1978. — **M. André Bohl** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fait que les salaires des assurés malades, bénéficiaires d'indemnités journalières, sont nettement inférieurs à la moyenne des salaires perçus par l'ensemble des travailleurs. Dans ces conditions, il lui demande s'il ne conviendrait pas de rechercher une autre référence pour déterminer l'évolution du salaire moyen des assurés sociaux, en modifiant notamment le décret du 29 décembre 1973 dans un sens tendant à ce que le calcul du coefficient annuel de revalorisation des rentes et des pensions s'effectue d'après l'augmentation réelle des salaires.

Inspecteurs et contrôleurs du travail : situation.

27920. — 31 octobre 1978. — **M. Roger Boileau** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à augmenter d'une manière substantielle le nombre des inspecteurs et contrôleurs du travail afin de parvenir à une meilleure surveillance de l'application des règles d'hygiène et de sécurité dans les entreprises.

Inspecteurs départementaux de l'éducation : situation indemnitaire et indiciaire.

27921. — 31 octobre 1978. — **M. Roger Boileau** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des inspecteurs départementaux de l'éducation nationale. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant, d'une part, à les doter de moyens institutionnels et budgétaires leur permettant d'assurer normalement leur mission et, d'autre part, le rétablissement de leur situation indiciaire et indemnitaire en leur octroyant notamment une indemnité de responsabilité et en relevant d'une manière plus substantielle leur indemnité pour charges administratives.

Service social et de la santé scolaire de Meurthe-et-Moselle : situation.

27922. — 31 octobre 1978. — **M. Roger Boileau** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le nombre particulièrement élevé d'enfants scolarisés pour le département de la Meurthe-et-Moselle et les effectifs singulièrement restreints d'assistantes sociales scolaires, d'adjointes et d'infirmières de santé scolaire et de secrétaires de la santé scolaire pour un même département. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre, notamment dans le cadre du projet de loi de finances pour 1979, tendant à doter ce département de personnels suffisant au développement et au bon fonctionnement du service social et de santé scolaire.

Académie de Nancy-Metz : situation.

27923. — 31 octobre 1978. — **M. Roger Boilsau** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation, notamment sur le plan des effectifs, des personnels de service, ouvrier et de laboratoire, chargés de l'entretien des locaux, de la restauration et des préparations des cours pratiques dans les établissements du second degré. Selon les prévisions contenues dans le projet de loi de finances pour 1979, une dizaine de postes seulement seraient envisagés pour l'académie de Nancy-Metz, alors qu'un contingent de postes beaucoup plus important serait sans doute nécessaire afin que ce service public soit rempli dans les meilleures conditions possible. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à prévoir une dotation plus importante en personnels de service, ouvrier, et de laboratoire pour cette académie.

Fonctionnaires : validation d'ancienneté après changement de catégorie.

27924. — 31 octobre 1978. — **M. André Fosset** expose à **M. le Premier ministre** que les fonctionnaires de catégorie A, admis par concours, auxquels la loi n° 77-574 du 7 juin 1977 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier accorde la possibilité de bénéficier de la prise en compte des services antérieurs qu'ils ont accomplis en catégorie B, sont déçus de constater que, plus d'un an après la promulgation de cette loi, le décret d'application n'a pas encore été publié. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître la date à laquelle il compte arrêter ce texte réglementaire.

Chefs d'établissements secondaires : statut.

27925. — 31 octobre 1978. — **M. Jacques Chaumont** appelle à nouveau 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, il 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 des 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.

Etablissements à but public : possibilité d'exonération de la taxe foncière.

27926. — 31 octobre 1978. — **M. Jacques Chaumont** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation d'une association sportive qui a réalisé, par ses propres moyens, la construction d'un gymnase. Cette association est totalement bénévole et a une action sociale en faveur des jeunes dans un quartier déshérité. La direction des services fiscaux vient cependant d'adresser au président de ce club un rappel sur quatre ans d'une taxe foncière sur les propriétés bâties. Comme cette société ne possède aucune ressource il aimerait savoir quels sont les moyens de recours dont dispose l'administration dans des cas de cette nature et si pour tenir compte de l'intérêt général, il ne lui semblerait pas raisonnable d'exonérer de la taxe foncière, prévue au titre de l'article 390, les établissements à but public, propriétés de sociétés sans but lucratif.

SNCF : nouveaux horaires de la ligne Paris—Grenoble.

27927. — 31 octobre 1978. — **M. Paul Jargot** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur les conséquences de la mise en place des nouveaux horaires de la SNCF sur la ligne Paris—Grenoble, qui soulève de la part des usagers, une légitime vague de protestations. En particulier, le Grenoble—Paris du matin ne s'arrête plus, à 7 h 20, en gare de la La Tour-du-Pin, sous-préfecture du département de l'Isère. Environ soixante personnes sont concernées par cette suppression et doivent partir au train de 6 h 58, qui ne laisse que trois minutes à Lyon pour effectuer le changement de qual. Les usagers de ce train ont à plusieurs reprises manifesté sur la voie, obligeant le train à s'arrêter. Ces jours-là, il n'avait pas plus de deux à trois minutes de retard sur l'horaire prévu, ce qui

démontre bien que l'arrêt de La Tour-du-Pin est possible sans grande perte de temps. Par ailleurs, deux trains partant de Paris dans l'après-midi, et joignant Lyon et Grenoble ont été supprimés le samedi uniquement, provoquant une gêne certaine pour tous ceux qui veulent rejoindre les Alpes en fin de semaine. Enfin, la commune de Saint-André-le-Gaz, gare importante puisqu'à l'intersection des lignes Lyon—Grenoble et Lyon—Chambéry, n'a plus de liaison le matin avec la Tour-du-Pin, ville sous-préfecture, et Bourgoin, siège du tribunal de grande instance. Les trains passant vers 8 heures le matin ne s'arrêtent pas aux trois gares, n'en desservant qu'une ou deux, ce qui est une gêne certaine pour de nombreux usagers, en particulier les retraités, les mères de famille et les lycéens. Des commerçants signalent également d'importants retards dans la livraison des colis express qui ne sont plus déposés à la gare de Saint-André-le-Gaz, mais livrés par le Sernam, par camion, avec de plus grands délais. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre afin de remédier à cette situation et permettre aux usagers d'utiliser le service public.

Rentrée scolaire à Charvieu-Chavagneux : difficultés.

27928. — 31 octobre 1978. — **M. Paul Jargot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les graves difficultés de la rentrée scolaire à Charvieu-Chavagneux (Isère). En effet, le respect des directives ministérielles concernant la limitation des effectifs des cours élémentaires à vingt-cinq élèves nécessitait la création d'une classe supplémentaire qui avait d'ailleurs été demandée. Or, ce poste indispensable n'a toujours pas à ce jour été accordé, ce qui entraîne une surcharge des autres classes avec trois CE 2 de 31 à 32 élèves, trois CM 1 de 36 à 37 élèves et trois CM 2 de 33 élèves. Ces effectifs rendent bien sûr extrêmement difficiles les conditions d'enseignement dans ces classes surchargées. De plus, il n'a été tenu aucun compte de la situation spécifique de Charvieu-Chavagneux dont la population est composée de 50 p. 100 de familles immigrées, ce qui se retrouve bien sûr dans la population scolaire. Il est bien évident que dans de telles conditions, la qualité de l'enseignement ne peut être améliorée que par un abaissement de l'effectif de chaque classe, grâce au moins à une création supplémentaire. Seule une telle mesure mettra fin à la situation actuelle qui contredit totalement les déclarations officielles sur l'égalisation des chances des enfants devant l'école, grâce à l'amélioration des conditions d'enseignement. Il lui demande donc quelles mesures compte prendre le Gouvernement en ce sens pour aligner ses actes sur ses promesses et déclarations d'intention.

