

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

COMPTE RENDU INTEGRAL — 4° SEANCE

Séance du Mercredi 9 Avril 1980.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ MERIC

1. — Procès-verbal (p. 1111).

2. — Motion d'ordre (p. 1111).

Suspension et reprise de la séance.

3. — Questions orales (p. 1111).

Obligation de l'utilisation des codes en ville (p. 1111).

Questions de M. Edouard Bonnefous et de M. Jean Cluzel. — MM. Edouard Bonnefous, Jean Cluzel, Joël Le Theule, ministre des transports.

4. — Conséquences du naufrage du pétrolier « Tanio ». — Discussion de questions orales avec débat (p. 1115).

MM. Anicet Le Pors, Raymond Marcellin, Joël Le Theule, ministre des transports; Michel Chauty, Edouard Bonnefous, Georges Lombard, Pierre Noé.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Francis Palmero, Bernard Lemarié, le ministre, François Prigent, Joseph Yvon, Marc Bécam, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur; Raymond Marcellin, Anicet Le Pors.

Clôture du débat.

5. — Reprise d'une proposition de loi (p. 1139).

6. — Dépôt de propositions de loi (p. 1139).

7. — Dépôt d'un rapport (p. 1139).

8. — Ordre du jour (p. 1139).

★ (1 f.)

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ MERIC, vice-président.

La séance est ouverte à seize heures cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la séance d'hier a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

— 2 —

MOTION D'ORDRE

M. le président. M. le ministre des transports nous ayant fait savoir qu'il était retenu pour quelques instants encore à l'Assemblée nationale, il y a lieu de suspendre la séance en attendant son arrivée.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures dix minutes, est reprise à seize heures vingt-cinq minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

— 3 —

QUESTIONS ORALES

OBLIGATION DE L'UTILISATION DES CODES EN VILLE

M. le président. L'ordre du jour appelle la réponse à deux questions orales sans débat ayant un objet similaire.

La parole est à M. Bonnefous, pour rappeler les termes de sa question n° 2686.

M. Edouard Bonnefous. Je rappelle à M. le Premier ministre que le décret faisant obligation aux automobilistes d'allumer les codes en ville a suscité d'importantes mises en garde, notamment de l'académie nationale de médecine.

Compte tenu des très nombreuses protestations qui se sont élevées contre cette mesure, je demande au Gouvernement s'il n'estime pas indispensable qu'une décision mettant fin à l'expérience en cours intervienne incessamment.

M. le président. La parole est à M. Cluzel, pour rappeler les termes de sa question n° 2700.

M. Jean Cluzel. Je demande à M. le ministre des transports quelles dispositions il envisage de prendre, compte tenu de la volonté exprimée par le Parlement, pour que puisse être mis un terme à l'expérience de l'obligation de circulation des véhicules automobiles avec l'allumage des codes pour la circulation nocturne.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je vous demande de m'excuser pour le retard avec lequel s'est ouverte cette séance et dont je suis involontairement responsable. La raison en est que plusieurs questions d'actualité m'ont été posées à l'Assemblée nationale. J'ai répondu à quelques-unes d'entre elles, laissant le soin à des collègues du Gouvernement de répondre aux autres.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, à la fin de la session budgétaire, j'avais indiqué au Sénat, comme à l'Assemblée nationale, que je ferais le point des leçons à tirer de l'application du décret d'octobre 1979 tendant à rendre obligatoire l'utilisation des feux de croisement la nuit. Cinq mois d'application m'ont permis de faire des constats qui ne sont pas tous concordants.

En premier lieu, la majorité des automobilistes respectent la mesure. La proportion est très forte en province, supérieure aux deux tiers à Paris.

En deuxième lieu, les statistiques sur les accidents ne seront connues que dans quelques mois. Ceux qui surviennent en rase campagne et dans les petites agglomérations sont comptabilisés par les services de la gendarmerie et traités par celle-ci sur ordinateur dans le mois qui suit l'accident. Les statistiques peuvent donc être exploitées très rapidement. Les accidents qui surviennent dans les agglomérations plus importantes sont constatés par la police nationale. Les documents établis sont extrêmement complets et transmis un ou deux mois plus tard à la direction des routes, qui les exploite à son tour afin de les mettre sur ordinateur. La précision recherchée explique, pour une large part, les retards d'information. L'an prochain, ces retards disparaîtront puisque le ministère de l'intérieur aura son propre ordinateur et traitera directement les formulaires établis par la police. Toujours est-il qu'aucun renseignement n'est établi actuellement, pour la période des cinq mois passés, pour l'ensemble des agglomérations françaises importantes.

En troisième lieu, les réactions des usagers sont très diverses selon les régions et les organismes consultés. Le président Bonnefous, dans sa question, rappelait que l'académie de médecine s'était penchée à plusieurs reprises sur le problème. Le 12 février, à la suite de la communication du professeur Monnier, le professeur Sicard, qui est maintenant président de la société française de médecine du trafic, avait souligné la nécessité de poursuivre simultanément d'autres objectifs : un meilleur éclairage des voies de circulation, un meilleur réglage des phares, une plus grande discipline des piétons.

Le 18 mars, l'académie nationale de médecine adoptait un rapport présenté par le professeur Monnier au nom d'un groupe de travail qu'il avait constitué. Dans quelques jours, je recevrai les membres de ce groupe de travail, à l'exception du professeur Monnier qui est actuellement à l'étranger. Si un accord a pu être dégagé sur l'analyse, l'unanimité n'a pu se faire sur les solutions à préconiser.

Il ne s'agit pas d'opposer tel avis à tel autre. D'ailleurs, le courrier très abondant que j'ai reçu me montre que, dans ce domaine, si l'académie nationale de médecine a pris une position claire, les spécialistes physiologistes de la vue comme les ophtalmologistes sont loin d'avoir des avis concordants.

Je me permets de signaler à cet égard que, dès 1975, un comité mixte réunissant, à Londres, des spécialistes de l'éclairage routier et de l'éclairage automobile et des physiologistes recom-

mandait d'introduire pour l'éclairage des véhicules un « faisceau de ville » d'une intensité intermédiaire entre celle des feux de croisement et celle des lanternes. Ce faisceau, aux yeux de ce comité de Londres, présenterait l'avantage d'être bien plus visible des piétons et de ne pas provoquer, même en cas de mauvais réglage, d'effet d'éblouissement. A ce jour, cette idée intéressante n'a été exploitée, à ma connaissance, dans aucun autre pays que la Suède où deux constructeurs équipent de fait leurs véhicules de faisceaux de villes, ni par les instances internationales chargées de la normalisation de la réglementation automobile.

La dernière remarque que j'entends présenter concerne le réglage des feux de croisement. Dans 70 à 75 p. 100 des cas, selon les contrôles qui ont été effectués, ils sont mal réglés. Paradoxalement, ce pourcentage est presque voisin en Allemagne fédérale, où les feux de croisement sont obligatoires en ville, la nuit, depuis 1970.

L'impression finale que je retire des cinq mois passés est que toutes les thèses peuvent être défendues et qu'en tout état de cause l'obligation de rouler avec les feux de croisement la nuit n'exclut pas d'autres dispositions ; une amélioration de la qualité de l'éclairage en ville — des recommandations seront faites à ce sujet aux municipalités qui, seules, ont le pouvoir de décider — et l'accroissement du contrôle du réglage des phares : le maintien d'un bon réglage à l'initiative des automobilistes exige au moins un contrôle tous les deux mois.

Une difficulté plus particulière est évoquée fréquemment : l'éblouissement par temps de pluie. Dans ce cas, je rappellerai au Sénat qu'un décret a été pris le 26 août 1975 matérialisant une décision prise au cours d'un comité interministériel de novembre 1974 et qui rendait obligatoire, de jour comme de nuit, l'usage des feux de croisement en cas de réduction notable de la visibilité en raison, précise le texte du décret, des circonstances atmosphériques, notamment en cas de brouillard, de pluie ou de chute de neige.

Cette remarque est importante puisque l'obligation par temps de pluie, reproche majeur qui a été fait à la décision d'octobre 1979, est en fait réglementaire depuis 1975.

Je me permettrai d'ajouter trois observations.

L'emploi des feux de croisement a été recommandé par la quasi-totalité des organismes publics et privés compétents sur le plan international en matière de sécurité routière. J'indiquerai quelques noms, mais la liste n'est pas exhaustive : la fédération internationale des piétons, la fédération routière internationale, la fédération internationale des automobilistes, qui regroupe les conducteurs du monde entier et représente environ 40 millions d'automobilistes ; la prévention routière internationale ; l'alliance internationale du tourisme, qui regroupe, elle aussi, quelque 50 millions de membres ; l'O. N. U., par l'intermédiaire du groupe d'experts sur la sécurité routière travaillant à la commission économique pour l'Europe ; enfin, le conseil des ministres des transports qui, en décembre 1979, le jour même où je défendais mon budget devant votre assemblée, adoptait une résolution stipulant que compte tenu de ses nombreux avantages, et parce que la situation résultant de la coexistence de réglementations différentes entre les pays était insatisfaisante, « il est recommandé aux Etats membres de la C. E. E. de rendre obligatoire, pendant la nuit, l'emploi des feux de croisement dans les agglomérations ».

Ces dispositions arrêtées en novembre n'avaient donc pas le caractère provocant qu'on leur a parfois reconnu.

En outre, et ce sera ma deuxième observation, cette mesure s'inscrit dans l'action que conduisent les pouvoirs publics depuis une dizaine d'années afin de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route. La plupart des mesures qui ont été adoptées par les Gouvernements précédents ont été largement discutées lors de leur promulgation. Néanmoins, leurs conséquences favorables ont été nettes : en 1979, on a compté 12 480 tués, soit, d'ailleurs, une augmentation par rapport à 1978, contre 16 617 en 1972, malgré un accroissement de circulation d'environ 30 p. 100 entre ces deux dates.

De tels résultats, dont on ne saurait cependant se satisfaire, n'ont été acquis que par la mise en œuvre d'une politique résolue, par la compréhension des usagers de la route et par un effort de l'Etat comme des collectivités locales pour améliorer la qualité du réseau routier.

Il n'empêche que, hélas, on s'habitue quelque peu aux accidents de la route, alors qu'ils représentent, avec leurs 12 400 morts, l'équivalent de tués que provoqueraient vingt-cinq écrasements d'avions gros porteurs chaque année en France. Quelle serait la réaction du public et de nos compatriotes s'il se produisait une telle hécatombe ?

J'en arrive à ma troisième observation. Il est toujours désagréable de réglementer, mais, en octobre dernier, il aurait peut-être fallu être plus directif.

Deux options se présentaient. La première, préconisée à Londres en 1975, qui modifiait sensiblement le système d'éclairage des voitures puisqu'elle réduisait à deux ou portait à quatre le nombre des feux pour dix-huit millions de véhicules dans notre pays, sans compter les poids lourds — je vous ai indiqué tout à l'heure que, pour le moment, aucun pays n'avait imposé cette mesure, même pas la Suède où, néanmoins, deux fabricants l'appliquent.

La seconde, adoptée par la plupart de nos voisins et qui est suivie spontanément par certains de nos compatriotes, c'est l'obligation d'employer la nuit, en ville, les feux de croisement, obligation complétée par un contrôle régulier et fréquent des dispositifs d'éclairage des véhicules.

Les garagistes devraient pouvoir, dans le cadre des opérations qu'ils effectuent, procéder à ces réglages. En outre, il conviendrait que les municipalités aient un éclairage public de qualité régulière. Passer d'une rue mal éclairée à une artère illuminée provoque des réactions visuelles. De même, quitter une grande artère pour emprunter une rue secondaire sombre peut donner l'impression de rouler dans le noir.

C'est pourquoi, sur un autre plan, je poursuivrai avec les membres de l'académie de médecine comme avec le service de santé des armées des études qui n'ont rien de théorique, mais qui doivent nous permettre de mieux connaître les problèmes que rencontrent nos compatriotes et qui ne devraient pas être d'une nature différente de ceux auxquels sont confrontés nos voisins.

J'ai sous les yeux une carte de l'utilisation des feux de croisement dans les différentes agglomérations européennes.

L'usage de ces feux est obligatoire dans onze pays. Dans d'autres pays, l'usage est généralisé ou très majoritaire, sans obligation formelle. Tel est le cas de la Suède où l'usage est voisin de 100 p. 100 ; l'obligation est prévue à bref délai dans le code de la route suédois. C'est également le cas du Danemark, où l'usage est voisin de 100 p. 100. En Grande-Bretagne, l'usage est de 76 p. 100 dans les grandes agglomérations et de 90 p. 100 dans les petites, et ce taux a une très forte tendance à l'accroissement. En Italie, le taux est supérieur à 80 p. 100 et l'obligation est prévue dans le code de la route qui doit être publié en 1980. En Espagne, le nouveau code de la route, qui doit être également publié cette année, prévoira une telle disposition.

Toutefois, ce qui importe le plus, et c'est l'essentiel, c'est le comportement de l'automobiliste. Le plus grand nombre, comme je vous l'ai indiqué, applique la mesure qui a été décidée. Progressivement, j'espère qu'ils l'appliqueront en totalité car ils auront été convaincus de son utilité.

Ce n'est pas par des campagnes de presse, dans un sens ou dans un autre — et je puis vous assurer que je n'en ferai pas — que le problème se réglera ; c'est par une étude méticuleuse de ce qui est.

Les feux de croisement sont l'une des composantes de la sécurité et travailler au progrès de la sécurité routière est un impératif. Je rappelle les chiffres : près de 12 500 morts et plusieurs centaines de milliers de blessés l'an passé.

Voilà pourquoi le Gouvernement n'est pas disposé à revenir sur les mesures prises et est, au contraire, décidé à poursuivre l'expérience.

Est-ce de l'entêtement ? Non. Plus simplement, il a la volonté d'inciter nos compatriotes au maximum de discipline afin de limiter les conséquences de ce drame national que sont les accidents de la route. (*Applaudissements sur un certain nombre de travées.*)

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

M. Edouard Bonnefous. Mes chers collègues, à la suite de mon intervention et de celles de mes collègues, MM. Cluzel et Carous, à la fin de 1979 devant le Sénat, vous vous étiez engagé, monsieur le ministre, à faire le point sur l'expérience des codes et — je reprends votre propos — d'y mettre éventuellement un terme.

Le temps est donc venu de tirer toutes les conclusions qui s'imposent. Je conclus, après vous avoir entendu, que non seulement vous n'entendez pas y mettre un terme, mais que vous voulez vous obstiner.

Or, votre décision, et je la critiquerai à de nombreux points de vue, n'a pas respecté le processus démocratique. C'est également une décision très dangereuse et une décision coûteuse. C'est la raison pour laquelle, en dépit de ce que vous dites, elle doit être abrogée rapidement.

Votre décision n'a pas respecté le processus démocratique. Elle pose un problème constitutionnel portant sur la nature des rapports entre l'exécutif et le législatif puisque vous entendez ne tenir aucun compte des élus. J'ai d'ailleurs pu

constater ce matin, à regret monsieur le ministre, que vous aviez préféré laisser la primeur de vos conclusions à la presse. (*M. le ministre fait un signe de dénégation.*)

Vous me répondez sur ce point, monsieur le ministre !

Vous avez privilégié la presse. Personnellement j'ai décliné les invitations qui m'ont été faites de m'exprimer, aussi bien devant la presse qu'à la radio avant le débat d'aujourd'hui, étant donné le respect que j'ai de la vie parlementaire.

Votre décision n'aura décidément pas fait grand cas des parlementaires. Prise en forme de décret, elle n'a pas eu à être sanctionnée par un vote.

Ce qui est plus critiquable encore, c'est l'indifférence manifestée à l'égard du Sénat et de l'Assemblée nationale.

La voici la preuve. Le 6 décembre 1979, le Sénat a voté, à la quasi-unanimité — ce qui, je crois, est sans précédent — par 282 voix contre 2, un amendement tendant à supprimer une partie des crédits du budget des transports, affectés aux campagnes d'information sur l'obligation d'allumer les codes en ville. C'était, pour nous, la seule manière de nous exprimer.

Puis, le 12 décembre, monsieur le ministre, la commission mixte paritaire, à l'unanimité, sénateurs et députés réunis, a maintenu la suppression des crédits et élevé une protestation énergique contre l'obligation nouvelle, qualifiée par M. Robert-André Vivien, président de la commission des finances de l'Assemblée nationale, de « brimade à l'encontre des automobilistes ».

Par conséquent, ce que dit le Parlement ou ce qu'il veut vous est complètement indifférent.

De leur côté, les usagers protestent et n'ont cessé de s'élever contre cette mesure. Ainsi, les maires de toutes les grandes villes, sans distinction d'opinion, de Jacques Médecin à Gaston Defferre et de Jean Lecanuet à Robert Poujade et à Jacques Chirac, que ce soit à Nice, à Marseille, à Rouen, à Dijon ou à Paris, se sont unanimement opposés à cette décision.

A Paris, les commissions d'enquête constituées par arrondissement ont, dans leur totalité, dit « non » aux codes obligatoires.

Des comités de protestation se sont manifestés, dont le plus célèbre est le « comité national contre l'obligation des codes en ville ». Il est coprésidé par deux éminents praticiens, un ancien directeur de la firme Matra et le président de la fédération française des ophtalmologistes praticiens. C'est tout de même une référence ! De son côté, l'association française des clubs automobiles, représentant dix-huit élus, réclamait, à la mi-décembre, l'abrogation immédiate du décret.