Ligne Grenoble—Veynes : situation.

27929. — 31 octobre 1978. — **M. Paul Jargot** rappelle à **M. le ministre des transports** que si la ligne de chemin de fer Grenoble—Veynes n'est pas menacée de fermeture, ainsi que le ministre des transports l'a répondu à **M. le député Louis Maisonnat** le 9 juin 1978, un certain nombre de décisions entraîne, depuis quelques mois, une réduction de la qualité de ces services publics de transport : réduction de vitesse due à un moindre entretien des voies qui supprime à Grenoble une correspondance intéressante sur Lyon puis Paris ; report des travaux de modernisation de la voie. Les élus concernés, les organisations socio-professionnelles et associations réunis dans le comité d'expansion économique du Trièves et le comité pour l'aménagement et l'expansion économique de l'Isère ont manifesté leur souci du développement de ce moyen de transport en organisant différentes actions ; en particulier, une journée de promotion le 1^{er} octobre 1978, qui connut un véritable succès auprès du public : 350 personnes se retrouvant pour une circulation spéciale d'un train Grenoble à Veynes. Afin d'assurer l'avenir de cette ligne, les élus ont constitué au sein du comité d'expansion économique du Trièves une commission des transports. Il lui demande de reconnaître : la nécessité de rétablir la qualité du service ferroviaire au moins tel qu'il existait à l'horaire d'été 1978 ; la pertinence d'une action conjointe des comités d'expansion du Trièves et de l'Isère avec les services compétents de la SNCF et du schéma régional et départemental des transports pour mettre au point un programme d'amélioration des services de transport sur cette ligne.

Groupe Tréfinmétaux : situation.

27930. — 31 octobre 1978. — **M. Paul Jargot** appelle l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la demande de la direction du groupe Tréfinmétaux, premier transformateur de cuivre au niveau national, de supprimer 540 postes, dont 115 dans le département de l'Isère, à Pont-de-Chéruy, Charvieu-Chavagneux et Chavanoz. Ce dernier établissement est spécialisé dans la fabrication des câbles téléphoniques et emploie 613 salariés. Son principal client, les PTT, envisage de réduire les commandes de l'ordre de 30 p. 100. La direction de l'établissement a pris des mesures immédiates et graves concernant l'emploi : horaire réduit à trente-deux heures jusqu'à

fin octobre et à vingt-six heures quarante en novembre et décembre. Les travailleurs et la population sont vivement inquiets et se demandent si le groupe Tréfinétaux n'envisagerait pas d'abandonner la transformation du cuivre en France. Ils s'interrogent par ailleurs sur la nécessité des déclarations gouvernementales relatives à la création et au maintien de l'emploi alors que dans le même temps, les emplois où l'Etat est directement responsable subissent une baisse d'activité mettant en cause la situation de milliers de travailleurs. Il lui demande quelles dispositions il entend prendre dans cette affaire.

*Ancien « collaborateur » émigré :
déclarations publiques scandaleuses.*

27931. — 31 octobre 1978. — A la suite des déclarations scandaleuses faites à un hebdomadaire par le responsable de la déportation de dizaines de milliers de Français au cours de la dernière guerre mondiale, **M. Jean-Marie Bouloux** demande à **M. le Premier ministre** quelles actions le Gouvernement a engagées ou compte engager pour que soient respectés à la fois l'honneur et la mémoire de tous les martyrs de la déportation.

Ancien « collaborateur » émigré : relations avec l'ambassade.

27932. — 31 octobre 1978. — **M. Jean Lecanuet** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il est exact que M. Darquier de Pellepoix, comme il vient de le déclarer publiquement, assistait aux réceptions de l'ambassade de France en Espagne.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

ANCIENS COMBATTANTS

Veuve d'aveugle de la Résistance.

27458. — 21 septembre 1978. — **M. Philippe Machefer** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** si une veuve peut percevoir une quelconque partie de réversion de l'allocation spéciale aux aveugles enrôlés dans la Résistance (loi n° 48-1088 du 8 juillet 1948).

Réponse. — Le droit à pension de veuve découle, dans la législation des pensions militaires d'invalidité, des droits de l'époux victime physique de la guerre. Tel n'est pas le cas des veuves des aveugles de la Résistance dont la cécité n'est pas imputable à la guerre. Les dispositions insérées dans le code des pensions militaires d'invalidité, relatives à l'attribution d'allocations spéciales à ces grands handicapés, sont la traduction matérielle d'une compensation strictement personnelle, n'ouvrant, par conséquent, pas droit à réversion.

Soixantième anniversaire de l'armistice de 1918 : célébration.

27623. — 10 octobre 1978. — **M. Max Lejeune** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** quelles dispositions particulières compte prendre le Gouvernement pour célébrer dignement le soixantième anniversaire du glorieux armistice de 1918. Il demande également dans quels proportions sera augmenté le contingent d'entrées dans l'ordre de la Légion d'honneur particulièrement souhaitable pour les anciens combattants de la guerre 1914-1918.

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire relève à la fois de la compétence du secrétaire d'Etat aux anciens combattants et du ministre de la défense (décorations). Le secrétaire d'Etat aux anciens combattants a, dans une réponse à une question orale au Sénat, le 30 juin 1978, précisé la position du Gouvernement sur la commémoration du soixantième anniversaire de l'armistice du 11 novembre 1918, en déclarant notamment : « Monsieur le Président de la République et le Gouvernement tout entier attachent le plus grand prix à ce que l'anniversaire du 11 novembre 1918 soit cette année, plus encore que les années précédentes, un jour marquant pour la France. » Les manifestations nationales se dérouleront à Paris et à Compiègne les 10 et 11 novembre et des directives ont été adressées dans les départements pour rappeler la solennité particulière de l'hommage à rendre aux combattants de toutes les générations. Les pouvoirs publics et les associations se joindront pour témoigner la reconnaissance des Français au monde combattant. Dans le domaine des décorations, le ministre de la défense compétent a précisé par la voie des réponses

aux questions écrites que : « Les vétérans anciens combattants de 1914-1918 feront l'objet d'une promotion du soixantième anniversaire à l'occasion de laquelle 700 croix de la Légion d'honneur seront attribuées pour le 11 novembre prochain. La gratuité des insignes avec exonération des droits de chancellerie est réservée, de droit, par le code de la Légion d'honneur au temps de guerre. Des dispositions sont prévues pour la remise gracieuse de leurs insignes aux récipiendaires aux moyens les plus modestes. »

BUDGET

Commerce et artisanat : révision des charges sociales et fiscales.

19314. — 20 février 1976. — **M. Pierre Tajan** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur les difficultés grandissantes dues pour une large part au poids inégal des charges sociales et fiscales que connaissent les entreprises à caractère familial des secteurs de l'artisanat et plus spécialement du commerce. Au moment où le Président de la République met l'accent pour 1976 sur la promotion de la qualité de la vie, ces entreprises apparaissent devoir jouer un rôle de tout premier plan grâce à l'animation sociale qu'elles créent et aux multiples services personnalisés qu'elles sont seules à pouvoir assurer. Il lui demande, dans ces conditions, quelles mesures concrètes il entend prendre ou proposer pour maintenir ces catégories d'entreprises dont les activités s'avèrent irremplaçables pour assurer une croissance plus humaine.

Réponse. — La loi du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat qui concerne en particulier les entreprises à caractère familial a défini les principes d'un développement équilibré du commerce et de l'artisanat dans le cadre de l'économie nationale. Au plan fiscal, cette loi n'a pas créé pour les commerçants et artisans une législation spécifique, qui n'aurait pas de raison d'être. Elle traduit cependant la volonté de rapprocher progressivement et en fonction de l'amélioration constatée dans la connaissance des revenus commerciaux et artisanaux les conditions d'imposition des différentes catégories de revenus professionnels. L'institution des centres de gestion agréés par la loi du 27 décembre 1974 a constitué une étape essentielle dans la voie de ce rapprochement qui a marqué un nouveau progrès avec l'intervention de la loi de finances pour 1978. Les entreprises industrielles, commerciales, artisanales ou agricoles placées sous un régime réel d'imposition et dont le chiffre d'affaires n'excède pas 1 500 000 francs pour les ventes et 450 000 francs pour les prestations de services peuvent, en effet, en adhérant à un de ces centres, bénéficier d'un abattement de 20 p. 100 de leur bénéfice imposable pour la fraction de ce bénéfice n'excédant pas 150 000 francs et de 10 p. 100 au-delà de cette limite jusqu'à 360 000 francs. Par ailleurs, le nouveau régime simplifié d'imposition institué par la loi de finances pour 1977 en faveur des entreprises dont le chiffre d'affaires n'excède pas le double des limites d'application du forfait comporte des obligations très sensiblement allégées par rapport à l'ancien et doit permettre aux contribuables qui y sont soumis de droit ou par option d'être imposés, sans sujétions excessives, sur la base de leurs résultats effectifs. De même, en matière de taxe sur la valeur ajoutée, des mesures particulières ont été prises en faveur des entreprises qui optent pour le régime simplifié ; c'est ainsi, notamment, qu'en vertu des dispositions de l'article 8 de la loi de finances pour 1978 ces redevables peuvent conserver le bénéfice de la franchise et des décotes. Enfin, la loi du 29 juillet 1975 instituant la taxe professionnelle en remplacement de la patente a prévu diverses mesures en faveur des petites entreprises artisanales et commerciales. Ainsi l'exonération dont bénéficiaient les artisans travaillant seuls ou avec le concours d'une main-d'œuvre familiale, d'apprentis sous contrat ou d'un simple manœuvre a été reconduite. Une réduction de 50 p. 100 des bases est accordée aux artisans employant moins de trois salariés et effectuant principalement des travaux de fabrication, de transformation, de réparation ou de prestations de services. De même, les petites entreprises artisanales et commerciales ne sont pas imposées sur la valeur locative des équipements et biens mobiliers servant à l'exercice de leur profession. L'entrée en vigueur de la taxe professionnelle s'est traduite par un allègement sensible des bases d'imposition des petits artisans et commerçants. Et pour que cette diminution des bases aboutisse, même dans les très petites communes, à une réduction effective des cotisations, ceux qui exercent leur activité dans des communes à faible potentiel fiscal sont exonérés de la part départementale de taxe professionnelle. En outre, l'harmonisation des régimes sociaux prévue par ladite loi d'orientation est maintenant pratiquement réalisée : les pensions d'assurance vieillesse des artisans et commerçants, alignées sur celles du régime général, ont été revalorisées de plus de 150 p. 100 depuis l'intervention de la loi du 3 juillet 1972 (soit autant que de 1950 à 1972) ; le montant et les conditions d'attribution des prestations familiales

ont été unifiés alors que les travailleurs indépendants bénéficient de possibilités d'exonération et d'un taux réduit de cotisations; les régimes invalidité décès ont été améliorés ou mis en place ainsi que des régimes complémentaires d'assurance vieillesse; enfin, les taux de remboursement des prestations maladie maternité ont été alignés sur ceux du régime général des salariés en matière de gros risque, la cotisation restant très inférieure à celle de ce dernier.

Syndicats pour l'électricité : assiette de la surtaxe.

26715. — 15 juin 1978. — **M. Paul Girod** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur le fait que les syndicats pour l'électricité voient leurs ressources diminuer suite à l'arrêté du 28 avril 1978. Jusqu'à cette date l'assiette de la surtaxe comprenait la première tranche de consommation et les suivantes; l'arrêté ayant transformé cette première tranche en prime celle-ci échappe à la surtaxe. Il lui demande si cette première tranche ne pourrait pas être plutôt considérée comme un forfait de consommation et de ce fait soumise à la surtaxe.

Réponse. — Le problème évoqué par l'honorable parlementaire a été résolu par l'article 6 de la loi de finances rectificative pour 1978 (n° 78-653 du 22 juin 1978) qui a modifié les règles d'assiette de la taxe communale et intercommunale sur les consommations d'électricité basse tension, de manière à en maintenir le produit au niveau prévu avant l'arrêté du 28 avril 1978 fixant les nouveaux tarifs de l'électricité basse tension. Désormais la taxe sera assise sur 80 p. 100 du montant total hors taxes de la facture d'électricité et non plus sur la part du montant de cette facture variant avec les consommations relevées. Cette modification permet d'éviter la diminution des ressources qui aurait résulté de la suppression, dans l'assiette de la taxe, de la majoration de première tranche de consommation électrique.

CULTURE ET COMMUNICATION

Marché des objets d'art : statistiques.

27217. — 5 août 1978. — **M. Bernard Hugo** demande à **M. le ministre de la culture et de la communication** de lui communiquer les chiffres les plus récents en sa possession concernant le marché des objets d'art, les recettes en résultant pour l'Etat et l'utilisation de ces sommes.

Réponse. — Le ministère de la culture et de la communication ne dispose pas directement de statistiques concernant le marché des objets d'art. Il peut simplement apprécier l'importance du circuit marchand au travers des éléments communiqués par la direction de la documentation fiscale, la direction générale des douanes, la confédération des métiers d'art et des déclarations des chiffres d'affaires effectuées par les galeries pour le financement de la part employeur du régime de sécurité sociale des artistes auteurs d'œuvres graphiques et plastiques institué par la loi n° 75-1348 du 31 décembre 1975. Pour tenter d'en apprécier l'importance, il est nécessaire de considérer distinctement : 1° les chiffres relatifs au commerce (constitués par la valeur totale des œuvres vendues ou par le montant des commissions) : statistique établie par la direction de la documentation fiscale sur la base des classifications INSEE : 849 071 000 francs. Cette statistique porte sur les années 1974 et 1975 et reste assez incomplète puisqu'elle fait abstraction de très nombreux commerces pour lesquels la vente d'œuvres d'art originales ou d'objets d'art est une activité secondaire; statistique établie par la maison des artistes : 380 000 000 F. Cette statistique porte sur l'année 1977 et concerne les seuls commerces diffusant des œuvres d'art originales, à titre principal ou secondaire. En sont exclues par exemple les ventes d'objets d'antiquité qui ne sont pas des œuvres d'art plastiques ou graphiques de même que les ventes de multiples. 2° Les chiffres relatifs aux diverses activités concourant à la réalisation des œuvres d'art originales et d'objets d'art — statistique professionnelle établie par le CNIMAMC (confédération des métiers d'art) : 2 220 342 000 francs pour 1975. 3° Les chiffres relatifs aux exportations (pour 1977) — statistique établie par la direction générale des douanes sur la base des classifications du tarif douanier commun :