Aujourd'hui, les spécialistes dont vous avez fait état dans vos précédentes déclarations — d'une façon, permettez-moi de vous le dire, un peu imprudente — prennent une position opposée à celle des technocrates qui ont imposé la mesure.

Vous dites que les médecins sont divisés. Non, monsieur le ministre. Naturellement, vous en trouverez toujours quelques-uns qui sont favorables à votre mesure et vous pourrez les invoquer. Mais, vous avez semblé oublier que l'académie nationale de médecine a pour mission, en vertu de ses statuts, d'être le conseil des gouvernements et que, depuis plus d'un siècle, tous ont sollicité régulièrement son opinion et ce avant toute décision.

Or, le 12 février 1980, le professeur Alexandre Monnier, physiologiste, présentait à l'Académie nationale de médecine une communication qu'il intitulait : « Les phares codes en ville ? Réponse négative de l'optique physiologique. » Le jour même, une commission de travail a été constituée, comprenant des ophtalmologistes, monsieur le ministre.

A sa séance du 25 mars 1980, le professeur Monnier a fait part à l'Académie des conclusions de ce groupe de travail en ces termes : « Le maintien des phares codes en ville est jugé non souhaitable à cause des troubles engendrés par cette lumière, relativement intense, sur la vision, d'où diminution de la visibilité. »

Quel a été le vote de l'Académie de médecine dont vous parlez, aujourd'hui, un peu imprudemment, à mon avis ? A l'unanimité de ses membres, elle a approuvé les conclusions de sa commission. Vous nous avez annoncé que vous alliez convoquer certains de ses membres pour essayer de les convaincre. Mais un vote a été émis. Cela ne vous suffit pas ?

On aurait d'ailleurs pu être surpris si l'Académie n'avait pas pris cette position étant donné que de nombreux médecins ont fait remarquer que les codes en ville provoquaient une accumulation de feux puissants qui produisent sur la rétine des conducteurs un phénomène d'éblouissement. Celui-ci réduit la sensibilité visuelle pour les personnes et sur les objets mal éclairés durant plusieurs minutes. La sensibilité tombe à un millième de sa valeur. Cette mesure que vous avez prise, monsieur le ministre, reconnaissez-le, est donc dangereuse.

Vous dites que vous n'avez pas encore de résultats. Comment se fait-il que, depuis l'application de votre mesure — je possède moins de chiffres que vous, je le reconnais — ont été constatés, en ville, durant le mois de novembre 1979, trente-quatre morts de plus qu'en novembre 1978 ?

Vous dites maintenant que vous avez l'approbation de tous les organismes internationaux. Je le conteste et je tiens à votre disposition les encouragements que j'ai reçus de nombreux dirigeants des organismes de la prévention routière internationale.

La grande erreur de votre mesure, parmi beaucoup d'autres, c'est sa généralisation qui ne tient aucun compte des différences d'intensité des lumières en ville. Le danger, vous le savez bien, est de passer d'une lumière aveuglante et inutile, dans des avenues trop éclairées, brusquement et sans transition, dans un « trou noir ». Vous le reconnaissez vous-même puisque vous semblez dire que j'ai raison. Tirez-en les conclusions !

Vous mêlez deux questions qui n'ont rien à voir entre elles : les codes en ville et les feux de croisement. La difficulté devant laquelle on se trouve maintenant placée, c'est qu'à partir du moment où l'on roule tout le temps en codes, on ne peut pas les faire jouer dans les croisements.

Enfin, cette décision, ce n'est pas son moindre défaut, est extrêmement coûteuse. Comme je l'avais souligné, dans mon intervention de décembre 1979, pour que les batteries fournissent assez d'énergie aux codes, plus d'essence est nécessaire. On a estimé ce surplus de consommation à 0,3 p. 100 par an ; certains chiffres sont plus forts encore.

Pour les seules voitures parisiennes, soit environ trois millions de véhicules, ce sont huit cent mille litres d'essence supplémentaires par jour qui seront nécessaires, ce qui revient à dire qu'il faut, pour cette seule région, accepter une dépense quotidienne supplémentaire de l'ordre de 2 700 000 francs et encore se situe-t-on dans l'hypothèse de voitures bien réglées ! Le rapport de M. Friederich, que je vous conseille de lire, et qui a été fait au nom de la commission d'enquête du 10^e arrondissement de Paris, est, de ce point de vue, absolument convaincant.

Inutile de souligner qu'une pareille dépense, arrivant au moment où l'on nous demande de limiter la consommation d'essence, me paraît particulièrement indéfendable !

Ce que je peux vous garantir, en tout cas, monsieur le ministre, c'est que, si vous espérez lasser le Sénat, vous faites erreur. Nous vous interrogerons sans cesse jusqu'à ce que vous reveniez sur votre décision.

Un passage de votre discours m'inquiète. Vous ne dites plus que vous vous rendez compte des résultats dans quelques mois, vous espérez que, dans quelque temps, les automobilistes se seront habitués à l'obligation d'allumer les codes, ce qui signifie, en sous-entendu, que vous n'avez pas à abroger la mesure. Or c'est le contraire que nous voulons vous voir faire.

Je vous le dis franchement, monsieur le ministre, vous devez décider, sans délai, l'abrogation de votre décret.

D'ailleurs, avez-vous pensé — je n'en suis pas sûr — que votre décision n'a de valeur que si elle est appliquée, c'est-à-dire que si vous obtenez des agents de la police urbaine qu'ils fassent respecter cette mesure ? Or ils ont décidé de ne pas se charger de cette besogne.

Etant donné l'unanimité des parlementaires et le refus de l'opinion contre votre décision, votre obstination me paraît une lourde erreur. (*Applaudissements sur de très nombreuses travées.*)

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

M. Jean Cluzel. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes fidèles au rendez-vous que nous nous étions fixé le 16 novembre dernier.

Et je ne ferai que redire — avec l'autorité et le talent en moins — ce que vient de déclarer notre éminent collègue, M. le président Bonnefous. Mais je le redirai avec une égale conviction.

Tous les arguments « pour » et « contre » cette obligation ont été évoqués. Je résumerai les arguments « pour » qui sont essentiellement au nombre de deux : d'une part, les automobilistes seraient mieux vus et verraient mieux ; d'autre part, de très nombreux pays, particulièrement en Europe, ont adopté cette mesure et s'en trouveraient bien.

Les arguments « contre » sont beaucoup plus importants et c'est ce qui, à mes yeux, fait pencher la balance : d'abord, la multiplicité des points lumineux qui éblouit les piétons, et personne ne saurait le contredire ; ensuite, l'excès en tout atténué les facultés humaines et, par conséquent, les excès d'éclairages — surtout lorsqu'ils sont mobiles et horizontaux comme c'est le cas — diminuent la vision, les ophtalmologistes étant, dans l'ensemble, formels sur ce point ; enfin, lorsque la chaussée est mouillée, elle fait office de miroir et, avec l'obligation des codes, la conduite devient à la fois plus fatigante et plus dangereuse.

Quelle conclusion en tirer ? Rappelons que de nombreuses associations se sont prononcées, et la plupart « contre ». Le Touring-Club, dont personne ne peut contester ni le sérieux ni le sens des responsabilités civiques, après avoir consulté ses adhérents, donne les chiffres suivants : 92 p. 100 sont contre ; 7 p. 100 pour ; 1 p. 100 sans opinion.

Les maires des grandes villes, ainsi que l'a rappelé M. Bonnefous, se sont prononcés dans le même sens, notamment nos deux collègues, M. Francisque Collomb pour Lyon et M. Jean Lecanuet pour Rouen. Ne pourrait-on prendre en considération cette quasi-unanimité dans la réprobation ? Car ce sont les maires qui ont développé l'argument techniquement le plus fort : c'est parce que l'éclairage public est, dans notre pays, à la fois inégal et insuffisant que la conduite en codes ne peut et ne doit être imposée.

Un humoriste a même dit qu'en l'état actuel des choses, et tant que l'éclairage public serait défaillant, il ne serait pas plus absurde de « recommander aux piétons d'utiliser leur lampe de poche ». Pourquoi pas ? Ce serait effectivement répondre par un signal à un autre signal !

Ce problème nous conduit à faire trois constatations.

La première c'est que les Français conservent le sens de la mesure contre l'abus des réglementations ; c'est une preuve de la bonne santé du pays sur le plan civique, mais aussi, sur le plan politique, une preuve que le pays est capable de se révolter au moment où l'on s'y attend le moins.

La deuxième, c'est qu'il ne faut pas gouverner la France à partir de « sondages », alors que telle fut la procédure utilisée pour l'établissement du décret du 12 octobre 1979.

La troisième, c'est qu'il n'est pas bon pour les pouvoirs publics de se décharger de leurs responsabilités sur des commissions ou des personnalités appelées pour la circonstance : « Monsieur ». Il y a eu : « Monsieur sécurité routière ». Pourquoi pas « Monsieur éclairage public » ?

Le gouvernement de la cité exige, en effet, que les responsabilités soient directement exercées par ceux qui en ont la charge, après consultation et vote, si nécessaire, de ceux qui ont été élus pour ce faire, c'est-à-dire du Parlement.

Le Sénat s'est prononcé clairement, d'abord par les interventions qu'a citées M. le président Bonnefous — je pense, en particulier, à la sienne au début de la dernière session — puis par des prises de position au cours du débat budgétaire et par le vote sur son amendement déposé à cette fin.

Les analyses faites au cours du premier trimestre 1980 et les résultats des statistiques ne sont pas de nature à faire changer de position la Haute Assemblée.

Trois solutions sont maintenant possibles pour le Gouvernement : arrêter l'expérience, ce qui serait, à nos yeux, la position à la fois la plus intelligente et la plus démocratique ; ou rendre définitive la décision, ce qui serait la plus mauvaise ; ou enfin, celle que l'on nous annonce aujourd'hui, à savoir la poursuite de l'expérience, et qui, bien sûr, ne nous satisfait pas.

Je vous dirai en conclusion, monsieur le ministre : « Laissez les automobilistes français responsables d'adapter l'intensité de l'éclairage de leurs véhicules aux nécessités de la sécurité et en fonction de l'heure, des conditions atmosphériques, mais aussi de la qualité de l'éclairage urbain lorsqu'il s'agit de conduite en ville ; si vous voulez néanmoins imposer l'utilisation des codes en ville, alors, dégagez d'abord les crédits nécessaires à la réalisation d'un éclairage urbain satisfaisant et égal ; après quoi, il n'y aura plus de problème. Ensuite, rendez obligatoire, selon une périodicité convenable, la vérification de l'éclairage des véhicules automobiles. D'ici là, laissez chaque automobiliste responsable d'adapter sa conduite, comme lui en fait l'obligation le code de la route, car, là comme ailleurs, l'excès de réglementation nuit au bon exercice des responsabilités ! » (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., de l'U. R. E. I. et du C. N. I. P.*)

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec beaucoup d'attention M. le président Bonnefous et M. Cluzel. Plus d'une fois, d'ailleurs, au cours de leur exposé, je me suis trouvé d'accord avec eux pour reconnaître que rien n'était certain, que le problème de l'éclairage était un problème complexe, aussi bien celui du véhicule que celui de la ville.

L'éclairage de la ville doit être pris en considération car il est inégal et insuffisant, mais il est aussi nécessaire que les vérifications de l'éclairage et des phares des automobiles soient

fréquentes. Or nos compatriotes les ignorent par trop. En fait, il faudrait que, chaque fois que l'un d'eux se rend dans un garage, il fasse vérifier les différentes composantes des phares de son véhicule.

Je répondrai à M. Bonnefous, car cela allait de soi, que je n'ai fait aucune confiance à la presse avant cette réunion.

M. Edouard Bonnefous. Je vous répondrai sur ce point.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. S'il relisait la presse de ces derniers temps, il constaterait d'ailleurs que l'on me prête des intentions fort contradictoires. Je n'ai rien dit aux journalistes car étant un vieux parlementaire — je le suis depuis plus de vingt ans — j'ai pensé qu'il était de mon devoir de réserver la primauté de cette décision, qui est celle du Gouvernement, au Parlement.

MM. Cluzel et Bonnefous ont cité, parmi les opposants à la mesure était dangereuse par temps de pluie. Je lui rappellerai certain nombre de grandes villes. M. Cluzel, reprenant d'ailleurs un argument fréquemment avancé, a expliqué combien cette mesure était dangereuse par temps de pluie. Je lui rappellerai que, parmi les signataires du décret de 1975, faisant obligation de l'usage des feux de croisement la nuit par temps de pluie, figuraient deux des maires qu'il a cités, celui de Paris et celui de Rouen.

M. Edouard Bonnefous. Ils ont le droit de reconnaître leur erreur. C'est un très mauvais argument!

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Tout à l'heure, vous avez souhaité, monsieur le président Bonnefous, que je ne vous interrompe pas, et je ne l'ai pas fait.

Je constatais simplement que le maire de Paris et le maire de Rouen étaient les coauteurs, avec moi-même, d'un décret en la matière.

On a évoqué l'avis de telle ou telle association. Je me suis contenté de citer quelques associations internationales qui ont nombre d'adhérents. L'association des clubs automobiles en a fort peu.

En matière de consultation, il est de mon devoir de consulter l'académie de médecine et d'étudier avec elle les meilleurs moyens à adopter; ces moyens peuvent être différents. Ce peut être un éclairage de couleur différente, blanche, par exemple, comme dans certains pays; c'est ce qu'a indiqué l'auteur du communiqué à l'académie de médecine à l'un de mes collaborateurs; mais je n'ai pu discuter avec lui, car il est actuellement absent.

Je pense travailler avec les membres du groupe de travail constitué par l'académie de médecine, afin, non pas de faire approuver ou condamner telle ou telle disposition, mais d'examiner quelles peuvent être les mesures d'accompagnement les plus opportunes et, en particulier, quelles suites il convient, aux yeux de ces éminents praticiens, de donner aux suggestions de Londres, qui ont été reprises, je vous l'ai indiqué, par certains Suédois.

Enfin, je voudrais dire à M. Cluzel, comme au président Bonnefous, que je reviendrai devant le Sénat autant de fois qu'il le faudra pour faire le point de la situation. Ce que le Gouvernement souhaite dans cette affaire, c'est réduire le nombre des accidents, afin de réduire le nombre des victimes. Notre pays détient, dans ce domaine, un triste record.

En fait, nous sommes, les uns et les autres, parfaitement d'accord quant aux objectifs; nous discutons des moyens, et l'un des moyens retenu par le Gouvernement, et qui a été désapprouvé par le Sénat — celui-ci a supprimé un certain nombre de crédits, qui n'ont pas été bien entendu remis à leur destinataire puisqu'ils n'ont pas été votés — est l'usage des codes en ville. Cette mesure, prise par voie réglementaire, comme le Gouvernement en a le droit, a, je le répète, un caractère expérimental.

Notre décision, comme le disait M. Cluzel avec beaucoup de bonne foi — mais cela est vrai — est sans doute celle qui mécontentera le plus, puisqu'elle n'est ni favorable ni hostile au principe même de l'usage des codes en ville. Mais, dans cette affaire, ce que nous souhaitons, c'est que l'opinion publique, et en particulier les conducteurs, ne ressentent pas cette décision comme une brimade, mais comme la volonté de faire en sorte qu'il y ait moins d'accidents et donc moins de victimes. Nous n'avons pas d'autre préoccupation.

Il y aurait quelque malignité de ma part, moi qui « dérèglemente » à longueur de journée dans un certain nombre de domaines qui sont de ma compétence, à vouloir ajouter des règlements, pour le plaisir, dans ce domaine de la circulation routière.

Néanmoins, responsable, en tant que ministre des transports, de la circulation routière, je suis cosignataire de ce décret, que je défends de nouveau devant vous, en espérant un jour vous convaincre. Mais, je le répète, je me tiens à la disposition du Sénat, il m'entendra autant de fois qu'il le souhaitera.

M. Edouard Bonnefous. Je demande la parole.

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

M. Edouard Bonnefous. Etant donné que nous avons un ordre du jour très chargé, je ne reprendrai pas le débat au fond. Je me propose de le reprendre régulièrement avec le ministre durant les prochains mois.

Mais je n'ai pas aimé votre dernière phrase, monsieur le ministre, je le déclare nettement. Vous avez dit courtoisement mais clairement que vous ne vouliez pas céder. Je répondrai que nous non plus, au Sénat, nous n'entendons pas céder.

Je ne reprendrai en cet instant qu'un point: celui des informations parues aujourd'hui dans la presse avant l'ouverture du débat. Vous disposez sans aucun doute d'un cabinet qui sait informer la presse. En effet, dans *Le Parisien libéré*, *L'Aurore* et *France-Soir*, les mêmes mots sont employés: « La décision officielle annoncée aujourd'hui. Codes en ville: malgré « tout » ça continue »; « Codes en ville: encore six mois... », ce que va annoncer le ministre des transports cet après-midi au Sénat. »

Comme par ailleurs, j'ai été informé, hier après-midi, à dix-huit heures, de ce que vous alliez dire et dont vous avez parlé autour de vous, j'en conclus que vous mettez le Sénat devant le fait accompli. J'en tirerai le moment venu les conclusions qui s'imposent.

MM. Jean Cluzel et Jean Bénard Mousseaux. Très bien!