Œuvres d'art originales	356 360 000 F
Antiquités (de plus de cent ans)	92 107 000
	448 467 000 F

Les recettes fiscales résultant de ces diverses transactions ne sont pas connues par le ministère de la culture et de la communication mais devraient pouvoir être précisées par le ministère de l'économie (direction de la documentation fiscale) qui dispose de

statistiques annuelles exhaustives. Quoi qu'il en soit on peut avancer les observations ci-après : seules sont connues avec précision les recettes provenant des ventes publiques (TVA) ou entre particuliers (taxe sur la valeur ajoutée); les exportations d'œuvres d'art ou d'objets d'art représentent d'importantes rentrées de devises et de ce fait méritent d'être encouragées, notamment par une simplification des procédures douanières actuellement en vigueur, à condition bien évidemment que l'exportation ne porte pas sur les œuvres ou objets dont l'intérêt justifie le maintien dans le patrimoine national. Ces recettes ne font pas l'objet d'une affectation spécifique mais sont versées au budget général.

DEFENSE

Cas d'un appelé gravement malade : délais des secours.

27649. — 10 octobre 1978. — **M. Marcel Gargar** a l'honneur d'exposer à **M. le ministre de la défense** ce qui suit : le 18 avril 1978, un jeune appelé du contingent BTA 250, indisposé alors qu'il regagnait sa base, consultait le médecin de famille qui lui recommandait une hospitalisation d'urgence à l'hôpital militaire Begin, à Saint-Mandé. La gendarmerie aussitôt alertée a téléphoné à 18 heures à l'hôpital militaire qui a annoncé l'envoi immédiat d'une ambulance à 20 heures. Après une pénible attente, la famille avise la gendarmerie que l'état du malade s'aggrave. La gendarmerie recommande alors le transfert par une ambulance privée qui, venant de Montreuil, arrive à l'hôpital à 20 h 10. L'ambulance militaire n'est arrivée au domicile de la famille qu'à 20 h 40. A 5 h 15, le mercredi 19 avril 1978, la famille est informée du décès du jeune homme des suites d'une méningite. Un tel retard, inadmissible dans les premiers soins à prodiguer au malade, a sans doute déterminé l'aggravation du mal qui n'a pu être jugulé à temps du fait du long retard mis par l'ambulance militaire à intervenir. Afin d'éviter de tels cruels drames à l'avenir, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les ambulances requises et les secours d'urgence nécessaires interviennent aussitôt l'alerte donnée par les militaires concernés ou leur famille.

Réponse. — Les moyens terrestres de secours d'urgence et d'évacuation des malades sont mis en œuvre, dans le domaine militaire, dès que l'alerte est donnée. Toutefois, liés à leur déplacement sur routes, ils subissent les aléas de la circulation.

ECONOMIE

Réglementation des cosmétiques (publication d'un décret).

22880. — 26 février 1977. — **M. Charles Zwickert** demande à **Mme le secrétaire d'Etat auprès du ministre délégué à l'économie et aux finances (Consommation)** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances de publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 2 de la loi n° 75-604 du 10 juillet 1975 modifiant le livre V du code de la santé publique et concernant la fabrication, le conditionnement, l'importation et la mise sur le marché des produits cosmétiques et des produits d'hygiène corporelle, et devant déterminer les conditions d'application de ces nouvelles dispositions et notamment les règles concernant la dénomination, l'emballage, l'étiquetage et la numérotation des lots de fabrication ou d'identification, ainsi que les caractères de la publicité des produits cosmétiques et des produits d'hygiène corporelle.

Cosmétiques : publication des textes d'application de la loi.

22886. — 26 février 1977. — **M. René Tinant** demande à **Mme le secrétaire d'Etat (Consommation)** de bien vouloir préciser les perspectives et les échéances de publication des arrêtés interministériels prévus à l'article 2 de la loi n° 75-604, du 10 juillet 1975, modifiant le livre V du code de la santé publique, et concernant la fabrication, le conditionnement, l'importation et la mise sur le marché des produits cosmétiques et des produits d'hygiène corporelle, et devant fixer la liste des agents conservateurs, des bactéricides et des fongicides qui peuvent être employés dans les produits cosmétiques ou les produits d'hygiène corporelle, la liste des colorants qui peuvent contenir les produits cosmétiques ou les produits d'hygiène corporelle, destinés à être en contact avec les muqueuses, ainsi que la liste des substances dont l'usage est prohibé.

Réponse. — Plusieurs décrets et arrêtés d'application de la loi n° 75-604 du 10 juillet 1975 qui intéressent les honorables parlementaires ont été pris : décret n° 77-219 du 7 mars 1977 relatif à la qualification des professionnels, responsables de la fabrication, du conditionnement, de l'importation, des contrôles de qualité, de la détention et de la surveillance des stocks de matières premières

et de produits finis en ce qui concerne les produits cosmétiques et les produits d'hygiène corporelle ; décret n° 77-220 du 7 mars 1977 relatif aux déclarations incombant aux établissements de fabrication, de conditionnement et d'importation des produits cosmétiques et des produits d'hygiène corporelle ; arrêté du 7 mars 1977 fixant la liste des catégories de produits cosmétiques et d'hygiène corporelle ; décret n° 77-469 du 28 avril 1977 relatif à la présentation et à la publicité des produits cosmétiques et d'hygiène corporelle ; décret n° 77-1558 du 28 décembre 1977 relatif à la constitution du dossier et aux transmissions préalables à la mise sur le marché d'un produit cosmétique ou d'hygiène corporelle ; arrêté du 28 décembre 1977 relatif aux avertissements devant figurer sur les récipients, emballages ou notices des produits cosmétiques et d'hygiène corporelle. Cinq autres textes réglementaires sont en préparation.

ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE

Barrages hydro-électriques en amont de Lyon : vidanges.

26709. — 15 juin 1978. — **M. Alfred Gérin** a l'honneur de demander à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** de lui indiquer les raisons qui justifient les vidanges des barrages hydro-électriques en amont de Lyon tels que Génissiat, à une période de l'année où se situent de nombreuses fêtes sportives sur le Rhône (tournois de joute par exemple). Les eaux polluées provenant de la vidange récente de ce barrage ont perturbé le déroulement de ces manifestations et ont même obligé un certain nombre de sociétés sportives à annuler leurs compétitions. Ne serait-il pas possible de procéder à ces vidanges dans une autre période de l'année où il n'y a pas de manifestations sportives sur le Rhône, voire en hiver. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre afin qu'à l'avenir de tels désagréments ne se reproduisent pas.