— 4 —

CONSEQUENCES DU NAUFRAGE DU PETROLIER TANIO

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. Anicet Le Pors appelle une nouvelle fois l'attention de M. le ministre des transports sur le naufrage d'un pétrolier au voisinage des côtes de Bretagne. Après le *Torrey Canyon* en 1967, l'*Olympic Bravery* en janvier 1976, le *Böhlen* en octobre 1976, l'*Amoco Cadiz* en 1978 et le *Gino* en 1979, le naufrage du pétrolier malgache *Tanio* pose une nouvelle fois le problème de la prévention de tels sinistres aux si graves conséquences pour les marins et les côtes bretonnes.

Il lui rappelle que les crédits budgétaires engagés pour la lutte contre la pollution maritime par hydrocarbures n'ont guère dépassé 10 à 15 p. 100 des propositions minimales faites par la commission d'enquête sénatoriale qui avait été constituée après le naufrage de l'*Amoco Cadiz* et dont le rapport avait été adopté à l'unanimité des commissaires.

C'est pourquoi il lui demande:

1° De bien vouloir l'informer complètement sur les circonstances de ce nouveau naufrage et sur les moyens mis en œuvre par les pouvoirs publics;

2° De lui indiquer pour quelles raisons le Gouvernement n'a pas cru devoir suivre les recommandations de la commission d'enquête sénatoriale, recommandations qui correspondaient cependant, selon l'avis des commissaires, au minimum nécessaire pour protéger nos côtes et nos populations de tels sinistres. (N° 335.)

II. — M. Jean-Marie Girault demande à M. le ministre des transports, à l'occasion du sinistre du *Tanio* survenu le 7 mars 1980 au large des côtes de Bretagne, quelles ont été les circonstances du naufrage et les mesures prises lorsque celui-ci a été porté à la connaissance des autorités françaises, ainsi que les suites qui ont été données par le Gouvernement français aux conclusions du rapport sénatorial d'enquête sur l'affaire de l'*Amoco Cadiz*, rappelées lors des débats du Sénat des 31 octobre 1978 et 11 décembre 1979; ces conclusions tendent, en effet, à faire participer les Etats européens à la politique de prévention et de lutte contre la pollution marine et terrestre, dont les conséquences semblent être toujours assumées par le seul Etat français, alors que la circulation des pétroliers et les dangers qu'ils constituent pour les côtes européennes et françaises, en particulier, appellent la solidarité européenne. (N° 342.)

III. — M. Raymond Marcellin demande à M. le Premier ministre de faire le point sur la politique menée par le Gouvernement pour lutter contre les pollutions marines accidentelles, depuis le dépôt du rapport du Sénat sur la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*.

Il lui demande, d'autre part, quelles mesures peuvent être prises pour interdire la navigation de pétroliers hors d'usage comme le *Tanio*.

Au cours de ces dernières années, certaines communes ont vu leurs plages polluées par les naufrages des pétroliers au large des côtes bretonnes. Quelles décisions le Gouvernement compte-t-il prendre pour empêcher, autant qu'il est possible, la répétition de pareils désastres ? (N° 343.)

(Question transmise à M. le ministre des transports.)

IV. — M. Michel Chauty expose à M. le ministre de l'intérieur que, devant les problèmes que pose régulièrement la pollution maritime en Bretagne, il lui semble souhaitable de constituer rapidement un corps de service civique adapté à ce genre de mission et il lui demande s'il pourrait l'informer du point de la situation en ce domaine, tel qu'il avait été envisagé en 1978. (N° 349.)

V. — M. Michel Chauty demande à M. le ministre des transports ce que le Gouvernement compte entreprendre après le naufrage du *Tanio* en Manche, pour améliorer la situation de la surveillance ; il lui rappelle qu'après le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, la commission sénatoriale d'enquête avait proposé un certain nombre de mesures, dont la réalisation se fait attendre.

Par ailleurs, il s'étonne du rôle joué en coulisses par l'organisme dit « Mission de la mer ». (N° 351.)

VI. — M. Edouard Bonnefous attire l'attention de M. le ministre des transports sur l'ampleur des catastrophes dues au renouvellement fréquent des naufrages de pétroliers dans la Manche.

Il regrette que, malgré les assurances données à plusieurs reprises par le Gouvernement, de tels sinistres puissent se reproduire, provoquant ainsi de très graves dégâts d'ordre écologique et représentant pour le budget de l'Etat une charge de plus en plus lourde.

Il lui demande donc de fournir une évaluation très précise des conséquences du naufrage du *Tanio* au large des côtes bretonnes le 7 mars 1980. (N° 358.)

VII. — M. Georges Lombard demande à M. le ministre des transports de faire le point des mesures prises par le Gouvernement à la suite du rapport de la commission d'enquête du Sénat sur la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* et sur les mesures nouvelles qui sont indispensables après la dernière marée noire plongeant dans le désespoir les populations des côtes nord de la Bretagne. (N° 360.)

VIII. — M. Pierre Noé appelle l'attention de M. le ministre des transports sur les catastrophes dues à la pollution pétrolière qui ont frappé les côtes bretonnes depuis deux ans et tout particulièrement après le récent naufrage du pétrolier *Tanio*.

Il lui demande :

1° Où en sont les recommandations des commissions d'enquête parlementaires ;

2° De bien vouloir lui préciser l'utilisation faite des dispersants en regard des études et recherches faites ou en cours. (N° 362.)

La parole est à M. Le Pors, auteur de la question n° 335.

M. Anicet Le Pors. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, c'est la neuvième fois que j'interviens de cette tribune depuis l'échouement de l'*Amoco Cadiz*, le 16 mars 1978. Pour autant, mon objectif n'est pas aujourd'hui de consolider un record. Il est, une nouvelle fois, de faire connaître les appréciations et les revendications que j'ai pu recueillir en Bretagne et d'affirmer la primauté des intérêts nationaux et régionaux sur les intérêts de compagnies pétrolières et d'armateurs sans scrupules qui bénéficient, de la part du Gouvernement, d'une complaisance que je ne qualifierai pas d'étonnante — car elle ne m'étonne pas — mais plutôt d'indéfectible.

Cela devient d'ailleurs de plus en plus évident pour le plus grand nombre, et l'accueil qui a été fait aux élus par les gardes du corps du Président de la République, il y a une semaine, en a apporté la confirmation. Je tiens à cet égard à élever une ferme protestation contre des méthodes qui traduisent bien le mépris dans lequel M. Giscard d'Estaing tient le dialogue démocratique et la vacuité de ses propos sur la « décripation » et le « juste milieu ».

L'intérêt de la situation présente, c'est cependant sa clarté. En effet, on ne peut raisonner en mars 1980 comme nous le faisons en 1978, et cela, notamment, grâce aux travaux réalisés

par notre assemblée, plus particulièrement par la commission d'enquête sénatoriale que nous avons constituée. Cette commission a produit un bon rapport, un très bon rapport, adopté à l'unanimité des vingt et un commissaires, toutes tendances politiques réunies. Nous disposons donc aujourd'hui d'une bonne référence.

Au début de ce débat, je crois utile de revenir sur les conclusions de ce rapport — que rejoignaient, d'ailleurs, les réflexions de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale.

Nous faisons, en premier lieu, des propositions pour doter la France d'un système de protection efficace.

Et, tout d'abord, nous suggérons une nouvelle organisation.

Nous disions qu'il était nécessaire de désigner une autorité responsable de la surveillance de la navigation en mer et nous estimions que, à cet égard, c'était la marine nationale qui devait jouer le plus grand rôle sur la base du droit existant.

Ce droit est constitué essentiellement par la convention de Bruxelles, entrée en vigueur par la loi du 6 mai 1975.

Ces dispositions ont été renforcées par la loi du 7 juillet 1976, qui étend au seul risque de dommages les pouvoirs d'intervention de l'Etat en haute mer. Dès lors se pose la question : l'Etat français a-t-il, dans les circonstances du naufrage du *Tanio*, utilisé les pouvoirs juridiques dont il disposait ?

La réponse est malheureusement évidente : c'est non. Et elle vaut également, depuis le naufrage, à propos de l'épave qui gît aujourd'hui par quatre-vingts mètres de fond.

Notre rapport préconisait ensuite la création d'une structure opérationnelle de lutte contre la pollution pour pallier les insuffisances constatées.

Nous énoncions l'idée d'une défense nouvelle dans laquelle « tout risque de collision, d'échouement ou de pollution prochain devrait provoquer le déclenchement du plan Polmar ». Une commission locale de coordination des opérations à terre faisant une large place aux élus devait être constituée.

Ces recommandations ont-elles été suivies ? Pour l'essentiel, non.

Pour mettre en place une organisation d'un type nouveau, il fallait évidemment se doter des moyens nécessaires.

Nos propositions d'engagements financiers avaient le caractère de propositions minimales : elles s'élevaient à cinq milliards de francs, répartis sur trois ans. Des contributions européennes étaient envisagées. Notre commission avait même fait sien le principe : « le pollueur est le payeur ».

Dans quelle mesure le Gouvernement a-t-il tenu compte de ces recommandations ?

Par rapport aux crédits, qui devaient, selon notre commission, représenter un minimum, le Gouvernement a engagé 11,3 p. 100 de ces crédits pour 1979 et 16,6 p. 100 pour 1980. En 1977, 1978, 1979, les dépenses pour la prévention se sont élevées à 208 millions de francs, soit moins de 5 p. 100 de ce qui est indispensable. Comme vous le voyez, nous sommes loin, très loin, du compte. Autant dire que le Gouvernement a méprisé nos propositions. Le résultat, on le connaît.

Mais nous faisons aussi, en second lieu, des propositions pour tenter, au plan international, de diminuer les dangers.

Tout d'abord, nous demandions une action concernant les navires, action tendant à améliorer les aménagements techniques des pétroliers, la qualification des équipages et les régimes d'assurance.

Nous exigeons ensuite une lutte sans merci contre les pavillons de complaisance et, plus largement, contre tous les navires sous normes. Notre rapport concluait à ce sujet en indiquant : « Ce combat réclame une grande fermeté car de puissants intérêts financiers et politiques sont en jeu. »

Enfin, nous proposons des actions concernant les règles de navigation et les pouvoirs de police des Etats maritimes, actions relatives à la position des rails de navigation, à l'institution éventuelle d'un système de pilotage hauturier, à l'intervention des Etats côtiers, à la constatation et à la répression des infractions aux règles internationales.

Quel bilan peut-on faire aujourd'hui au plan international ? Il semble qu'il soit encore plus médiocre qu'au plan national.

Je n'ai pas entendu dire que M. Giscard d'Estaing et le chancelier social-démocrate Helmut Schmidt aient abordé cette question lors de leurs récents entretiens, qui se situaient cependant quelques jours seulement après le naufrage du *Tanio*, lequel venait d'Allemagne fédérale, on le sait. Pourtant, il y avait matière à discussion, puisque la République fédérale d'Allemagne est favorable aux pavillons de complaisance.

C'est, en fait, la solidarité de classe de M. Giscard d'Estaing, des pétroliers et des armateurs qui fait courir un risque quotidien aux côtes bretonnes, risque qui débouche sur des catastrophes périodiques au rythme établi depuis 1976 d'une catastrophe par an. On peut donc conclure sans mérite — mais il est bon

que les Bretons le sachent — qu'il y aura au moins une nouvelle catastrophe pétrolière en 1981, puis une autre en 1982, puis encore une autre en 1983 et ainsi de suite.

Du moins, si rien ne change. Mais rien ne semble devoir changer si je m'en tiens aux entretiens que j'ai pu avoir avec M. Aymar Achille-Fould, président de la Mission interministérielle de la mer, placée sous l'autorité du Premier ministre lui-même.

Comment caractériser, en effet, l'attitude du Gouvernement français vis-à-vis du problème posé par l'échouement du *Tanio* ?

Je suis tout d'abord stupéfait par la passivité des pouvoirs publics, qui, à propos de l'épave, se sont largement désintéressés de l'affaire pour s'en remettre à peu près totalement aux propriétaires — d'ailleurs très difficilement identifiables — c'est-à-dire, en fait, aujourd'hui à leurs assureurs britanniques. C'est une nouvelle expression de la « contrainte extérieure », par ailleurs continuellement évoquée à propos de la prétendue concurrence des pays du tiers monde ou du poids de la facture pétrolière dans notre économie.

M. le président de la Mission de la mer a expliqué à ce sujet qu'au cas où le Gouvernement français aurait pris des initiatives directes sur l'épave, il fallait craindre des mesures de rétorsion de la part des assureurs et le non-paiement des indemnités par les fonds d'assurance internationaux existants.

C'est là une attitude de complète démission. J'ajoute que ce n'est pas sérieux. Quand on a l'atout — je n'ose pas dire la chance — de voir passer le tiers de la production mondiale de pétrole au voisinage immédiat de ses côtes, alors on est le plus fort et il faut se servir de cette position de force pour se faire respecter en toute circonstance et surtout quand on a — je l'ai rappelé tout à l'heure — tous les moyens juridiques nationaux pour le faire.

Cette soumission du Gouvernement français marque toute sa pratique qui se traduit par des tergiversations pour déclencher le Plan Polmar, des hésitations permanentes à prendre les mesures indispensables, une attitude à la fois sournoise et brutale vis-à-vis des élus, une large inaction dans tous les domaines.

Jusqu'à-là, je me demandais à quoi servait cette mission de la mer qui prétendait répondre à la nécessité d'une meilleure coordination des actions maritimes. Aujourd'hui, je le sais : à rien, sinon à constituer un écran bureaucratique entre les responsables ministériels et les élus. Elle relève de ce comportement dissimulateur et truqueur qui marque la plupart des actes gouvernementaux en la matière.

Car, pour en revenir à l'épave, un mois s'est écoulé sans que les pouvoirs publics aient formulé la moindre proposition. C'est seulement il y a quelques jours que vous-même, monsieur le ministre des transports, avez annoncé que l'on allait envisager un colmatage, solution sans doute la moins onéreuse, mais dont le résultat reste très aléatoire et ne fait que décaler le problème dans le temps, sans le résoudre.

Il faut d'ailleurs reconnaître que, faute d'avoir engagé les crédits que nous avons demandés, nous en sommes, en ce qui concerne les moyens techniques, à peu près au même point qu'en 1976 avec le *Bohlen* et l'*Olympic Bravery*.

Si la France dispose de moyens de pompage avec la Comex et l'Institut français du pétrole, en revanche, nous sommes toujours dépourvus de moyens de renflouement comparables, par exemple, à ceux de la société hollandaise Smit. L'investigation de l'épave est actuellement entièrement entre les mains des assureurs britanniques qui ont réalisé un film télé, que M. le président de la mission de la mer n'avait même pas pris la peine de voir il y a une semaine, et qui ont récemment déclaré qu'ils ne pourraient rien faire avant cinq mois.

Et le comble de l'impudence est atteint puisque l'on vient d'apprendre que les affréteurs auraient saisi le tribunal de commerce du Havre pour récupérer les 10 000 tonnes de pétrole qui ont été remorquées jusque-là dans la partie arrière du *Tanio*.

Telle est la situation matérielle. La situation des populations sinistrées n'est pas meilleure. Le *Torrey Canyon* avait été reçu comme une catastrophe naturelle, voilà treize ans. Avec l'*Amoco Cadiz*, la question des responsabilités avait été posée et les communistes n'y avaient pas pu contribuer.

Aujourd'hui, les Bretons ne s'en laissent plus compter. Ces catastrophes ne relèvent en rien de la fatalité. Il y a des responsables au Gouvernement, dans les compagnies pétrolières, chez les armateurs, et c'est eux qui doivent payer et assumer les conséquences de leurs actions, autrement que par la mobilisation, pour leur compte, de pelotons de compagnies républicaines de sécurité, les C. R. S.

Avec mes amis et collègues du groupe communiste, j'ai obtenu de M. le président de la mission de la mer qu'il informe les populations bretonnes concernées sur les intentions gouverne-

mentales relatives aux indemnités. L'indigence du communiqué publié est inacceptable et inquiétante dans son expression. En effet, il insiste sur le caractère « direct » du préjudice susceptible d'être indemnisé. C'est une notion restrictive et imprécise, sans rapport avec la nature même des problèmes économiques et sociaux posés et M. Soisson pose une fausse alternative lorsqu'il dit qu'il vaut mieux promouvoir qu'indemniser. Il suffit d'interroger les gens pour s'en rendre compte, ce que j'ai fait la semaine passée en conduisant une délégation d'élus communistes, qui a enquêté sur place.

Les pêcheurs, par exemple, ne pourront prétendre à indemnisation, bien qu'ils ne puissent plus travailler à la côte et qu'ils aient enregistré des dommages parfois sérieux en coques abîmées, en matériels mis hors d'usage. Ils vont, en outre, subir, comme toute la Bretagne d'ailleurs, un préjudice global bien que non direct en raison de la mévente de leurs produits. Puis, ils se souviennent que les indemnités qu'ils ont pu recevoir lors des précédents sinistres n'ont pas couvert leurs frais et qu'elles ont toutes donné lieu à contentieux qui sont demeurés non réglés.

Les pêcheurs-plaisanciers enregistrent eux aussi des dégâts, déplorent les conséquences du naufrage qui vont compromettre la saison et demandent la mise en cause des responsables.

Les commerçants se souviennent qu'un cinquième d'entre eux seulement avait pu bénéficier d'une indemnisation la dernière fois, en raison de cette interprétation restrictive de la notion de « préjudice direct » et de la qualification touristique non reconnue à nombre d'entre eux.