Réponse. — La vidange totale du barrage de Génissiat est intervenue pour la première fois depuis trente ans, concurremment avec celle du barrage suisse de Verbois. Les dates de ces différentes vidanges avaient été déterminées après concertation de l'ensemble des services français et suisses concernés. Par ailleurs, plusieurs réunions préparatoires avaient conduit à la mise en place d'un dispositif de surveillance qui a permis d'arrêter la vidange dès constatation des premières pertes halieutiques. Même si les moyens modernes de contrôle technique de l'état du barrage permettent, dans certains cas, de diminuer la périodicité des vidanges totales, périodicité qui, à l'origine, avait été fixée à dix ans pour Génissiat, des raisons de sécurité et d'entretien imposent des vidanges et des chasses partielles assez régulières. Ces vidanges et chasses ne peuvent être réalisées qu'en période de hautes eaux, soit pour le Haut-Rhône à la période de fonte de neiges correspondants à la fin du printemps et au début de l'été. Effectuées en hiver, c'est-à-dire en basses eaux, ces vidanges conduiraient naturellement à des dommages supérieurs. Le ministère de l'environnement et du cadre de vie va désigner, prochainement, un inspecteur général qui sera chargé de déterminer dans quelles conditions hydrauliques et halieutiques s'est effectuée la vidange de juin 1978 et, après concertation avec les services suisses compétents, de faire toutes propositions utiles sur la périodicité, le volume et la date des prochaines vidanges afin d'éviter le retour à une situation analogue. La publicité des décisions ainsi prises sera assurée pour que les usagers du Rhône puissent prendre toutes dispositions pour pallier les inconvénients de ces vidanges et chasses périodiques.

Pollution : vidange du barrage de Génissiat.

26723. — 16 juin 1978. — **M. Serge Mathieu** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur le désastre écologique, et plus spécialement halieutique, qu'a entraîné la récente vidange du barrage de Génissiat. Il lui demande s'il compte prendre, en liaison avec les différents services intéressés, toutes mesures propres à éviter des conséquences aussi regrettables, en faisant procéder, par exemple, à des vidanges à intervalles plus rapprochés, ce qui serait de nature à éviter l'accumulation excessive, au fond du réservoir, de matières polluantes.

Réponse. — La vidange totale du barrage de Génissiat est intervenue pour la première fois depuis trente ans, concurremment avec celle du barrage suisse de Verbois. Les dates de ces différentes vidanges avaient été déterminées, après concertation de l'ensemble des services français et suisses concernés. Par ailleurs, plusieurs réunions préparatoires avaient conduit à la mise en place d'un dispositif de surveillance qui a permis d'arrêter la vidange dès constatation des premières pertes halieutiques. Même si les moyens modernes de contrôle technique de l'état du barrage permettent, dans certains cas, de diminuer la périodicité des vidanges totales,

périodicité qui, à l'origine, avait été fixée à dix ans pour Génissiat, des raisons de sécurité et d'entretien imposent des vidanges et des chasses partielles assez régulières. Ces vidanges et chasses ne peuvent être réalisées qu'en période de hautes eaux, soit pour le haut Rhône à la période de fonte de neiges correspondant à la fin du printemps et au début de l'été. Effectuées en hiver, c'est-à-dire en basses eaux, ces vidanges conduiraient naturellement à des dommages supérieurs. Le ministère de l'environnement et du cadre de vie va désigner, prochainement, un inspecteur général qui sera chargé de déterminer dans quelles conditions hydrauliques et halieutiques s'est effectuée la vidange de juin 1978 et, après concertation avec les services suisses compétents, de faire toutes propositions utiles sur la périodicité, le volume et la date des prochaines vidanges afin d'éviter le retour à une situation analogue. La publicité des décisions ainsi prises sera assurée pour que les usagers du Rhône puissent prendre toutes dispositions pour pallier les inconvénients de ces vidanges et chasses périodiques.

Conseils départementaux d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement : mise en place.

27068. — 21 juillet 1978. — **M. Pierre Vallon**, tout en se félicitant de la mise en place des conseils départementaux d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement, conformément à la loi du 3 janvier 1977 sur l'architecture, demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** de bien vouloir préciser les dispositions qu'il envisage de prendre afin de donner à ces conseils départementaux leur plein effet dès le 1^{er} janvier 1979 et de leur permettre, par ailleurs, d'exercer leur tâche en toute indépendance vis-à-vis de tel ou tel secteur de l'administration.

Réponse. — Les missions des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement sont fixées par la loi n° 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture. En application de cette loi, les statuts types des conseils d'architecture, approuvés par le décret n° 78-172 du 9 février 1978, précisent les modalités d'administration, et de fonctionnement de chaque association départementale. L'instruction du 9 février 1978 relative à la mise en place des conseils d'architecture a rappelé les objectifs généraux des CAUE et proposé des modalités de constitution de ces conseils d'architecture. Les groupes de travail qui ont été constitués doivent déboucher très rapidement sur la création de l'institution proprement dite. Bien entendu, les conseils d'architecture ne pourront, des leur institution, assurer la totalité des missions que la loi leur confie; les actions conduites devront se développer progressivement selon des directions et à un rythme correspondant aux besoins spécifiques de chaque département concerné. Il reste que tous les conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement devront être effectivement mis en place à la fin du mois de mars 1979. Afin de rendre possible, avec les moyens existants, cette mise en place accélérée, de nouvelles instructions ont été données aux préfets des départements par une circulaire en date du 3 octobre 1978.

INDUSTRIE

Gaz liquéfiés : couleur standardisée pour chacun.

26755. — 16 juin 1978. — **M. Francis Palmero** rappelle à **M. le ministre de l'industrie** sa question écrite n° 18334 en date du 5 décembre 1975 dans laquelle il attirait son attention sur les dangers que peuvent courir les acheteurs de gaz liquéfié par suite de confusions commises par des commerçants entre gaz propane et gaz butane, dont témoignent de fréquents appels radio aux services de sécurité. Il lui demande à nouveau s'il ne juge pas opportun d'imposer aux sociétés distributrices une couleur standardisée pour chacun des gaz, de telles mesures ayant été prises pour des gaz utilisés dans l'industrie et les hôpitaux, et lui fait remarquer que les usagers particuliers, souvent moins informés, mériteraient sans doute autant de précautions.

Réponse. — L'utilisation d'une bouteille de propane pour alimenter une installation conçue pour fonctionner au butane se traduit, certes, par une utilisation médiocre de l'énergie, mais ne compromet pas la sécurité de l'utilisateur. En effet, le détendeur pour butane commercial à usage domestique (conforme à la norme NF 88765) réglé pour donner une pression aval de 28 millibars laissera passer le propane à cette pression, légèrement inférieure à celle de 37 millibars que fournit le détendeur à propane afin de donner lieu à une combustion complète dans l'appareil d'utilisation. L'erreur de branchement conduit en définitive à brûler du propane avec un excès d'air, et la combustion dans ces conditions ne peut pas produire d'oxyde de carbone. Dans le cas du raccord d'une bouteille de butane à une installation normalement alimentée en propane, des essais de contrôle de la qualité de la combustion ont été effectués afin

de vérifier si le pourcentage d'oxyde de carbone produit est compatible avec les limites imposées par les normes relatives aux appareils utilisant des combustibles gazeux. Les résultats de ces essais permettent de conclure que l'utilisation d'une installation au propane alimentée par erreur avec du butane ne présente pas de risque particulier. En définitive, la confusion, elle-même peu fréquente, entre les bouteilles de butane et de propane a des conséquences très limitées qui ne mettent pas en cause la sécurité de l'utilisateur.