Plus généralement, ils soulignent le caractère totalement archaïque et inadapté de la législation qui leur est opposée en matière d'ouverture de crédits ; je veux parler de la loi du 26 septembre 1948 et plus précisément de ses articles 63 et 64. Ce qu'ils veulent en tout état de cause, c'est que leur soient octroyés des prêts à taux bonifiés, afin d'apurer un passé qui a déjà entraîné pour eux de lourdes charges.

J'ai été frappé par la clairvoyance des représentants des professions touristiques qui contraste avec les manipulations gouvernementales de l'information lors du naufrage et aujourd'hui en ce qui concerne les conséquences.

Les professionnels du tourisme de la région considèrent, avec juste raison, que le problème numéro un, c'est celui de la prévention. Ils exigent que des mesures sérieuses soient prises au sujet de l'épave, mais ils ne veulent pas que l'on mente aux Français sur la situation actuelle des côtes.

Les représentants du Gouvernement m'ont fait grief dans le passé de risquer de décourager les touristes éventuels, en disant les choses comme elles étaient. Mais, sous prétexte de rassurer, on finit par éveiller la méfiance, on aboutit à un résultat inverse de celui que l'on déclare rechercher et pire que si on avait tout simplement dit la vérité, sans dramatisation, ni sous-estimation. Car des intérêts divers sont impliqués : ceux des professionnels du tourisme et aussi ceux des travailleurs qui souhaitent passer leurs vacances dans les meilleures conditions possibles. Mais, réclamer une information objective, c'est sans doute trop demander au Gouvernement actuel.

Je veux encore indiquer combien apparaissent dérisoires, sur place, les moyens de lutte directe contre la pollution. Cela souligne d'autant plus le dévouement des soldats qui, avec des moyens insuffisants et dans une ambiance que le Gouvernement a pris la responsabilité de détériorer gravement, accomplissent une tâche particulièrement ingrate dont nous devons non seulement leur être reconnaissants, mais qui mériteraient, pour ce qu'ils font, de recevoir une juste compensation sous forme de primes et de congés spéciaux.

Comment ne pas évoquer également les huit morts de ce naufrage, morts pour les compagnies pétrolières, et aussi le courage et l'abnégation des équipages d'hélicoptères et des personnels spécialisés qui ont permis, au péril de leur vie, le sauvetage de la plus grande partie de l'équipage du *Tanio*. Nous leur devons, à vrai dire, les seules images réconfortantes de ces événements, mais cela ne saurait devenir, lors de chacun de ces débats, une clause de style qui excuserait finalement l'impéritie des responsables.

Car l'essentiel, je le répète, réside dans la soumission des intérêts régionaux et nationaux aux intérêts des compagnies pétrolières. Il n'y a pas de différence de nature entre la politique actuelle du Gouvernement en matière d'approvisionnement et de prix des produits pétroliers et celle qu'il adopte vis-à-vis des risques de marée noire. C'est de la même subordination aux intérêts des multinationales qu'il s'agit. C'est la même contrainte extérieure, celle des pétroliers et de leurs armateurs, qui pèse sur l'indépendance nationale. Oui, j'accuse les pétroliers et le Gouvernement de connivence pour ne rien faire.

M. le président de la mission de la mer a évoqué devant moi une prétendue « fortune de mer » pour expliquer ces catastrophes successives. Et pourquoi pas le triangle des Bermudes en Manche pendant qu'on y est ! Quelle effronterie et quel mépris pour les Bretons que de les supposer demeurés à l'époque de la marine à voile !

Certains, dans ces circonstances, prétendent que la solution résiderait dans la réalisation de l'union la plus large pour conjurer ces dangers venus d'ailleurs. Dès lors, l'apolitisme serait la règle du consensus ainsi réalisé. Tel n'est pas du tout notre avis.

D'abord, ainsi que je l'ai rappelé tout à l'heure, parce que nous savons aujourd'hui ce qu'il faudrait faire pour prévenir les marées noires et lutter contre elles. Il suffit pour cela de se reporter au contenu détaillé du rapport de la commission d'enquête sénatoriale.

Ensuite, parce que l'unité de vues et de démarches sur les objectifs à poursuivre et les moyens à mettre en œuvre a déjà été réalisée, voilà deux ans.

Enfin, parce que l'heure n'est pas à la réédition de ce que nous avons fait alors, mais à la franche dénonciation des responsabilités qui n'ont pas été assumées. Refuser de le faire, c'est couvrir les pétroliers et le Gouvernement, c'est faire de la politique qui n'ose pas dire son nom, de la politique « mine de rien », de la politique politicienne.

Quand les élus de la majorité pleurent à Ploudalmézeau et à Trégastel et votent à Paris un budget d'austérité qui ne peut protéger le territoire national de ces catastrophes, ils font de la politique politicienne.

Quand les élus socialistes déclament soudainement dans le département des Côtes-du-Nord, pour se donner l'allure d'opposants résolus, d'autant plus fort qu'ils privilégient à l'assemblée de Strasbourg des solutions internationales en dehors desquelles, prétendent-ils : « Un Etat côtier ne peut prendre de mesures unilatérales d'interdiction », quand ils n'osent pas pour autant exiger une aide communautaire exceptionnelle, ils font de la politique politicienne.

Quand les uns et les autres, amis du chancelier social-démocrate, Helmut Schmidt, partisan de la complaisance maritime, prétendent défendre la Bretagne en soutenant toutes les opérations d'intégration européenne, ils font de la politique politicienne.

Quand, ensemble, ils essaient de récupérer le légitime ressentiment des populations bretonnes pour tenter de le dévoyer dans un apolitisme bien commode pour M. Giscard d'Estaing, ils font de la politique politicienne.

Enfin, quand ils disent une chose à Brest ou à Saint-Brieuc, une autre à Paris et une autre encore à Strasbourg, à Bruxelles ou à Saint-Domingue, ils font de la politique politicienne.

Telle n'est pas l'attitude des communistes qui n'ont qu'un langage de Portsall et de Ploumanach à Paris, ou partout ailleurs dans le monde, et qui luttent depuis longtemps à la fois contre les compagnies pétrolières et le pouvoir qui les couvre et pour que notre pays, dont le rapport sur les options du VIII^e Plan se plaît à rappeler qu'il a le troisième espace maritime du monde, se fasse respecter.

Lors de l'échouement de l'*Amoco Cadiz*, j'avais avancé un certain nombre de propositions avant que la commission d'enquête ne soit constituée. Il s'agissait, bien sûr, en premier lieu, de la lutte contre les pavillons de complaisance, mais aussi d'éloigner les rails de navigation au large des côtes bretonnes, de mettre au point un système permettant la maîtrise de la circulation des navires modernes en Manche, de développer les moyens de protection contre la pollution elle-même, enfin, de faire respecter en tout état de cause l'intégrité du territoire national, au besoin par la force.

Si ma critique de la politique gouvernementale est sévère — car, à mon avis, elle ne mérite pas d'autre appréciation — je n'ai jamais manqué cependant de prendre acte positivement de toute décision qui me semblait aller dans le bon sens. Je l'ai fait d'ailleurs, d'autant plus aisément que ces décisions étaient le point d'aboutissement de luttes des travailleurs, des populations concernées, luttes dans lesquelles les communistes avaient pris une large place.

Ainsi, je me suis félicité des arraisonnements de plus en plus fréquents de bateaux en infraction opérés par la marine nationale, de l'éloignement à vingt-sept milles des rails montants des gros pétroliers, du remorquage au Havre de la partie arrière du *Tanio* grâce à des moyens de remorquage renforcés. Cela prouve bien que, lorsque l'on s'en donne les moyens, on peut résoudre tous les problèmes de la circulation des pétroliers au voisinage de nos côtes.

Dans cette continuité, je suis amené aujourd'hui à présenter à nouveau, en les actualisant, cinq propositions dont je souhaite qu'elles soient saisies par les travailleurs et les populations de

Bretagne comme autant d'objectifs de luttes qu'ils feront aboutir — en les adoptant, en tant que de besoin, aux situations locales — grâce à leur action, car c'est la seule voie, l'expérience montrant qu'on ne peut s'en remettre au Gouvernement à ce sujet.

Premièrement, il faut que des décisions sérieuses soient rapidement prises pour neutraliser l'épave du *Tanio*. Les populations ne peuvent rester ainsi pour plusieurs mois, voire pour un an, dans l'expectative, et le Gouvernement se sentir quitte avec la décision quelque peu dérisoire de colmatage, que vous avez prise, monsieur le ministre.

Ce ne sont pas les procédés qui font défaut pour pomper, voire pour renflouer l'épave. Il faut mettre en service les moyens existants pour qu'en tout état de cause la menace soit supprimée dans les meilleurs délais.

Dans le même domaine d'action, il faut augmenter les effectifs de nettoyage en leur procurant moyens et indemnités indispensables, tout en s'engageant plus concrètement vers la constitution d'un corps spécialisé de lutte contre la pollution, corps que nous avons déjà réclamé lors du naufrage de l'*Amoco Cadiz*.

Deuxièmement, il faut prévoir une indemnisation juste des professions et des populations sinistrées, et cela sous des modalités diverses : primes, crédits bonifiés, facilités fiscales, etc.

Une indemnisation juste est une indemnisation qui ne se limite pas au préjudice direct, mais qui doit pouvoir concerner tous ceux qui ont à subir les conséquences d'un sinistre dont ils ne sont eux-mêmes en rien responsables : je pense, par exemple, aux loueurs de meublés, aux propriétaires de terrains de camping et à d'autres professions.

Une indemnisation juste est une indemnisation qui ne recourt pas à l'arme de dissuasion qu'est la bureaucratie, comme cela s'est fait jusqu'à présent, pour servir finalement les indemnités « à la tête du client ».

Une indemnisation juste, c'est celle qui fait payer les pétroliers pollueurs ; ils en ont les moyens : les bénéfices des seules sociétés françaises ont largement dépassé, en 1979, l'augmentation de la facture pétrolière et leurs cours de bourse ont souvent triplé. C'est pour cela, je suppose, que M. Barre se refuse à rendre public le rapport sur la fiscalité des compagnies pétrolières qu'il avait lui-même demandé pour le 1^{er} avril de cette année.

Troisièmement, il faut que le Gouvernement français prenne, dans les jours qui viennent, des décisions significatives pour mettre en œuvre les propositions contenues dans le rapport de la commission d'enquête sénatoriale de 1978.

Cela concerne notamment le rôle essentiel dévolu à la marine nationale, l'approvisionnement pétrolier de la France, qui n'est assuré que pour un tiers — je vous le rappelle — par des bâtiments français ; cela concerne aussi l'action contre les navires sous normes, l'effort national de recherche sur la pollution par hydrocarbures, l'adoption de mesures concrètes pour faire payer les pétroliers, avec, bien sûr, le rejet de la prétention des affréteurs du *Tanio* à recouvrer les 10 000 tonnes récupérées. Les crédits nécessaires, me semble-t-il, devraient figurer dans une loi de finances rectificative dont nous pourrions débattre au cours de cette session.

Quatrièmement, nous demandons la constitution d'une nouvelle commission d'enquête qui prolongerait ce débat et actualiserait le rapport de 1978. En effet, si une nouvelle commission d'enquête limitait son objectif à la reprise des modalités avancées en 1978, elle ne servirait à rien. Elle doit donc aller plus loin en recherchant les raisons pour lesquelles les dispositions que nous avons retenues ne sont pas entrées dans la réalité et pourquoi le Gouvernement a fait preuve, depuis un mois, d'une passivité aussi spectaculaire, si j'ose dire.

Nous ne nous faisons certes, l'expérience aidant, aucune illusion sur l'efficacité d'une telle commission, mais qu'au moins les problèmes soient bien posés et les responsabilités clairement établies. Notre commission, en juin 1978, avait mis en cause un « système ». C'est ce système que nous voulons une nouvelle fois contester. Lourde est donc la responsabilité — on s'en rend parfaitement compte aujourd'hui — de ceux qui ont refusé, peu de temps auparavant, une véritable nationalisation des compagnies pétrolières, nationalisation qui aurait donné au pays les moyens décisifs de la maîtrise des problèmes de la prévention et de la pollution maritimes.

Enfin, cinquièmement, le Gouvernement français doit parler haut et fort au sein de toutes les organisations internationales, à l'instar de mon amie Sylvie Leroux, qui, à l'Assemblée européenne de Strasbourg, la première, a déposé le 12 mars une proposition de résolution demandant « qu'une réglementation plus sévère soit introduite par les Etats membres de la Communauté » et qui a réclamé, seule, le déblocage immédiat « d'une

aide communautaire exceptionnelle pour faire face aux dégradations consécutives à cette pollution massive et à ses conséquences sur la vie économique régionale ».

En tout état de cause, aucun atterroisement ni aucun chantage ne sauraient faire obstacle à ce que nous fassions respecter par tous les moyens le droit national ; c'est en France qu'en définitive doivent être décidées les conditions de ce respect. Il revient à tous les Français, mais plus spécialement encore aux Bretons, de l'exiger et de ne pas se tromper de cible, comme souhaiteraient les y pousser ceux qui roulent en fait pour M. Giscard d'Estaing, tout en affectant de prendre le parti des Bretons. Non, le conflit n'est pas entre la Bretagne et le reste de la France ; il est entre, d'une part, ceux qui, de droite, de gauche ou du juste milieu, refusent d'agir contre les pétroliers et soutiennent l'intégration européenne et, d'autre part, ceux qui mènent une lutte résolue contre les intérêts des multinationales et pour l'indépendance nationale.

Voilà le choix à réaliser. Le jour où les populations bretonnes feront le bon choix, ce jour-là, on ne sera pas loin de mettre un terme à la série noire des marées pétrolières. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Marcellin, auteur de la question n° 343, qui présentera également la question n° 342 de M. Jean-Marie Girault.

M. Raymond Marcellin. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, mes questions porteront plus particulièrement sur l'action immédiate qui est à entreprendre. Tout d'abord, il est nécessaire de résoudre d'urgence un premier problème, celui du sort de l'épave.

Pour ma part, vous le savez, j'ai demandé avec insistance à M. le Premier ministre de donner les instructions pour que, sans attendre davantage, il soit procédé au colmatage. M. Raymond Barre en a pris la décision et vous l'avez, monsieur le ministre, vous-même annoncé en Bretagne dimanche dernier. Mais il faut faire vite, car, selon les observations qui ont été faites, ce sont sept à dix tonnes, soit 7 000 à 10 000 litres qui s'échappent de l'épave par vingt-quatre heures et vont polluer les plages.

Ma première question est la suivante : est-il exact qu'une réunion technique s'est tenue sous la présidence de M. Achille Fould, à laquelle assistaient les responsables des entreprises de travaux sous-marins ? Quels en ont été les résultats ? Pouvez-vous nous les faire connaître et nous indiquer, surtout, quand commenceront les travaux ?

Mais colmater l'épave du *Tanio* n'est que se résoudre à une réparation provisoire.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur Marcellin, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Raymond Marcellin. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, M. Marcellin me pose une question précise. En ce moment même sont auditionnées les entreprises qui proposent de colmater le *Tanio*. L'audition de ces entreprises va se poursuivre dans le courant de l'après-midi et demain matin. Le choix de l'entreprise se fera demain et les travaux commenceront pour être terminés dans un délai de quatre à six semaines.

M. Raymond Marcellin. Je vous remercie de ces précisions, monsieur le ministre, mais quatre à six semaines, c'est long, c'est vraiment long.

Mais, maintenant, il faudra choisir le moyen de neutraliser définitivement l'épave. Là non plus, il ne faut pas perdre de temps. Il faut : cinq mois, a-t-on annoncé, pour mettre en œuvre cette solution définitive : renflouement, pompage, bétonnage.

Ici encore, ce délai nous apparaît trop long et très dangereux à cause des marées d'équinoxe. Il est donc nécessaire sur ce point aussi, monsieur le ministre, que vous nous donniez toutes les informations que vous détenez à l'heure présente.

Le second problème qui se pose à nous est de savoir comment sauver la saison touristique.

Bien entendu, il faut neutraliser l'épave du *Tanio* avant, selon la solution provisoire. Alors, il sera possible de sauver la saison touristique. Il faut notamment que nous réusissions l'opération d'étalement des vacances appelée « Juin en Bretagne ». Les plages de la partie des Côtes-du-Nord et du Finistère salées par la marée noire pourront être entièrement nettoyées pour cette date, mais il faut le faire savoir et nous ne pourrions le faire savoir que si nous avons l'aide des pouvoirs publics, avec ce que cela suppose comme moyens en matière

de télévision, de radio et aussi de journaux nationaux et européens. Européens, car la clientèle étrangère est très importante en Bretagne. Les touristes belges, allemands, néerlandais et britanniques représentent 60 p. 100 des estivants en mai et juin, 50 p. 100 en juillet, 10 p. 100 en août et 30 p. 100 en septembre. M. Jean-Pierre Soisson, ministre du tourisme, a annoncé récemment le lancement d'une large campagne d'information du public. Pouvez-vous, monsieur le ministre, nous en donner les éléments et le calendrier ?

Troisième problème : comment indemniser-t-on les victimes ? Le Gouvernement vient d'accepter le principe de l'indemnisation de ces victimes et il a admis que les indemnités seraient liquidées dans des conditions équivalentes à celles qui avaient été retenues pour les indemnités consécutives à la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*.

Si l'on veut que ces indemnités se fassent rapidement sur le plan local, c'est-à-dire dans les Côtes-du-Nord et dans le Finistère, il faut créer un groupe de travail identique à celui qui avait été mis en place en 1978 et qui comprenait, sous la présidence du préfet, le trésorier-payeur général, les directeurs des services fiscaux, de la jeunesse, des sports et des loisirs, du travail et de l'emploi, de la concurrence et de la consommation, auxquels il conviendrait d'ajouter le directeur de l'U. R. S. S. A. F. et un représentant de la Banque de France.

Un comité interministériel a, me semble-t-il, été réuni à cet effet et le Premier ministre a été amené à prononcer les arbitrages. Il a notamment décidé que seraient créés ces groupes de travail pour l'indemnisation. Mais, monsieur le ministre, les préfets n'ont pas encore reçu les instructions précises pour leur mise en place. Une intervention gouvernementale très rapide serait donc nécessaire. Elle serait certainement la bienvenue dans ces départements.

Enfin, il faudrait également — je crois que, là aussi, la décision du Premier ministre est intervenue — mettre à la disposition des préfets qui l'ont demandé des crédits permettant de faire des avances sur les indemnités dans des cas urgents. Le Gouvernement a annoncé par un communiqué ces avances forfaitaires voilà déjà dix jours, mais aucune délégation n'est encore parvenue aux préfets.

D'autre part, l'indemnisation ne doit pas être faite sur un simple arbitrage réalisé à Paris, qui permettrait de toucher seulement une ou deux catégories professionnelles ; elle devrait s'appliquer à toutes les activités qui ont été atteintes : pêcheurs, ostréiculteurs, goémoniers, hôteliers, commerçants, loueurs de meublés, gérants de camping, etc. Dès à présent, on s'inquiète de toute part : dans les Côtes-du-Nord et dans le Finistère, des comités de défense professionnels ont été créés et les chambres de commerce et d'industrie insistent pour que des décisions soient prises rapidement. Excusez-moi, mes chers collègues, si, dans mon exposé, les mots « agir rapidement » reviennent très souvent.

Il faut déterminer les secteurs géographiques où les indemnités doivent intervenir, définir les conditions pour en bénéficier, donner instruction aux services fiscaux et parafiscaux d'agir avec bienveillance à l'égard des professionnels concernés et recommander aux organismes bancaires de ne prendre aucune décision contraignante à l'égard des sinistrés sans avoir préalablement pris l'attache du groupe de travail départemental.

A la suite de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, le Gouvernement avait décidé de consacrer 6 millions de francs à des travaux de revalorisation de la côte. Or, jusqu'à ces derniers temps, ces crédits, qui avaient été votés par le Parlement, n'avaient pas été utilisés à cause de la lourdeur des procédures d'attribution, car toutes les décisions prises par la commission régionale, présidée par le préfet de région, étaient réexaminées à Paris par une nouvelle commission exigeant *a priori* la constitution de dossiers ne relevant que de la délégation à la qualité de la vie.

Il fallait mettre un terme à ce formalisme tatillon qui aboutissait à la non-exécution des décisions prises par le Parlement. Il fallait aussi prévoir un programme supplémentaire de revalorisation de la côte pour compenser les dégâts intervenus à la suite du naufrage du *Tanio*.

Je suis intervenu auprès de M. Michel d'Ornano, ministre de l'environnement et du cadre de vie, sur ces deux points. Le ministre a modifié la procédure d'attribution de ces crédits de sorte qu'il ne reste plus que 1 600 000 francs à déléguer et il examine dans quelles conditions une nouvelle tranche de crédits pourra être accordée à la Bretagne pour la revalorisation de son littoral.

Je m'adresse plus particulièrement maintenant à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur pour traiter de l'organisation permanente de la lutte contre la pollution.

Je voudrais formuler quelques observations sur le fonctionnement du dispositif qui a été mis en place pour le nettoyage des côtes à la suite du naufrage du *Tanio*. Il faut bien noter, comme je l'ai remarqué sur place, qu'au début des opérations, l'organisation militaire s'est rodée avec quelques difficultés dues au manque de formation, bien naturel d'ailleurs, des effectifs.

Il n'existe actuellement, vous le savez, que deux unités d'instruction de sécurité civile au lieu des six prévues : l'une est stationnée à Villeneuve-Saint-Georges dans le Val-de-Marne et l'autre à Brignoles dans le Var.

Il me semble que les circonstances se prêtent tout particulièrement à l'installation de la troisième unité d'instruction et de sécurité civile en Bretagne. Cette unité, composée de 400 appelés encadrés par 72 officiers et sous-officiers, peut, en effet, intervenir en temps de paix pour tous les plans Orsec : feux de forêt, marées noires, accidents nucléaires. Il faudrait donc, monsieur le secrétaire d'Etat, prévoir le financement de cette nouvelle formation de sécurité civile dans le budget pour 1981.

Ma seconde observation porte sur une amélioration de la procédure financière. Les préfets, pour disposer de crédits, sont obligés de déclencher le plan Polmar qui entraîne, comme vous le savez, de nombreuses sujétions qui pèsent assez lourdement sur les services publics.

Or, lorsque pointe une menace imprécise qui peut ne pas se réaliser et qu'il est nécessaire de prendre des précautions — tel le rassemblement de barrages souvent épars sur toute la France et de matériels — les préfets devraient pouvoir disposer de crédits sur le fonds d'intervention sans pour cela avoir à décider la mise en œuvre du plan Polmar. Peut-on, monsieur le secrétaire d'Etat, examiner cette amélioration de la procédure financière ?

En ce qui concerne l'organisation actuelle, au moment même où je parle de la lutte contre la pollution dans les Côtes-du-Nord et le Finistère, toute l'attention des pouvoirs publics doit être attirée maintenant sur le nettoyage des rochers. Pour y procéder le plus rapidement possible, des ateliers de cinq à six hommes ont été constitués qui utilisent, avec l'autorisation du centre de recherche pour les pollutions par hydrocarbures, des produits non dangereux qui décrochent et dispersent le mazout.

Mais, afin de terminer avant le 1^{er} juin ce lavage des rochers, pourriez-vous examiner, monsieur le secrétaire d'Etat, si les préfets disposent actuellement des effectifs nécessaires au raccourcissement de la durée des opérations, compte tenu du très grand nombre d'emplacements où les équipes doivent travailler ? Je crois savoir que, depuis hier, les préfets ont formulé de nouvelles demandes et il me semble possible, monsieur le secrétaire d'Etat, de les satisfaire, encore une fois, très rapidement.

Enfin, pourriez-vous donner suite à la demande des maires des communes sinistrées de recevoir une dotation globale de fonctionnement majorée pendant au moins une année ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous êtes vous-même le représentant d'un département qui, à plusieurs reprises, a beaucoup souffert de la pollution par le pétrole. Je sais — et vous l'avez déjà prouvé à la suite du sinistre de l'*Amoco Cadiz* — que vous vous emploierez à renforcer tous les moyens de la prévention et de la lutte contre ce fléau qui cause de si graves dommages à la population de notre région, et je vous en remercie.

Mais il faut maintenant préserver l'avenir ; il faut empêcher la répétition de ce genre de calamité.

Tout d'abord, les dates de la plupart des sinistres précédents nous appellent à faire une observation.

Le *Torrey Canyon* fait naufrage le 13 mars 1967, l'*Olympic Bravery* le 13 mars 1976, l'*Amoco Cadiz* le 16 mars 1978, le *Tanio* le 7 mars 1980.

Ce calendrier des naufrages suggère que des précautions particulières devraient être prises en cette période de l'année et la surveillance renforcée.

Pour prévenir la répétition de ce genre de calamité, il faut que soit durcie la réglementation de sécurité, qu'il s'agisse de la conception des navires, de leur entretien ou de leur chargement.

Il est notamment nécessaire de créer une carte d'identité des navires, faisant apparaître les caractéristiques et l'histoire de chaque bâtiment, la date de sa construction et celles des réparations et des révisions, sa nationalité, ses propriétaires, ses affrèteurs, ses assureurs.

Il faudrait disposer, sur le plan français ou européen, d'un ordinateur qui posséderait toutes les informations et que l'on interrogerait pour faciliter le contrôle des navires dans les ports et sur les voies de navigation.

On l'a rappelé tout à l'heure, le *Tanio* a été construit en 1958. N'était-il pas trop ancien pour continuer à bénéficier des certificats de sécurité ? Il faudrait peut-être examiner dans quelles

conditions Veritas donne ces certificats de sécurité, ce qui nécessiterait certainement une enquête approfondie. Le *Tanio* avait vingt-deux ans d'âge. Or, en général, les propriétaires abandonnent leurs bâtiments au bout de quinze à dix-sept ans.

Il faut interdire la navigation des navires inférieurs aux normes de sécurité car ils présentent de trop grands risques pour nos côtes.

Je rappelle, comme l'avait déjà fait notre rapport sénatorial sur l'échouement de l'*Amoco Cadiz*, l'accord intervenu entre les pays riverains de la mer du Nord, c'est-à-dire la République fédérale d'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède.

Cet accord, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 1978, prévoit les conditions générales de surveillance et de contrôle des navires de toutes nationalités faisant usage des ports et des voies navigables des huit pays signataires.

L'inspection a pour objet de rechercher si le navire respecte bien toutes les réglementations en matière de sécurité de la navigation.

Ce contrôle, prévu par les textes — c'est une question que je vous pose, monsieur le ministre — a-t-il été effectué dans le port allemand de chargement du *Tanio* ?

En ce qui concerne la France, les services de sécurité de la direction générale de la marine marchande, chargés de ce contrôle — c'est une autre question —, disposent-ils d'un personnel suffisant après les créations d'emplois votées en 1979 ?

Nous aimerions connaître votre opinion sur ces points, monsieur le ministre.

Autre question : le plan de circulation doit-il être revu ?

Après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, les pouvoirs publics, sous l'égide de la mission interministérielle de la mer, créée en 1978, avaient pris des dispositions pour prévenir les risques de pollution constitués par les pétroliers remontant vers le Havre ou Rotterdam.

Or, une attention suffisante a-t-elle été accordée aux pétroliers qui, comme le *Tanio*, descendent à travers la Manche de l'Europe du nord vers le golfe de Gascogne ? Je n'en suis pas très sûr.

Le secrétaire général de l'association française des capitaines de navires a pu affirmer que le dispositif de circulation actuel pouvait aboutir à substituer au risque de pollution par échouement celui d'une pollution par collision, car il existe deux rails de circulation en sens unique qui se croisent au large de nos côtes.

Ce qui me préoccupe actuellement, ce n'est pas la circulation trans-Manche Angleterre-France, c'est la circulation auprès de la Bretagne, là où arrivent ces accidents.

Ne faudrait-il pas ouvrir une nouvelle négociation avec l'organisation mondiale pour obtenir que soit améliorée la circulation des navires au large de la Bretagne ? C'est une autre question.

D'autre part, il avait été envisagé, il y a quelque temps, de créer au-delà d'Ouessant une bouée géante sur laquelle les navires se seraient repérés, ce qui leur aurait permis de naviguer beaucoup plus loin de la côte d'Ouessant et de cesser de se « caler », comme l'on dit, sur l'île d'Ouessant.

Les rails sont-ils suffisamment surveillés ?

Trois stations de radars doivent être construites ou renforcées à Ouessant, Jobourg et au cap Gris-Nez. Où en est cet équipement essentiel ?

La marine nationale et la marine marchande disposent-elles de bateaux suffisamment rapides pour assurer une bonne application des règles de la circulation maritime ? Parfois sur nos côtes, on dit que non.

M. Jean-Marie Girault a posé une question. Il vous prie d'excuser son absence aujourd'hui mais son emploi du temps avait été fixé avant que ne soit décidée la date de la discussion de ces questions. Il est retenu par une conférence qu'il doit donner, sur les problèmes de la drogue, à Toulon. Je reprends donc à mon compte sa question.

M. Jean-Marie Girault rappelle les conclusions de la commission d'enquête du Sénat et il demande si le Gouvernement a entrepris des négociations pour faire participer les Etats européens à la politique de prévention et de lutte contre la pollution maritime accidentelle dont les conséquences sont, dans la majeure partie des cas, assumées par le seul Etat français.

Au bout du compte, la région de Bretagne supporte les dommages résultant d'une circulation de pétroliers à destination de Londres, d'Anvers, de Rotterdam, etc.

Il doit s'agir là, comme le souligne notre collègue, M. Jean-Marie Girault dans son rapport sur la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, d'une responsabilité européenne entraînant un partage des risques et des indemnités.

Monsieur le ministre, les sénateurs des quatre départements bretons ont déposé une proposition de résolution tendant à créer une nouvelle commission d'enquête, justifiée par la répétition des naufrages de pétroliers auprès des côtes de Bretagne.

Le Gouvernement — et je le dis avec force au nom de mes collègues — a l'obligation d'assurer une protection réelle du littoral français et seules des mesures planifiées et appliquées avec vigueur et continuité peuvent permettre de maîtriser ce fléau si préjudiciable à la population côtière de notre région. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Chauty, auteur des questions n°s 349 et 351.

M. Michel Chauty. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je vais intervertir l'ordre de mes questions, en m'adressant d'abord à M. le ministre des transports, ensuite à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, parce que l'une suit logiquement l'autre.

Monsieur le ministre, récemment, le pétrolier malgache *Tanio* naufragait dans la Manche, au cours d'une tempête, et libérait une partie de sa cargaison de fuel n° 2, qui, poussée par les courants et les vents, venait polluer une nouvelle fois les côtes nord de la Bretagne.

Deux ans après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, on peut s'interroger sur ce récent événement et les leçons que l'on peut en tirer.

J'envisagerai donc l'incident et son déroulement en mer et, en ce qui concerne les moyens et la coordination, ce que l'Etat a ou n'a pas entrepris depuis le rapport de la commission d'enquête sénatoriale sur le naufrage de l'*Amoco Cadiz*.

Comme je l'ai déjà exprimé à cette tribune, les probabilités d'accidents de cette catégorie sont d'environ un par an dans cette zone maritime. Ceux dont ont été victimes le *Torrey Canyon*, l'*Olympic Bravery*, le *Bohlen*, l'*Amoco Cadiz*, le *Gino*, le *Tanio* et d'autres plus mineurs permettent de penser que le risque est bien établi à cette cadence. Aucun de ces navires n'a eu la même cause d'accident. Panne de machine, avarie de barre, collision, rupture de coque, échouement sur un récif, chacun a sa raison propre, mais en a une de disparaître.

La commission d'enquête avait donc demandé un éloignement du rail, une surveillance aérienne optique et radio-électrique accrue, des moyens d'assistance en mer et de lutte contre la pollution marine, le tout avec une unité de commandement. Qu'en est-il deux ans après ?

Le rail a été éloigné, et la police en a été entreprise avec rigueur et vigueur. On peut constater que si le trafic a crû de 30 p. 100 entre septembre et décembre 1979 — donc, en trois mois — le nombre total des contrevenants est descendu de 6 465 en 1978 à 3 959 en 1979.

Cependant, il faut émettre des remarques qui semblent essentielles.

A Ouessant, le rail et sa surveillance commencent à être bien établis, mais il n'en est pas de même aux Casquets et dans le Pas-de-Calais, surtout avec le danger accru par les trafics traversiers.

La couverture radar est encore insuffisante et le demeurera plusieurs années. La couverture aérienne devrait être beaucoup plus permanente, donc importante. La surveillance maritime engage des moyens assez considérables de la marine nationale : dix bateaux militaires — 20 000 heures de mer — avec une certaine aide des affaires maritimes — 510 heures — et des douanes.

Quant aux moyens de secours, ils sont assurés par les hélicoptères lourds de la marine et les deux remorqueurs de haute mer affrétés par la marine nationale, dont les possibilités budgétaires sont donc hypothéquées par cette charge que l'on n'a pas voulu résoudre par d'autres méthodes. Le commandement opérationnel, en tout cas, est centralisé par la préfecture maritime.

Il y a donc un progrès considérable par rapport à la situation antérieure, mais il demeure des carences importantes dues à une absence de volonté du Gouvernement de résoudre le problème par des moyens adaptés à la situation.

Dans le cas du *Tanio*, le système à la mer a bien fonctionné, tant au plan de l'alerte que de la surveillance et de l'assistance aux personnes, dans des circonstances climatiques et matérielles difficiles. Le treuillage des rescapés du *Tanio*, le halage sur Le Havre de la partie arrière de l'épave quasi immergée pour l'alléger de son pétrole, tout cela relève de l'exploit, mais chacun a tendance à considérer avec suffisance qu'après tout, c'est le métier des sauveteurs et qu'ils sont payés pour cela.

Si je me permets cette réflexion, qui peut paraître brutale, c'est parce que je suis irrité de la façon dont certains de mes compatriotes, y compris des Bretons, considèrent les efforts entrepris par les équipages pendant cette difficile période.

La vie n'est pas facile pour un marin, qu'il soit pilote d'hélicoptère ou dans un remorqueur, par un temps de force sept, huit ou neuf. Et pourtant, qu'est-ce qui ne va pas ?

Les propositions de la commission d'enquête sur le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, mûrement élaborées afin de demeurer raisonnables, n'ont pas encore vu, deux ans après, déboucher une politique réelle qui les retienne. Toutes les solutions ne sont que du bricolage, de haut niveau certes, mais du bricolage, et certains secteurs ne connaissent pas encore d'amorce de solution.

Ainsi, la police complète du rail entre Ouessant et le Pas-de-Calais ne fait pas l'objet d'un projet total, avec des étapes de réalisation. Bien évidemment, la couverture radar qui en découle, malgré ses progrès, ne fait pas l'objet d'un maillage adapté.