Aménagement de la région de Boussac (Creuse).

26810. — 22 juin 1978. — **M. Eugène Romaine** rappelle à **M. le ministre de l'industrie** les termes de sa question écrite n° 18068 du 23 octobre 1975 restée sans réponse par laquelle il attirait l'attention du Gouvernement sur les avantages qui peuvent résulter du passage du gazoduc qui traverse le département de la Creuse et dont les conduites sont seulement à 30 kilomètres de Guéret et à 4 kilomètres de Boussac, agglomération très industrielle qui compte dans un rayon de 2 kilomètres plus de 3 000 habitants. Il lui rappelle qu'un gisement important de kaolin exploité par les établissements Villeroy et Boch serait susceptible d'être transformé sur place en céramique, et lui demande en conséquence si un aménagement de la région de Boussac ne pourrait être entrepris avec l'aide du délégué chargé de l'industrialisation du Massif Central et du Limousin.

Réponse. — Depuis que l'honorable parlementaire a posé, au ministre de l'équipement, sa précédente question, la distribution publique de Guéret a été raccordée au réseau de transport du gaz naturel. L'amenée de celui-ci à Boussac, où il n'existe pas de distribution publique de gaz, n'a en revanche pas paru possible. Elle nécessiterait la construction, à partir de l'artère de transport Roussine-Vindecy, d'un gazoduc de raccordement d'une longueur de 6 kilomètres et la création d'un réseau de distribution publique dans les rues de la ville. L'investissement correspondant serait proche de deux millions et demi de francs pour la desserte d'une population agglomérée inférieure à 2 000 habitants. Le nombre d'abonnés domestiques ne paraît pas pouvoir être supérieur, à terme, à 400. Les ventes potentielles tant dans les secteurs résidentiel et tertiaire que dans le secteur industriel n'apparaissent pas suffisantes pour atteindre un seuil de rentabilité convenable. La création d'une telle distribution publique ne serait donc pas justifiée. L'honorable parlementaire évoque aussi la possibilité d'alimenter des installations industrielles dans la zone de Boussac. Si un industriel important désirait s'implanter à proximité de la canalisation Roussine-Vindecy et être alimenté en gaz, la règle générale suivante lui serait appliquée : le financement du branchement depuis la canalisation de transport serait à sa charge. Il bénéficierait alors pour le gaz acheté du tarif en vigueur sur cette canalisation au point de piquage de son branchement. L'attention de l'honorable parlementaire est par ailleurs appelée sur le fait qu'il n'existe pas de gisement de kaolin dans la région de Boussac, mais un gisement de feldspath actuellement exploité par la Société Villeroy et Boch, qui l'utilise en partie pour elle-même pour ses fabrications de carreaux de grès dans ses usines françaises du nord de la France, et dans ses usines sarroises. Une partie plus faible de la production est vendue aux fabricants de porcelaine de Limoges et aux faïenceries de Gien. L'implantation dans la région même de Boussac d'une fabrique de produits céramiques ne paraît pas envisageable dans l'état actuel des réserves connues de feldspath, qui correspondent à environ dix années de production sur la base de l'extraction actuelle de l'ordre de 20 000 tonnes par an.

M. le ministre de l'industrie fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'il a été répondu directement à la question écrite n° 27145 posée le 28 juillet 1978 par **M. Roger Boileau**.

M. le ministre de l'industrie fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'il a été répondu directement à la question écrite n° 27341 posée le 1^{er} septembre 1978 par **M. Bernard Hugo**.

INTERIEUR

Personnes handicapées : mesures en faveur des aveugles.

27005. — 11 juillet 1978. — **M. Philippe Machefer** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** si, parmi les mesures à prévoir en faveur des handicapés, il ne conviendrait pas d'inclure le doublement de certains feux de signalisation situés à des passages piétonniers particulièrement dangereux par une signalisation sonore

destinée aux aveugles comme cela existe dans d'autres pays d'Europe occidentale et d'accorder la gratuité aux demandes de renseignements téléphoniques présentées par des personnes aveugles. (*Question transmise à M. le ministre de l'intérieur.*)

Réponse. — Le ministre de l'intérieur est très conscient des difficultés rencontrées par les handicapés, et notamment de la nécessité de tout mettre en œuvre afin de faciliter une meilleure insertion des aveugles dans la vie courante. Cependant, les problèmes de signalisation relèvent des pouvoirs généraux en matière de police dont le maire, en vertu de l'article L. 131-1, est investi. A l'intérieur de son agglomération, il appartient donc au maire de prendre les dispositions nécessaires pour favoriser d'une manière générale la sûreté et la commodité du passage, et de prévoir, le cas échéant, aux passages piétonniers les plus dangereux, l'inclusion d'installations, telles que le doublement des feux de signalisation par une signalisation sonore, facilitant le déplacement des aveugles. Il n'appartient pas au ministre de l'intérieur de répondre au problème de la gratuité des demandes de renseignements téléphoniques présentées par les aveugles que vous soulevez puisque cette question relève de la compétence du secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications.

SANTE ET FAMILLE

Transports sanitaires : réglementation.

25789. — 22 mars 1978. — **M. Albert Voilquin** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que la rigueur de la réglementation des transports sanitaires, aggravée par la circonstance que, dans la plupart des départements, les secours d'urgence aux blessés et aux malades sont désormais dévolus en exclusivité au secteur public, est de nature à entraîner infailliblement la disparition de quantité d'entreprises de transports sanitaires non agréées. Il lui demande, dans ces conditions, s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'envisager des mesures propres à éviter de telles conséquences, qui correspondraient à la perte de leur emploi, sans aucune protection sociale, ni aucune possibilité d'indemnisation ou de reconversion professionnelle, pour un nombre important de travailleurs indépendants.

Réponse. — Le ministre de la santé et de la famille rappelle à l'honorable parlementaire que la réglementation concernant les transports sanitaires a pour but d'améliorer les conditions dans lesquelles les malades et les blessés sont transportés, en instituant, notamment, pour les entreprises agréées, l'obligation de disposer, à bord de leurs véhicules, de deux personnes, l'une devant être munie du certificat de capacité d'ambulancier. Cette obligation est particulièrement importante en ce qui concerne les secours d'urgence aux victimes d'accidents, ce qui explique que le décret du 27 mars 1973 prévoit que dans la participation aux secours d'urgence organisés par les pouvoirs publics, ceux-ci font appel, en priorité, parmi toutes les entreprises privées, à celles qui sont agréées, tout en laissant subsister la possibilité d'appel aux entreprises non agréées. D'autre part, et d'un point de vue général, encore que la situation varie d'un département à l'autre, la part prise par les services publics dans les secours d'urgence a toujours été très importante : il est certain qu'elle a eu tendance à augmenter depuis quelques années, en raison des mesures préconisées par les médecins afin d'améliorer la qualité et l'efficacité des secours, de telles mesures pouvant difficilement relever du secteur privé. Celui-ci, néanmoins, a la faculté d'y contribuer de façon importante, par le biais, notamment, d'accords conclus avec les hôpitaux en application du décret du 2 décembre 1965. Enfin, il est probable que les difficultés réelles que connaissent les entreprises non agréées soient dues à des causes plus générales que la diminution de leur participation aux secours d'urgence, ceux-ci n'ayant représenté, depuis toujours, qu'une faible portion de leur activité totale.