Les moyens aériens ou navals de la marine, bien qu'employés au maximum, sont inadaptés ou insuffisants. Par ailleurs, cette charge obère considérablement le budget de la marine : 20 p. 100 de certains crédits.

Il est urgent de créer un service de surveillance maritime ayant des navires adaptés — avisos avec hélicoptères et moyens d'arrondissement — étudiés pour tenir la mer longtemps, avec des moteurs de croisière économiques et des moteurs de chasse afin de saisir le contrevenant. Ce type de navire nous manque dans d'autres zones : assistance des pêches, en Europe et dans l'Atlantique Nord, dans l'océan Austral, dans le Pacifique polynésien.

A ce sujet, je voudrais attirer votre attention sur le fait que la marine met en œuvre les moyens dont elle dispose dans l'Atlantique et en Manche. Ces moyens ne sont pas nécessairement réguliers. Je vous donnerai comme exemple le reportage, qui a paru la semaine dernière dans le journal *Presse Océan*, de Nantes, sur un des remorqueurs de haute mer de la marine nationale. Celui-ci ayant signalé un contrevenant a voulu lui donner la chasse, mais le bateau en infraction s'est éloigné à la vitesse de vingt nœuds. Le remorqueur, qui n'est pas fait pour la vitesse mais pour haler, ne pouvant dépasser quatorze nœuds, le contrevenant a disparu. Il s'agit là d'un fait courant. Il est donc nécessaire de disposer de navires adaptés.

Tous ces moyens aériens et navals devraient être regroupés dans un service spécial, avec un budget particulier, indépendant de celui de la marine nationale.

Je vous rappelle que la commission d'enquête sénatoriale sur le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, qui n'avait pas réclamé la constitution d'un service spécial, avait en revanche demandé, pour éviter que le budget de la marine nationale ne soit obéré, que toutes les opérations de surveillance et d'assistance fassent l'objet d'une ligne budgétaire particulière. Nous n'avons toujours pas vu cette réalisation.

Il manque par ailleurs le lot d'allèges destinées à décharger les cargaisons de navires échoués ou dérivant endommagés, afin d'éviter à tout prix les pollutions côtières. De même, les moyens de lutte antipollution en mer ne sont pas regroupés.

La perle de cet échafaudage bricolé est le système des remorqueurs, loués à prix d'or pour deux d'entre eux, avec des combinaisons financières indignes d'un Etat comme la France, à des armateurs étrangers qui font la loi.

Pour ceux d'entre vous qui ne le sauraient pas, je précise qu'il s'agit de deux navires suédois, loués coque nue, et que ce sont pratiquement les deux seuls disponibles dans le monde. Il est bien évident que si j'en étais l'armateur, j'attendrais le client. C'est exactement ce que l'armateur suédois a fait.

Je dégage tout de suite la responsabilité du ministère des transports et du ministre de la défense, qui ont été mis hors de cette affaire, et je condamne avec la dernière des énergies l'incapacité de la mission de la mer, qui en porte toute la responsabilité. Je demande la suppression de cet organisme totalement inutile et parasitaire.

En attendant, on ne peut que constater que, deux ans après l'*Amoco Cadiz*, aucune structure adaptée n'a été mise sur pied, aucun programme complet avec étapes n'a été retenu, ni pour la surveillance ni pour les équipements. Aucun navire de surveillance n'est étudié ou en commande, aucune allège n'est étudiée ; le Cedre, qui, depuis dix-huit mois, a fait un travail considérable d'étude sur les moyens de lutte contre la pollution en mer, ne peut émettre que des avis — appartenant au conseil de cet organisme, je sais ce dont je parle — et la flotte de remorqueurs n'est l'objet d'aucune sollicitude.

On se demande quelles leçons le Gouvernement peut tirer de tels événements pour ne rien faire d'autre que des bricolages. La mission de la mer a totalement failli à sa mission ; il est temps de la supprimer et de rendre les responsabilités à ceux qui doivent les avoir : le ministère de la défense pour l'opération et le ministère des transports pour la conception pratique.

Il est temps de créer un service de surveillance maritime avec un budget et des moyens adaptés.

Mes chers collègues, vous serez sans doute surpris de la dureté de mon exposé. Mais, Breton du Sud, je me sens solidaire des Bretons du Nord. Une politique aussi inefficace ne peut plus continuer.

J'en viens à ma deuxième question qui, elle, est adressée à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur.

Je viens de traiter le problème de la prévention de la pollution en mer, mais lorsque cette pollution atteint les zones côtières, elle relève du ministère de l'intérieur.

Aussi déplorable que soit le naufrage du *Tanio* pour les zones côtières atteintes, la pollution n'a heureusement pas l'ampleur des précédentes ; il n'en demeure pas moins que le sinistre est total là où il se produit.

Pour lutter contre les produits pétroliers, l'expérience prouve qu'il n'existe que des moyens rustiques : pelles, brosses, jets d'eau, tonnes, bennes, engins de terrassement. C'est regrettable, mais on n'a pas trouvé d'autre solution pour l'instant.

La probabilité de ce genre d'accident relevant désormais de l'annualité — trois pétroliers ont fait naufrage en trois ans : l'*Amoco Cadiz*, le *Gino* et le *Tanio* — on ne peut plus laisser le soin de résoudre la question à des méthodes d'assistance publique volontariste et de bricolage général réunies. Il semble urgent d'avoir un parc de matériels disponibles et des gens formés et disponibles pour cette lutte.

Je rejoins tout à fait ce qu'a dit M. Raymond Marcellin à ce sujet. On ne voit plus comment on peut envisager ces problèmes sans qu'il existe sur place des unités disposant d'un personnel formé à cet effet. Je signale à MM. les ministres, qui se feront certainement nos porte-parole auprès du Gouvernement, que le contingent n'est pas appelé dans son ensemble.

Il existe donc des disponibilités humaines. Les objecteurs de conscience, qui ne servent pas sous les drapeaux, seraient peut-être volontaires pour ce genre de besogne. Nous ne manquons pas de personnel, nous manquons avant tout de volontés.

Par ailleurs, il est nécessaire d'avoir un parc de véhicules, de matériels disponibles, car c'est autour de ce parc que les moyens civils pourront être mobilisés. Ce n'est pas en les mobilisant en catastrophe que l'on gagne un combat. Cela ne s'est jamais vu, et ne se verra malheureusement pas pour la défense civile.

Etant donné qu'il existe bien d'autres besoins de défense civile non étudiés — depuis trente ans, il faut le reconnaître, la France a tout abandonné ou à peu près — et dont la satisfaction nécessite simplement la formation d'hommes entraînés pour ces différentes calamités, j'aimerais savoir ce qu'est devenue l'idée de créer une unité de défense civile — là, je rejoins M. Marcellin — et si l'occasion ne se présente pas d'étudier la création d'un système de défense civile. Actuellement, on fait appel aux militaires. Ils sont toujours taillables et corvéables à merci. En d'autres temps, ils auraient d'autres tâches à remplir, et celles qui nous intéressent seraient sans doute plus nombreuses et plus graves. Or personne n'y est préparé, à part nos pompiers communaux, qui sont, eux aussi, bons pour tous les usages. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Bonnefous, auteur de la question n° 358.

M. Edouard Bonnefous. Mes chers collègues, pour la cinquième fois en un peu plus de dix ans, je viens exprimer devant le Sénat mes graves inquiétudes concernant le naufrage d'un pétrolier au large des côtes bretonnes.

Ce n'est pas sur le problème des mécanismes d'intervention ni sur les conséquences écologiques du drame — mes collègues Le Pors, Marcellin et Chauty viennent d'en parler excellemment — mais sur les incidences financières que je vais aujourd'hui insister, car l'expérience montre que c'est le contribuable français qui a toujours dû supporter la charge des dégâts.

Que s'est-il en effet passé jusqu'à ce jour ? Les particuliers ont été partiellement indemnisés, mais ce ne sont pas les pollueurs qui ont donné l'argent, ce sont les contribuables français. Or, les sommes en jeu atteignent des montants considérables : 80 millions de francs en 1967 pour le *Torrey Canyon*, 150 millions de francs en 1976 pour le *Bohlen*, 500 millions de francs pour l'*Amoco Cadiz*, et encore ne s'agit-il que de la seule réparation des dommages immédiats.

Toute marée noire engendre, en effet, trois types de dépenses : celles qui concernent l'intervention proprement dite — les opérations de pompage du *Bohlen* ont coûté plus de 80 millions de francs — celles qui concernent le nettoyage des plages et des côtes, celles enfin qui couvrent le préjudice économique, qui n'ont pas pu être calculées de façon précise.

Comment aboutir à un chiffrage irréfutable, notamment des pertes subies pour la saison touristique, et de la diminution des ressources tirées de la mer ? La pêche, bien sûr, mais aussi le traitement des algues par des usines spécialisées. En 1978, par exemple, le naufrage de l'*Amoco Cadiz* a coûté plus de 80 millions de francs dans le seul département du Finistère, les 1 500 tonnes d'huîtres perdues représentant à elles seules 10 millions de francs. Je pourrais multiplier les exemples.

Des indemnisations sont parvenues aux intéressés, me dit-on. Mais les pertes ont-elles été intégralement couvertes ? Certainement non. En 1978, les collectivités locales concernées ont touché 9 300 000 francs pour les dédommager des frais occasionnés par les opérations de lutte contre la pollution. Cette somme a-t-elle suffi à rembourser les sommes effectivement engagées ?

Or, dans toutes ces catastrophes, c'est l'Etat français, et donc le contribuable, qui a entièrement financé l'opération, tandis que les militaires, dont ce ne devrait pas être la tâche principale, comme l'a dit mon collègue Michel Chauty, étaient transformés en éboueurs de la mer. Il est scandaleux que rien n'ait encore été obtenu à la date actuelle des assurances responsables et des compagnies. Six actions judiciaires sont en cours devant les tribunaux américains pour le seul naufrage de l'*Amoco Cadiz*. On parle de très longs délais sans évoquer l'incertitude des procès.

Cette grave situation résulte de deux causes fondamentales que je ne cesse de dénoncer depuis des années.

La première n'est autre que le véritable « labyrinthe juridique » introduit par le recours aux pavillons de complaisance.

La seconde s'explique pas le système d'assurance limitant le montant des indemnités à un total qui ne correspond absolument pas à l'augmentation du tonnage des navires. Encore faut-il, pour y parvenir, combiner la Convention de Bruxelles de 1969 avec l'accord interprofessionnel Cristal de 1971. Ce plafond est notoirement insuffisant au regard des chiffres préalablement cités.

Certains estiment que les dommages causés par la catastrophe du *Tanio* peuvent sembler moins importants que ceux qu'avaient provoqués le *Torrey Canyon* ou l'*Amoco Cadiz*. Le pétrolier maigache — nous dit-on — ne transportait que 26 000 tonnes de fuel, l'*Amoco Cadiz* en comptait 230 000 et le *Torrey Canyon* 117 000.

Mais ce serait compter sans le préjudice économique qui risque d'être considérable.

C'est sur l'activité touristique que les conséquences risquent d'être les plus sérieuses. A-t-on calculé exactement ce qu'a représenté, pour les plages bretonnes, le fait de perdre une clientèle étrangère importante après la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* ?

Aussi comprend-on la fureur des populations. Les maires des communes des Côtes-du-Nord ont entamé le 3 avril une grève administrative illimitée et ont cessé de collaborer au plan Polmar pour protester.

La décision du Gouvernement de reporter à plusieurs mois le règlement définitif du problème n'est-il pas de nature, selon vous, à irriter plus encore les populations ? Ce qu'il faut mener, c'est une action rapide et énergique traduisant une véritable solidarité nationale.

Mais, comme je l'ai dit, après chaque catastrophe des mesures nationales et internationales s'imposent. Notre collègue Raymond Marcellin a posé des questions importantes. Après chaque accident, on nous dit que l'on va agir, et M. Michel Chauty l'a rappelé.

Pour ma part, je répète une fois de plus que parmi les mesures les plus urgentes il est indispensable tout d'abord, bien entendu, d'améliorer la lutte contre les marées noires sur le plan de la prévention. Sur ce point, je ne peux que répéter ce que mes collègues ont déclaré. Il faut, à mon avis, un nouvel éloignement du rail et une nouvelle définition des couloirs de navigation à l'image de ce qui se fait sur le plan aérien.

Mais j'irai plus loin. Il ne faut plus craindre de prendre des mesures unilatérales de contrainte en attendant l'élaboration d'un dispositif concerté.

Il est nécessaire aussi de mettre au point des moyens de lutte contre la pollution qui ne seraient pas eux-mêmes nuisibles à l'équilibre écologique.

Enfin, le problème de la responsabilité financière ne peut plus être éludé. Il faut appliquer ce principe simple : les pollueurs seront les payeurs. Cela suppose un contrôle accru du système des pavillons de complaisance. Je l'ai écrit, je le dis depuis des années, mais les résultats sont encore décevants. Or, nous avons les moyens d'agir. Il n'est pas acceptable, encore une fois, que pour des avantages dont profitent certains groupes internationaux sur le plan purement fiscal on en vienne à sacrifier la sécurité de notre pays. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Lombard, auteur de la question n° 360.

M. Georges Lombard. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, dans la préface du rapport de la commission d'enquête du Sénat sur la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, préface qu'il a rédigée quelques semaines avant sa mort, le président André Colin écrivait : « Et peut-on laisser la Bretagne sous la menace du retour de telles catastrophes ? Comme le dit le rapport, il faut, au contraire, éviter à tout prix qu'elle ne soit à nouveau frappée, du seul fait de sa situation géographique, d'une forme inacceptable de fatalité née d'une activité économique qui ne fait que la côtoyer pour aller créer ailleurs des emplois et des richesses. »

Deux ans à peine se sont écoulés depuis l'échouement de l'*Amoco Cadiz* qu'une nouvelle fois, avec le *Tanio*, la Bretagne est victime d'une marée noire.

Il faut avoir le courage de vous dire, monsieur le ministre, que cette marée noire pose, encore une fois et dans des termes implacables, même si elle est moins importante qu'en 1978, le problème de la politique de prévention et de lutte contre la pollution dont ce pays a besoin pour protéger ses côtes et assurer aux siens la sécurité qu'ils sont en droit d'attendre, mieux, d'exiger dans l'intérêt bien compris de la nation.

En effet, c'est bien l'intérêt de la nation qui est en jeu lorsque sur une partie de son territoire, en Bretagne aujourd'hui, ailleurs demain peut-être, la mer, les rivages, les hommes connaissent, à des intervalles de plus en plus rapprochés, « cette forme inacceptable de la fatalité » dont parlait le président Colin, qui ajoutait à l'époque — son propos prend une résonance particulière aujourd'hui — « Une nouvelle fois, les Bretons étaient frappés par le malheur. Il faut donc comprendre notre émotion, voire notre colère. »

Et lorsque le malheur devient répétitif, monsieur le ministre, l'expérience apprend que le jugement d'une politique se fait non plus à partir des intentions, des législations élaborées, des conventions internationales, sinon des moyens dégagés, mais à partir des résultats. Ils sont suffisamment amers pour qu'en Bretagne l'émotion laisse place de plus en plus à la colère, même si Paris, en offrant aux maires comme seul dialogue celui qui s'instaure quelquefois entre les manifestants et les C.R.S., donne l'impression de le méconnaître.

Le disant, croyez-moi bien, je fais non un procès d'intention mais une constatation, et elle est grave. Il faut en avoir conscience : c'est l'âme d'une province tout entière qui est désormais atteinte. La stupeur et le désarroi la marquent avec, corollaire obligé, le doute et le sentiment de plus en plus fort d'une sorte de fatalité dont elle est appelée à faire les frais. Or, l'inacceptable, il faut en avoir conscience également, les hommes le refusent, surtout lorsqu'ils ont le sentiment que cet inacceptable a des causes humaines.

La commission d'enquête sur l'*Amoco Cadiz* l'avait bien perçu qui, après une analyse remarquablement menée, avait formulé des recommandations pour l'immédiat et le futur à trois échelons : celui de la nation, celui de l'Europe et celui des conventions internationales. Où en est-on aujourd'hui dans ces trois domaines ?

A l'échelon international, d'abord, où la France, il faut le souligner et je m'en réjouis, a pris une part active et souvent déterminante dans la discussion et la conclusion, force est de constater que, malgré les progrès accomplis dans un certain nombre de domaines, les problèmes des normes de construction, des navires pétroliers en particulier, et de la qualification des équipages, qui demeurent les deux pièces essentielles du dispositif à créer pour réduire au maximum les risques, restent posés.

Pis même, et je suis bien dans l'obligation de vous interroger sur ce point, monsieur le ministre, la convention 147 de l'Organisation internationale du travail du 29 octobre 1976, qui pourrait constituer une amorce de solution aux problèmes des équipages et de leur qualification à travers la protection sociale des gens de mer, n'est toujours pas ratifiée par les pays signataires. Pourquoi ?

« Le retard pris ne se rattrape pas », dit un vieil adage. Il est d'autant plus grave que la mer n'est amie des hommes que dans la mesure où ils la considèrent comme une aventure ordonnée.

J'en arrive maintenant à l'Europe. Où en est-on à cet échelon ? On ne peut que se réjouir du premier pas qui a été fait avec la convention du 2 mars 1978 pour ce que j'appellerai « l'harmonisation des navires inférieurs aux normes », convention signée par les pays riverains de la mer du Nord et la France. Encore faut-il noter, et ceci fait disparaître une partie de mon contentement, que cette convention implique l'existence de corps de contrôle dont le rôle est de rechercher si les navires respectent bien toutes les règles de sécurité.