Pharmacien, directeur d'un laboratoire d'analyses : remplacement.

26141. — 27 avril 1978. — **M. Emile Didier** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de bien vouloir lui indiquer si un pharmacien d'officine, directeur d'un laboratoire d'analyses de biologie médicale adjoint à celle-ci, peut, lorsqu'il s'absente temporairement, se faire remplacer dans toutes ses activités par un seul pharmacien possédant la qualification requise par le décret n° 75-1344 du 30 décembre 1975. En d'autres termes, il souhaite savoir : 1° si le remplaçant peut à cette occasion bénéficier de l'autorisation de cumul prévue au quatrième alinéa de l'article 2 de la loi n° 75-626 du 11 juillet 1975 ; 2° dans quelle mesure cette solution n'est applicable en cas de gérance après décès ; 3° dans la négative, si le recours simultané à deux remplaçants (ou deux gérants) l'un pour la pharmacie, l'autre pour le laboratoire, ne

risque pas pour les entreprises modestes de poser de graves problèmes financiers, notamment dans l'hypothèse où dans l'intérêt même de la santé publique il ne serait pas souhaitable d'envisager la fermeture temporaire de la pharmacie ou du laboratoire.

Réponse. — L'autorisation de cumul des fonctions de pharmacien et de directeur de laboratoire a un caractère personnel et n'est pas transmissible par le pharmacien d'officine à son remplaçant. En conséquence le remplaçant choisi pour exercer dans l'officine ne pourrait exercer dans le laboratoire d'analyses exploité conjointement à l'officine qu'en justifiant, outre la qualification prévue par le décret du 30 décembre 1975, de la dérogation à l'interdiction de cumul prévue à l'article L. 761 du code de la santé publique. Il en est de même en ce qui concerne le gérant après décès. Ces exigences résultent des dispositions de la loi du 11 juillet 1975 qui a entendu séparer de manière rigoureuse l'activité de directeur de laboratoire d'analyses médicales de toute autre activité médicale, pharmaceutique ou vétérinaire, et n'a admis le cumul qu'à titre dérogatoire et dans des conditions très strictement limitées.

Pharmaciens devenus capacitaires : prises de sang.

26142. — 27 avril 1978. — **M. Emile Didier** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que, le 9 décembre 1977, le Conseil d'Etat a annulé les dispositions de l'arrêté du 5 mars 1975 qui permettait aux pharmaciens (option Biologie) et aux pharmaciens d'autres options, titulaires de deux certificats d'études spéciales de biologie, de devenir capacitaires pour effectuer, en présence d'un médecin, des prélèvements sanguins veineux au pli du coude. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer si l'abrogation dudit arrêté aura pour effet de rendre désormais illicites les prélèvements de sang veineux effectués par des pharmaciens, non directeurs de laboratoires d'analyses, devenus capacitaires (au sens de l'article 5 bis de l'arrêté du 6 janvier 1962) avant le 9 décembre 1977.

Réponse. — L'arrêté du 5 mars 1975, dont les dispositions ont été annulées par le conseil d'Etat, complétait une liste de titres, diplômes et qualifications permettant de se présenter aux épreuves du certificat de capacité pour effectuer des prélèvements sanguins, institué par l'arrêté du 12 janvier 1962. Mais il importe de préciser que ce certificat de capacité, aux termes de l'article 5 de l'arrêté du 6 janvier 1962, modifié par l'arrêté du 27 décembre 1972, ne pouvait autoriser à procéder à des prélèvements de sang veineux que les seuls pharmaciens « directeurs et directeurs adjoints de laboratoires d'analyses médicales » et ce « exclusivement en vue des analyses qui leur sont confiées ». Ainsi, même à supposer qu'ils aient pu être titulaires du certificat de capacité, les pharmaciens non directeurs de laboratoires d'analyses n'ont jamais figuré parmi les personnes autorisées à procéder à des prélèvements de sang veineux. L'annulation intervenue par l'arrêt du conseil d'Etat du 9 décembre 1977 n'a donc aucune incidence sur leur situation : avant comme après cette annulation, ils n'ont pas pu et ne peuvent régulièrement procéder à de tels prélèvements. Il peut être précisé par ailleurs qu'en application de la loi n° 78-615 du 31 mai 1978 modifiant le dernier alinéa de l'article L. 372 du code de la santé publique, un projet de décret fixant la liste des personnes habilitées à effectuer ces prélèvements est actuellement en cours d'élaboration. Dès que les études préparatoires seront achevées, ce projet sera soumis à l'avis de l'Académie nationale de médecine, ainsi qu'aux ordres et organismes professionnels intéressés.

*Carte « station debout pénible » :
élargissement des conditions d'attribution.*

26287. — 9 mai 1978. — **M. Victor Robini** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation résultant du fait que la carte portant la mention « station debout pénible », n'est accordée qu'aux seuls titulaires de la carte « grands invalides », c'est-à-dire à ceux qui ont au moins un taux d'invalidité de 80 p. 100. Ainsi, par exemple, un amputé de la jambe, dont le taux d'invalidité fixé par le barème actuellement en vigueur est de 75 p. 100 maximum, n'a pas droit à la carte « station debout pénible ». Il lui demande donc s'il ne pourrait être envisagé, comme en ce qui concerne les invalides de guerre, l'attribution de la carte « station debout pénible », sur décision d'une commission médicale ou du médecin contrôleur de la direction départementale de l'action sanitaire et sociale, prise indépendamment de la possession de la carte de grand invalide.

Handicapés : octroi de la carte « station debout pénible ».

27098. — 22 juillet 1978. — **M. Noël Berrier** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation des handicapés ne bénéficiant pas de la carte d'invalidité. Il rappelle que certaines catégories d'handicapés n'atteignent pas le taux de

80 p. 100 exigé pour obtenir le bénéfice de cette carte. A tout le moins, il s'étonne de l'impossibilité pour eux de ne pouvoir bénéficier de la carte « station debout pénible ». Il lui demande donc quelles mesures elle envisage de prendre afin de pouvoir faire bénéficier ces handicapés de cette carte.

Réponse. — Le problème de l'élargissement des conditions d'attribution de la carte d'invalidité portant la mention « station debout pénible » a fait l'objet d'une étude très attentive. Il est apparu qu'aucune définition précise de la « station debout pénible » ne pouvait être donnée, l'appréciation de cet état devant être, dans chaque cas, faite par les praticiens consultés. En tout état de cause, une révision du barème des invalidités est actuellement envisagée. Il pourrait être, éventuellement, tenu compte, dans le cadre de cette révision, du caractère manifestement pénible de la station debout dans l'hypothèse où l'invalidité constatée n'entraînerait pas, à elle seule, un taux d'incapacité permanente de 80 p. 100.

Création d'un centre d'interruption volontaire de grossesse-contraception à Villeneuve-Saint-Georges.