Encore faut-il, ayant dit cela, constater qu'au moment où nous signons cette convention, notre propre corps des inspecteurs de la navigation s'est réduit au fil des ans comme une peau de chagrin, paradoxe, semble-t-il, bien français, qui me force à vous interroger sur l'avenir et sur les conditions dans lesquelles vous envisagez de rendre à ce corps soufflé, sinon vie.

Quant au deuxième « pas européen », si vous me permettez l'expression, il reste à franchir. Il passe, nous le savons tous, par les propositions faites par la commission des Communautés européennes dès le 27 avril 1978, sous forme d'un programme d'actions en sept points. Le 27 avril 1978 ! Ce programme est toujours à l'étude, toujours en discussion ; ce programme, en tout cas, n'est toujours pas arrêté.

Ce deuxième pas européen passe aussi par l'idée émise par la commission d'enquête sur l'*Amoco Cadiz*, tendant à la création d'un fonds pour la protection du littoral, dont le financement serait assuré en partie par la Communauté, en vertu du principe que si la police de la mer, acte de souveraineté, ne peut être assurée que par des ressources nationales, en revanche, la mission d'assistance et de lutte contre la pollution doit se situer dans un cadre européen. L'idée ne semble pas cheminer rapidement, alors que la solidarité des nations européennes ne s'exprimera pourtant vraiment qu'à partir de l'instant où, face au danger global que la Communauté connaît, celles-ci seront capables, elles aussi, d'une action globale à ce niveau.

Dans tous ces domaines, monsieur le ministre — nouvelle met-elle en œuvre ? Que refuse-t-elle, éventuellement ?

J'en viens maintenant à ma troisième et dernière observation : le plan national.

La réglementation mise en place, sinon en œuvre — j'y reviendrai dans un instant — depuis la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, l'effort considérable demandé et accompli par la marine nationale — sans qu'elle demande pourtant des moyens appropriés — la présence de remorqueurs de grande puissance — dont on peut discuter l'efficacité, mais qui ont au moins le mérite d'exister — le renforcement des infrastructures de contrôle, ont permis des progrès dans le contrôle de la navigation et la coordination des actions des autorités responsables, comme l'héroïsme — il n'y a pas d'autre mot et de plus bel hommage — des pilotes de l'aéronavale a permis de sauver un maximum de vies.

Pour autant, à ce niveau-là aussi, si l'on s'interroge en conscience, on est dans l'obligation de reconnaître que le problème de la prévention, comme celui de la lutte contre la pollution, restent encore aujourd'hui entiers. Pourquoi ? Tout un chacun sait, mes chers collègues, qu'on ne peut parler de politique vraiment efficace que dans la mesure où elle est servie et appuyée par les moyens financiers susceptibles de la rendre crédible et par les moyens humains qui lui sont indispensables.

Le tout suppose, et se traduit par une conception, une volonté, la mise en œuvre coordonnée d'une infrastructure de lutte digne de ce nom, au niveau de la recherche comme à celui de l'action.

Eh bien — je suis navré de le dire — ce n'est pas ce qui se passe actuellement. Le plan Polmar — sans que des catastrophes arrivées — n'est pas en effet, précédé, dans le laps de temps qui les sépare, de ce que j'appellerai le plan pré-Polmar.

Il manque partout des lignes budgétaires. La recherche de la lutte contre la pollution en mer n'est toujours pas l'objet, comme elle devrait l'être, de l'effort qui s'impose. Des matériels sont pourtant conçus, nouveaux, souvent simples et efficaces mais qui, malheureusement, à défaut de moyens financiers, restent au stade du laboratoire, ou mieux de l'artisanat, alors qu'une expérimentation réelle permettrait de déboucher sur des techniques et des technologies nouvelles.

L'étranger, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, s'intéresse plus que nous, croyez-le bien, à ce qui se passe dans ce domaine. Il suit les efforts de nos industries afin, éventuel-

lement, d'en appliquer les principes, alors que nous donnons, nous, le sentiment de nous en désintéresser un peu trop. La constatation est amère, là encore, surtout lorsqu'on connaît la valeur de ceux qui essaient de créer dans ce domaine un outil au service d'abord de notre pays.

Lorsqu'on sait que le trafic pétrolier en Manche s'estime journalièrement à un million de tonnes de port en lourd dans chaque sens, que s'y ajoutent au moins, chaque jour encore, 10 000 tonnes de méthane, toujours dans chaque direction, sans compter les produits chimiques, soit 10 000 tonnes également dans chaque sens, on ne peut que regretter que l'importance du volume des produits polluants ou dangereux qui y transitent — et il faut désormais y inclure, car cela se situe aux abords immédiats de la Manche, le transport de produits radioactifs — ne fasse pas apparaître plus clairement la nécessité de recherches et de mesures permettant de mieux se prémunir des risques inhérents à ces trafics.

Ce que je viens de dire, en effet, pour la recherche, est également vrai au niveau de l'action.

Qui pourrait prétendre honnêtement, aujourd'hui, au cours de ce débat, que la situation connue par la Bretagne à la suite du naufrage du *Tanio* est acceptable, explicable et justifiable alors que, malgré l'arsenal des textes dont nous sommes pourvus, nous nous en remettons aux compagnies d'assurance du soin de décider — tout au moins si l'on se fie à la presse — dans les cinq mois qui viennent, des décisions à prendre pour l'épave qui gît par 83 mètres de fond au large de l'île de Batz ?

Elle dégorge pourtant cinq litres de pétrole à la minute, soit de sept à huit tonnes par jour qui rendent inopérants les efforts accomplis à terre pour nettoyer les plages, protéger l'ostréiculture, permettre la poursuite des activités « marines » au sens large du terme.

Le problème sur le plan technique est-il difficile ? Sûrement ! Ce n'est certainement pas moi qui le contesterais.

Mais à qui fera-t-on croire qu'il n'a pas de solution ? A qui, surtout en Bretagne, fera-t-on admettre qu'il faille attendre le bon vouloir des compagnies et cinq mois — cinq longs mois — pour prendre une décision, alors qu'à l'expiration de ce délai nous nous retrouverons — je vous demande de le noter — dans la période dite de « la mer difficile » car, dans cinq mois, nous serons déjà au mois de septembre ?

Assurer la réparation des dommages, messieurs les membres du Gouvernement, il faut en avoir une claire conscience, ne peut faire disparaître, et ne fera pas disparaître, cette carence dans la décision. Psychologiquement, elle conduit à la mise en doute de la volonté de l'Etat d'agir, bien qu'il s'en soit donné juridiquement les moyens.

Qui pourra admettre, dans cet autre domaine qu'est celui de la lutte à terre, que le seul recours soit celui aux soldats ? Des jeunes exemplaires, mais démunis de tout — vous entendez bien : démunis de tout ! — condamnés à se livrer à un travail de fourmis, à recommencer inlassablement le nettoyage de ce qui a été nettoyé hier et sera souillé demain, tant que le problème posé par les 11 500 tonnes de pétrole contenues dans l'épave du *Tanio* n'aura pas trouvé de solution, et cela encore pendant quatre, cinq ou six semaines, selon les indications que vient de nous donner M. le ministre des transports, tant que ce navire continuera à laisser fuir de sa soute centrale et de sa soute latérale les 2 500 à 3 000 tonnes qu'elles contiennent.

Combien faudra-t-il encore de catastrophes de ce genre pour qu'enfin soit mise en place une structure de lutte dotée d'un matériel adéquat comme le demandait, voilà un instant, mon collègue et ami, M. Marcellin, comme cela existe — et je m'en félicite — pour la lutte contre les incendies de forêts ?

Le matériel mis en œuvre lors de l'échouement de l'*Amoco Cadiz* par certaines unités étrangères, venues par solidarité aider au nettoyage de nos rivages, est là pour rappeler que l'effort à réaliser reste immense comme restent immenses, y compris dans le domaine législatif et réglementaire, les modifications ou les adaptations nécessaires en vue de mieux assurer prévention et sécurité.

Je prendrai, monsieur le ministre, un seul exemple. Il est important car il permet incontestablement de tester en quelque sorte la volonté d'action du Gouvernement dans ce domaine.

La commission d'enquête du Sénat a attiré, dans son rapport, l'attention du Gouvernement sur la nécessité de revoir le texte du décret du 28 août 1970 sur le transport du brut nécessaire à la fabrication des produits pétroliers destinés à notre marché intérieur, afin que notre approvisionnement soit assuré par un maximum de navires battant pavillon français, en tout cas par des navires présentant toute garantie de sécurité.

Le Gouvernement peut-il, par votre intermédiaire, nous dire si les adaptations ou les modifications que ce texte exige sont actuellement l'objet d'études et quand elles déboucheront ; car la lenteur à adapter, à modifier, voire à proposer des solutions nouvelles dans le domaine législatif ou réglementaire rejoint celle que l'on a pu constater dans les autres domaines et que j'ai soulignée tout à l'heure, qu'il s'agisse de la recherche des moyens de prévention ou de lutte.

Dans la conclusion de son rapport, la commission d'enquête sur l'*Amoco Cadiz* écrivait : « Mais l'Etat français, plus généralement les pouvoirs publics doivent immédiatement et effectivement tirer les vraies leçons de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*. Le Sénat a voulu, dans la plénitude de ses droits et des responsabilités qui sont les siennes, apporter sa contribution à l'effort considérable qui doit être entrepris et qu'il soutiendra énergiquement, un effort dont les pays du monde, et spécialement ceux de la Communauté européenne, doivent prendre aussi conscience, tout de suite, car demain il serait trop tard. »

Nous sommes déjà « demain », monsieur le ministre. Vous ne vous étonnez donc pas de la question que j'ai posée sur le suivi des recommandations de la commission d'enquête et sur les mesures nouvelles que vous envisagez.

Vous ne m'en voudrez pas non plus, j'en suis persuadé, de la passion que j'ai peut-être laissé trop s'élever dans mes propos, malgré mes efforts pour la contenir, mais j'aime trop — comme vous et comme tous ceux qui participent à ce débat — notre pays pour ne pas souligner les progrès, mais aussi les insuffisances, afin que le « il serait trop tard » ne devienne pas notre triste réalité. (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P., de la gauche démocratique, du R.P.R., de l'U.R.E.I. et du C.N.I.P.*)

M. le président. La parole est à M. Noé, auteur de la question n° 362.

M. Pierre Noé. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission permanente d'enquête et de contrôle du parti socialiste sur les pollutions du littoral par les hydrocarbures s'est réunie au palais du Luxembourg, mercredi dernier 2 avril.

Elle comprend les sénateurs et les députés membres des commissions d'enquête parlementaires, ainsi que des experts.

M. Pierre Jagoret, député des Côtes-du-Nord et maire de Lannion, y a fait un exposé, ce qui me permet aujourd'hui, étant revenu d'ailleurs ce matin même de Bretagne, de mieux vous parler des réalités sur le terrain, de juger l'action ou l'inaction du Gouvernement et donc, monsieur le ministre, de vous poser une série de questions.

Voilà deux ans — mes collègues vous l'ont rappelé — l'échouement de l'*Amoco Cadiz* sur les côtes bretonnes faisait tristement suite à ceux du *Torrey Canyon*, de l'*Olympic Bravery* et du *Bohlen*, précédant celui du *Gino* et celui du *Tanio*, le 7 mars dernier.

Les côtes bretonnes aujourd'hui sont de nouveau gravement polluées. L'épave du *Tanio* — chacun l'a rappelé également — laisse échapper chaque jour sept tonnes de pétrole et, pendant ce temps, on envisage une opération, à définir, dans un délai de cinq mois.

Dans cinq mois, nous serons en septembre avec ses marées d'équinoxe. J'espère que vous y avez pensé !

Nos technocrates regrettent d'être incapables de définir une meilleure attitude et, la conscience tranquille, regagnent leurs bureaux du 64, rue de Varenne, à Paris, pendant que le Président de la République poursuit ses discours sur l'an 2000 et prévoit une fête de la liberté pour 1989 !

Tranquillement aussi, l'on envisage de remonter l'épave avec sa cargaison. Sans complexe, on envoie un télex où l'on peut lire : « D'une certaine façon, il serait plus simple de relever l'ensemble de l'épave que de pomper sa cargaison. Certes, cela impliquera forcément une opération très importante et nécessitera un certain temps pour préparer le navire à la remontée. Nous savons bien qu'il n'y a pas actuellement de chaland disponible, en quelque endroit que ce soit, ayant la capacité de soulever le poids hors-tout de l'épave. Cependant, « l'on » dispose de deux barges de ce type, actuellement en construction, qui seront peut-être disponibles dans quatre mois. Mais, même si l'épave était soulevée au fond, il serait alors nécessaire de trouver des eaux abritées où l'on pourrait alors pomper le pétrole au niveau de la surface. »

L'on croit rêver !

« La pollution en Bretagne, on s'en fout à Paris... on se moque de nous », disaient les élus de toutes tendances politiques de retour dans leurs départements bretons, après la rencontre avec les 1 500 C. R. S. délégués pour l'entrevue avec le Président de la République.

Mes chers collègues, que dire d'autre ?

Monsieur le ministre, même si vous avez passé quelque temps, lors de ce week-end pascal, à survoler l'épave du *Tanio* et fait part de la décision de colmater les fissures, les faits restent et les problèmes de fond demeurent.

Ce sont des causes profondes dont nous devons débattre. Le *Tanio* est un pétrolier vieux de vingt-deux ans. Son âge n'a-t-il pas entraîné la catastrophe ? C'est une question que l'on pourrait se poser.

Cela dit, ma première question concerne la prévention, monsieur le ministre. Qu'a fait le Gouvernement, depuis deux ans, pour lutter contre les pavillons de complaisance et les navires inférieurs aux normes ?

Je rappelle qu'il y a en gestation à l'O. M. C. I. et à l'O. I. T. des conventions internationales qui fixent les règles et demandent ratification. Mais, pour cela, il faut un nombre de pays représentant, au niveau de la flotte mondiale, une quantité suffisante et, cette possibilité, nous l'avons.

L'Assemblée européenne a voté à l'unanimité une résolution déposée par le député européen, M. Charles Josselin. Or la Communauté européenne représente 30 p. 100 de la flotte mondiale, à elle seule. Elle a donc la puissance qui lui permet d'interdire les ports européens aux navires inférieurs aux normes et ainsi d'éviter la création de ports de complaisance.

Pour défendre cette position, qu'avez-vous fait, monsieur le ministre ? C'est une question. Il faut se donner les moyens et les appliquer dans les domaines suivants : la construction navale, l'entretien des bateaux, la qualification et les normes de sécurité.

Au lieu de développer le corps des contrôleurs et de l'harmoniser au niveau de l'Europe, la France est en train de réduire ce corps jusqu'à extinction. De même, ce n'est pas en réduisant le problème aux sociétés de classification qu'il sera résolu. Les Etats européens doivent garder une possibilité de contrôle des normes.

Il faut tendre progressivement à une organisation du type « trafic aérien » et donc voir le problème juridique que posent les eaux communautaires et leur réalité réglementaire.

Enfin, où en êtes-vous de la création d'un corps de gardes-côtes français qui soit prêt à s'intégrer à un niveau plus large mais qui ait donc sa propre autonomie ? J'attends vos réponses.

Mais, même si ce que nous préconisons devenait réalité, un accident pourrait néanmoins encore arriver. Nous devons revoir la loi du 16 juillet 1976 qui laisse au Gouvernement la possibilité d'intervenir ou non au niveau des assureurs. Cela n'est pas possible. Le Gouvernement se doit d'intervenir et il n'a pas à se poser la question.

Vice-président de la commission d'enquête sur l'*Amoco Cadiz*, je dois constater qu'aucun progrès significatif n'a été accompli quant aux moyens de ramassage à terre et en mer. Aucun crédit n'a été attribué pour la recherche. Cela vous conduit à faire travailler à la « chinoise » quelques compagnies de militaires, ce qui donne l'impression que le pétrole a disparu. Mais, même si on ne le voit plus, il porte atteinte à long terme à l'écosystème et au milieu.

Où en êtes-vous du suivi écologique de l'*Amoco Cadiz* et du plan de trois ans financé grâce à l'aide de la N. O. A. A., *National oceanic and atmospheric administration* ?

En 1978, il était prévu 5,1 millions de francs ; en 1979, 3,5 millions de francs ; en 1980, vous êtes en discussion pour seulement 1,2 million de francs. Vous subissez là les décisions américaines et vous les acceptez puisque vous ne prenez pas le relais financier.

Quant au suivi du *Tanio*, c'est mieux encore. Il n'y a pas de crédits de recherche et les laboratoires doivent puiser sur leurs fonds propres.

Le suivi écologique, comme la recherche économique, n'intéressent pas le Gouvernement et vous ne donnez pas aux collectivités locales les moyens de chiffrer leurs dommages.

Voyons maintenant les dispersants.

La première génération fut une catastrophe. Nous arrivons à la troisième génération, et les études récentes faites sur le SR 165 Finasol donnent une mortalité considérable hors du pétrole même. Au niveau benthique, la myofaune est détruite en trois jours et la macrofaune en sept. Les dispersants, même de la troisième génération, sont toxiques. La marine nationale les utilise-t-elle encore ?