27323. — 31 août 1978. — **M. Jacques Caraf** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur l'insuffisance de l'application des lois sur la contraception et l'avortement dans le département du Val-de-Marne, insuffisance tragiquement mise en lumière par la mort, en avril dernier, à Villeneuve-Saint-Georges, d'une adolescente qui n'avait pu mettre un terme à une grossesse indésirée. Il signale qu'un pourcentage dérisoire de femmes est actuellement accepté en hôpital dans ce département pour des interventions de cette nature. Il demande en conséquence à quelle date pourraient être dégagés des crédits permettant l'ouverture rapide d'un centre d'interruption volontaire de grossesse à l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges.

Réponse. — I. — Les structures mises en place pour l'application des textes législatifs et réglementaires concernant la régulation des naissances sont essentiellement les établissements d'information, de consultation ou de conseil familial et les centres de planification ou d'éducation familiale. Il existe actuellement dans le département du Val-de-Marne trois établissements d'information, de consultation ou de conseil familial et quinze centres de planification ou d'éducation familiale. II. — En ce qui concerne les conditions d'application de la loi du 17 janvier 1978 dans ce département, il apparaît que le nombre d'établissements publics et privés pratiquant ces interventions dans le département considéré devrait permettre de répondre aux demandes présentées. Trois établissements hospitaliers publics (Créteil, Kremlin-Bicêtre, Villeneuve-Saint-Georges) comportent des services dans lesquels peuvent être effectuées de telles interventions. En outre, l'ouverture d'un centre est prévue à l'hôpital d'Ivry. Le centre d'interruption volontaires de grossesse de l'hôpital de Villeneuve-Saint-Georges rattaché actuellement au service de gynécologie-obstétrique doit être transféré dans une unité qui grouperait des consultations gynécologiques, de stérilité et d'information sexuelle. Le financement de cette opération sera prochainement examiné à l'échelon local. Pour l'instant deux lits supplémentaires sont mis à la disposition des médecins pratiquant les interruptions volontaires de grossesse dans le cadre du centre qui fonctionne dans cet établissement. Quant au décès d'une adolescente auquel il est fait allusion, l'enquête menée a démontré que cette dernière avait trouvé un établissement susceptible de pratiquer l'interruption volontaire de grossesse, en accord avec sa famille qui acceptait d'assurer la charge financière de l'intervention.

TRAVAIL ET PARTICIPATION

Femmes chef de famille à la recherche d'un emploi.

27232. — 7 août 1978. — Constatant que les dispositions de la loi du 3 janvier 1975, favorisant la réinsertion professionnelle des veuves, ont démontré une efficacité incontestable, **M. Jean Chérioux** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** s'il ne serait pas souhaitable d'étendre ces dispositions à toutes les femmes chef de famille à la recherche d'un emploi, qu'elles soient mères célibataires, veuves, divorcées, séparées ou abandonnées.

Réponse. — Les mesures votées par le Parlement (loi n° 78-689 du 6 juillet 1978) pour faciliter l'emploi des jeunes et de certaines catégories de femmes répondent très exactement à la préoccupation de l'honorable parlementaire puisque sont concernées, sans limite d'âge, les femmes sans emploi, veuves, divorcées, séparées judiciairement assumant la charge d'au moins un enfant ou bénéficiaires de l'allocation de parent isolé ainsi que les femmes cherchant une réinsertion professionnelle au moins deux ans et au plus cinq ans après une naissance ou une adoption. Elles peuvent ainsi choisir, entre plusieurs possibilités d'accès à l'emploi, celle la plus adaptée à leur situation, alors que la loi du 3 janvier 1975 ne prévoit qu'une priorité d'accès aux cycles et stages de formation.

Congé parental : demande de renseignements statistiques.

27252. — 16 août 1978. — **M. Jacques Henriet** expose à **M. le ministre du travail et de la participation** que le Parlement a voté en juin 1977 une loi dite « congé parental d'éducation ». Il lui demande quel est le nombre des bénéficiaires de ces congés et à quelles catégories socio-professionnelles ils appartiennent.

Réponse. — Le ministère du travail ne dispose d'aucune information statistique relative aux bénéficiaires du congé parental d'éducation : il s'agit d'une suspension du contrat de travail qui lie employeur et salarié. Ce congé ne donne en principe lieu à aucune formalité administrative et le ministère du travail n'a pas la possibilité d'isoler — dans les mouvements de main-d'œuvre — ceux qui correspondent à des départs en congé parental. Néanmoins ultérieurement, dans des enquêtes sur l'emploi, il sera probablement possible d'isoler, parmi les inactifs, ceux qui sont en situation de congé parental.

Direction départementale du travail et de l'emploi du Val-d'Oise : effectifs.

27376. — 9 septembre 1978. — **M. Louis Perrein** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les problèmes d'effectifs à la direction départementale du travail et de l'emploi du Val-d'Oise. Alors que la création d'une cinquième section d'inspection est prévue, l'effectif théorique de cette direction, qui est de soixante-deux agents, est en réalité actuellement à peine supérieur à cinquante, ce dernier chiffre comprenant de nombreux vacataires et contractuels. Ainsi, sur les huit postes de sténodactylographes, quatre seulement sont pourvus, dont deux par des contractuels ; cette situation pèse à la fois sur les personnels de cette direction et sur les travailleurs du département, qui ne peuvent bénéficier de l'application souhaitable de la législation du travail. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les mesures qu'il compte prendre afin de doter la direction départementale du travail et de l'emploi du Val-d'Oise d'effectifs dont elle a un urgent besoin. (*Question transmise à M. le ministre du travail et de la participation.*)

Réponse. — Au 1^{er} octobre 1978, la situation en personnel de la direction du travail et de l'emploi du Val-d'Oise est la suivante :

	EFFECTIF théorique.	EFFECTIF réalisé.	BALANCE
Fonctionnaires de catégorie A...	6	6	0
Fonctionnaires de catégorie B...	15	12	- 3
Fonctionnaires de catégories C et D	37	30	- 7
Agents contractuels.....	5	6	+ 1

Les vacances d'emploi d'agent de catégorie B (chef de centre et contrôleur des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre) ont été publiées pour susciter la candidature des agents du corps et celle des contrôleurs stagiaires déclarés reçus au concours de recrutement de l'exercice en cours. La commission administrative paritaire compétente pour émettre un avis sur ces candidatures se réunira le 23 novembre 1978. C'est donc dans les premiers jours du mois de décembre que la direction départementale du travail et de l'emploi du Val-d'Oise bénéficiera d'un recomplètement en personnel de catégorie B. Si cela s'avérait nécessaire, la direction départementale du travail et de l'emploi du Val-d'Oise serait autorisée à recruter des agents contractuels sur vacance d'emploi de contrôleur des services extérieurs du travail et de la main-d'œuvre à compter du 1^{er} janvier 1979. En ce qui concerne les catégories C et D, trois commis ont été nommés et rejoindront leur poste prochainement. Le déficit en sténodactylographes est de quatre. Aucune lauréate du dernier concours ne résidant dans le département du Val-d'Oise, ce département a été offert au prochain mouvement de mutation des sténodactylographes ; la commission compétente pour examiner les demandes de mutation se réunira dans le courant du mois de novembre 1978.

ABONNEMENTS

	FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER
	Francs.	Francs.
Assemblée nationale :		
Débats	22	40
Documents	30	40
Sénat :		
Débats	16	24
Documents	30	40

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION

26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.

Téléphone } Renseignements : 579-01-95.
Administration : 578-61-39.