Pour les déchets, qu'avez-vous fait depuis deux ans ? Je vous laisse le soin de répondre, mais, apparemment, vous n'avez rien fait ; aucune étude n'a été entreprise sur le traitement des déchets, que l'on continue à enfouir sur place avec de la chaux.

Après l'accident de l'*Amoco Cadiz*, le Cedre fut créé. Ce n'est pas le parti socialiste, qui a toujours demandé la création d'un centre anti-pollution en Bretagne, qui se plaindra de cette décision. Ce fait est positif, mais ce n'est qu'un petit pas en avant, il faut aller plus loin.

Les statuts du Cedre relèvent de la loi de 1901 ; cet organisme n'a pas l'indépendance souhaitable vis-à-vis des pouvoirs politiques. De plus, son rôle consultatif n'est pas toujours respecté.

Un exemple : deux jours après l'accident du *Tanio*, Marie Jacq, député du Finistère, téléphone au Cedre à propos de l'utilisation des dispersants par la marine nationale. La réponse : « Nous ne sommes pas au courant. » Le Cedre n'avait pas été consulté !

Je vous ai posé la question il y a quelques instants, monsieur le ministre, je vais donc avoir la réponse.

Il reste que le Cedre devrait avoir, sur ce sujet, un droit de veto.

Les moyens de cet organisme sont dérisoires, et les crédits de recherche dont il dispose ne permettent pas de sous-traiter les études fondamentales nécessaires. Il faut changer ses statuts, afin de préserver son indépendance et lui donner les moyens de recherche et d'intervention. Il faut aussi établir une liaison entre la préparation de la lutte et la lutte elle-même, donc constituer une équipe opérationnelle servant d'encadrement à la lutte, à l'exemple des pompiers de Brignoles.

Je vous poserai une dernière question, monsieur le ministre, qui concerne les moyens et qui entre dans le cadre du programme global de prévention de la pollution définissant avec précision les moyens navals et aériens de surveillance et d'intervention à mettre en place. Il s'agit de la proposition n° 39 de nos collègues de l'Assemblée nationale.

Où en êtes-vous ? Force est de constater que les recommandations des commissions d'enquête parlementaires n'ont pas été prises en compte, comme la situation l'exigeait, et qu'au plan européen et au plan international les mesures de prévention n'ont pas bénéficié du dynamisme dont la France avait pour devoir de faire preuve.

Les gouvernements sont-ils paralysés face à la coalition des intérêts privés ? Doit-on attendre une autorisation des propriétaires et des assureurs pour agir ?

Vous devez manifester votre volonté d'intervention par des actes et non par des discours. Augmentez dès maintenant la dotation globale de fonctionnement des collectivités locales sinistrées, afin de compenser les pertes de recettes et les dépenses qu'elles ont déjà engagées.

Le temps n'est plus aux faux-fuyants ou aux rattrapages des « maladresses » de l'Elysée. J'attends des réponses claires et sans équivoque de la part du Gouvernement.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'ai écouté avec beaucoup d'attention les interventions de MM. Le Pors, Marcellin, Chauty, Bonnefous, Lombard et Noé. Je souhaite y répondre avec la précision qu'ils désirent. Aussi demanderai-je votre indulgence si mon exposé est relativement long.

Je reprendrai la méthode employée par votre commission d'enquête sur l'*Amoco Cadiz*.

Il convient, tout d'abord, d'établir la chronologie des événements. Je vous indiquerai ensuite les mesures prises et les décisions arrêtées depuis l'accident pour lutter contre la pollution, la faire cesser, indemniser les victimes. Je ferai le point sur les enquêtes administratives et judiciaires en cours. Enfin, je vous rappellerai les grandes lignes de la politique de sécurité maritime de la France ; pour ce faire, je compte me référer essentiellement au rapport de votre commission d'enquête sur l'*Amoco Cadiz*, en vous montrant comment le Gouvernement en a suivi les orientations tant dans le domaine international que dans le domaine interne et — pour reprendre la formule de M. Marcellin — comment il envisage d'« aller plus loin. »

Le jeudi 6 mars, à vingt heures, le pétrolier malgache *Tanio*, chargé de 26 000 tonnes de fuel lourd, signale par radio au centre de surveillance de la navigation de Jobourg — comme l'obligation lui en est faite depuis le décret du 24 mars 1978 — son entrée dans les eaux territoriales françaises et son prochain passage dans le dispositif de séparation de trafic des Casquets. Il indique qu'il vient de Wilhemshafen et fait route vers Civitavecchia. A sept heures cinq minutes, le vendredi 7 mars, le pétrolier français *Vignemale* retransmet à radio-Conquet et au Crossma de Jobourg un message de détresse du *Tanio* : le navire vient de se casser en deux. Les conditions météorologiques sont

mauvaises, les creux de la mer atteignent sept mètres. L'accident s'est produit à une cinquantaine de kilomètres au large de l'île de Batz — c'est-à-dire dans les eaux internationales — sur la route normale d'un navire sortant de la Manche, entre le rail des Casquets et celui d'Ouessant.

Les secours sont immédiatement organisés par le préfet maritime de Brest ; à huit heures trente-deux minutes, deux hélicoptères Super-Frelon sont sur la zone et parviennent vers neuf heures trente à sauver trente et un des trente-neuf hommes d'équipage réfugiés sur la partie arrière du navire. En début d'après-midi, le remorqueur Abeille *Flandre* et la corvette *Aconite* arrivent sur la zone.

La partie avant du navire s'est enfoncée puis retournée, noyant les officiers et marins qui s'y trouvaient — deux Français et six Malgaches. Trois corps sont repêchés, cinq hommes sont portés disparus. Cette partie du navire sombre peu avant dix-sept heures.

Le remorqueur allemand *Seefalke*, puis le remorqueur Abeille *Languedoc* venant de Cherbourg arrivent dans la soirée. On compte sur les lieux de l'accident, à partir de la fin de la soirée, une dizaine d'unités de la marine nationale : escorteurs, remorqueurs, dragueurs ainsi que deux avions et deux hélicoptères lourds.

Le lendemain, c'est-à-dire le samedi 8 mars, en fin de matinée, la partie arrière de l'épave, qui a dérivé de plus de 90 kilomètres dans la nuit en direction des Roches-Douvres, est prise en remorque dans des conditions périlleuses par l'Abeille *Languedoc* alors qu'elle se rapprochait dangereusement des récifs.

Dans l'après-midi du 8 et la matinée du 9 mars, différentes solutions pour recueillir l'épave sont envisagées. L'accueil à Brest, puis à Cherbourg est écarté pour des raisons techniques ; de même un allègement du fuel en pleine mer est repoussé en raison des conditions météorologiques. Après expertise effectuée en mer le dimanche 9 mars dans l'après-midi, la décision est prise, en plein accord avec le préfet maritime de Brest, de remorquer l'épave au Havre.

Le 11 mars, à quinze heures, le convoi arrive à l'entrée du chenal du Havre. Après une nouvelle inspection, il s'ébranle à vingt-deux heures trente. L'épave est amarrée à poste le mercredi 12 mars à sept heures, en même temps qu'un important dispositif de protection contre la pollution et l'incendie est mis en place.

A ce moment, je prends la décision de nommer une mission administrative d'enquête technique afin de faire la lumière sur les causes techniques de l'accident. Cette mission comprend M. Rocquemont, ingénieur général du génie maritime à la direction de la marine marchande, et M. Mencarelli, ingénieur en chef du génie maritime à la direction technique des constructions navales de la défense nationale. Ces deux experts se rendent au Havre dès le 15 mars, puis le 21 mars ; ils y sont actuellement et ce depuis plusieurs jours.

Le déchargement de la cargaison est commencé le 17 mars après remise en marche des chaudières afin de réchauffer le fuel à 45 degrés. L'allègement est terminé le 19 mars : 7 530 tonnes de fuel ont été pompées. Il est procédé alors au nettoyage et au dégazage des cuves. Enfin, l'épave est placée en cale sèche le vendredi 4 avril aux fins d'enquête.

Voilà, dans sa sécheresse, le compte rendu des événements de mer. Il appelle de ma part plusieurs commentaires.

En premier lieu, il convient de féliciter tous les personnels, tant militaires que civils, qui ont participé à l'ensemble des opérations, d'abord de sauvetage puis de remorquage et d'allègement. La plupart des intervenants ont dit comment ces personnels ont fait leur métier au péril de leur vie, dans des conditions météorologiques ou techniques très mauvaises. Sans eux, le nombre des disparus eût été bien supérieur. Nous n'avons eu à déplorer aucun accident ou perte de vie humaine pendant les interventions.

Il convient, en second lieu, d'observer que, grâce à la rapidité de l'alerte après l'accident, l'intervention des secours a été quasiment immédiate.

Je crois enfin devoir souligner que les opérations de remorquage de la partie arrière ont démontré, d'une part, l'utilité et l'efficacité des remorqueurs mis en place depuis deux ans sur nos côtes, et, d'autre part, la qualité professionnelle des équipes d'intervention — qui ont passé la remorque et qui ont réalisé de véritables prouesses techniques — et des équipages de remorqueurs. J'attire votre attention sur toutes les précautions prises pour procéder au remorquage et à l'allègement avec le maximum de sécurité pour protéger les personnels engagés et écarter les risques de pollution ou d'incendie.

A ce stade, on ne peut trouver dans les décisions prises et dans leur exécution que matière à éloge et confirmation que les mesures prises depuis deux ans ont porté leur fruit et permis de limiter les conséquences néfastes de l'accident du 7 mars.

Le *Tanio* contenait, au moment de l'accident, 27 000 tonnes de fuel-oil n° 2 et 910 tonnes de soutes ; 7 530 tonnes de fuel-oil n° 2 et 511 tonnes de soutes ont été pompées au Havre. Il s'agit-là de chiffres certains.

On estime à quelque 5 900 tonnes de fuel-oil n° 2 la quantité déversée à la mer au moment de l'accident et à 13 500 tonnes la quantité immergée depuis le 7 mars.

Le fuel-oil n° 2 est un produit de raffinage du pétrole, d'une densité de 0,960 et d'une viscosité forte — 340 centistocks à 50 degrés. A la mer, par plus basse température, le produit est compact, à moitié immergé ; les nappes se présentent comme un assemblage de galettes que l'agitation de l'eau peut seule casser.

La lutte en mer contre la pollution n'a pas donné de résultats efficaces compte tenu des caractéristiques du produit que je viens d'évoquer. Le Cedre et l'I. F. P. — l'institut français du pétrole, des carburants et des lubrifiants — ont indiqué dès les premières heures que les produits dispersants étaient inopérants : c'est pour cela qu'ils n'ont pas été utilisés, monsieur Noé. Il a été procédé à des essais de chalutage des nappes ; cette méthode a donné de bons résultats mais de portée limitée en raison notamment des difficultés de transfert du produit récolté ; enfin, l'épandage de craie a également été essayé mais il n'a pas donné de résultats satisfaisants.

La lutte à terre contre la pollution a été organisée par la direction de la sécurité civile dès que la nouvelle de l'accident a été connue. Compte tenu des renseignements météorologiques disponibles, le délai d'arrivée des nappes à la côte était de quarante-huit heures pour les Côtes-du-Nord. Les premières équipes de lutte sont arrivées à Perros-Guirec et à Trégastel le 9 mars dans la matinée, avant que les premières nappes ou « galettes » aient touché le littoral. De même, des barrages flottants ont été posés pour la protection des points sensibles, conformément aux plans de pose préétablis. Je reviendrai tout à l'heure sur l'efficacité de ces barrages.

Du 10 mars au 21 mars, le dispositif de lutte à terre a été régulièrement renforcé en fonction des besoins. Aux deux sections de la sécurité civile — soixante-dix hommes spécialisés dans la lutte contre la pollution — engagées dès le 9 mars, sont venus progressivement se joindre des effectifs et des moyens militaires ainsi que ceux de différents services publics de l'Etat, des départements et des communes. La pollution, d'abord limitée au secteur Perros-Guirec—île d'Er, s'est ensuite étendue, tant à l'ouest qu'à l'est, de manière très discontinue, de Trébeurden au cap Fréhel. La pollution a atteint le département du Finistère dans la journée du 21 mars, notamment de Loquirec à Santec et, de façon plus diffuse, de Santec à Guissény.

Le plan Polmar a été décidé dans les Côtes-du-Nord à compter du 11 mars et dans le Finistère du 22 mars. Toutes les dispositions techniques qu'il prévoyait ont été utilisées dès le début mais un certain nombre d'entre vous ont évoqué le caractère tardif du déclenchement du plan Polmar-terre et ont signalé l'absence de plan Polmar-mer.

Ma réponse à ces questions est simple.

Le préfet maritime de Brest n'a pas jugé utile de déclencher le plan Polmar-mer parce qu'il disposait des moyens suffisants pour intervenir.

Pour le plan Polmar-terre, le préfet des Côtes-du-Nord n'a décidé son application qu'à partir du moment où les moyens en personnel et en matériel dont il disposait et qui étaient arrivés sur les plages avant même que la pollution les atteigne, ont dû être renforcés. Mais il n'y a eu aucune discontinuité dans la lutte contre la pollution dans les Côtes-du-Nord.

Quant au Finistère, le plan Polmar a été appliqué le lendemain du jour où les nappes d'hydrocarbures, après modification du régime des vents, ont abordé le littoral de ce département, où la lutte avait déjà commencé avec les moyens mis préalablement en place.

A cette date, on comptait, pour les différents chantiers, près de 4 000 hommes, militaires, sapeurs-pompiers, agents de l'Etat, des collectivités locales et bénévoles ; 230 engins divers de travaux publics, pompes à eau chaude notamment ; une centaine d'engins d'assainissement étaient engagés ; 17 kilomètres de barrages avaient été posés ; 18 000 tonnes de résidus avaient été pompés ou ramassés sur l'ensemble des chantiers, correspondant à peu près à 4 500 tonnes de fuel-oil n° 2.

Je confirme, s'il en est besoin, que le Gouvernement maintiendra tant que cela sera nécessaire les personnels et les matériels nécessaires pour le nettoyage du littoral.

Le préfet des Côtes-du-Nord a demandé ce matin des moyens supplémentaires qui lui seront accordés et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur interviendra sur ce point tout à l'heure.

Le problème actuel, celui sur lequel la plupart d'entre vous m'ont interrogé, est de faire cesser la pollution.

L'objectif prioritaire demeure de faire cesser la source de pollution, en réglant le problème de la partie avant du *Tanio*. Depuis l'accident, c'est le problème majeur auquel nous travaillons, dans le souci de parvenir à une solution, certes rapide, mais offrant également le maximum de garanties de sécurité et d'efficacité.

Dès le 8 mars, le préfet maritime, sur la base de la loi du 7 juillet 1976 relative à la pollution maritime accidentelle et de la convention internationale du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant une pollution par les hydrocarbures, a pris un arrêté mettant en demeure le propriétaire du navire, Locafrance International, et son armateur, la Compagnie Malgache de transports pétroliers, « de prendre toutes les mesures nécessaires pour mettre fin aux dangers graves que fait courir la cargaison contenue dans les deux parties du navire ».

Le 18 mars, une reconnaissance de l'épave a été effectuée par un sous-marin de poche britannique et des vues enregistrées : elles sont naturellement à votre disposition ainsi qu'à celle de vos commissions, mais je vous indique dès maintenant les observations des techniciens et les conclusions auxquelles ils sont parvenus.

L'épave repose par 80 mètres de fond, à plat sur le pont, quille en l'air, sur un sol mou de sable et de gravier. Il faut se rappeler que la cassure est intervenue à l'arrière du château central, au niveau de la tranche de citerne n° 6. La coque semble en bon état et ne présente que quelques enfoncements. La cloison transversale étanche sur l'arrière de la tranche n° 5 paraît en bon état, sous réserve d'un arrachement au droit de la cloison longitudinale tribord. Trois fuites d'hydrocarbures ont été repérées, deux mineures, l'une plus importante au pied de la cloison longitudinale tribord où la tôle bâille, laissant échapper de la citerne latérale tribord un débit non régulier évalué à 7 tonnes par jour.

Ces chiffres, comme la description que je viens de faire, n'ont qu'une valeur indicative : d'abord parce que les conditions d'observation ne sont pas bonnes, ensuite parce qu'il est impossible pour des raisons techniques d'avoir des renseignements sur l'état du pont du navire renversé sur le fond.

Les conditions d'intervention sont délicates : la profondeur est de 80 mètres, la visibilité est mauvaise à cause entre autres de l'accumulation de plancton, le courant de fond alternant à la marée peut atteindre certains jours trois nœuds. De ce fait, le temps de sortie des plongeurs est limité et on ne peut espérer travailler qu'une ou deux heures par jour au moment des reverses de courant de marée.

Plusieurs sociétés de travaux sous-marins, françaises et étrangères bien connues, ont été consultées. En fait — plusieurs intervenants l'ont souligné — trois orientations ont été retenues, si l'on exclut des solutions peu fiables ou présentant des risques, comme l'explosion contrôlée de l'épave, la gélification de la cargaison ou l'usage de bactéries biodégradantes.

La première, c'est le réchauffage et le pompage de la cargaison sur place en perçant le bordé des douze citernes renfermant les hydrocarbures. C'est, quoique dans des conditions différentes, la technique utilisée pour le *Bohlen*. Le délai de réalisation est important, car le percement du bordé en plusieurs points, le réchauffage par injection de vapeur, enfin le pompage exigent des installations importantes et les risques divers provoqués par l'emploi de ces procédés ne sont pas nuls.

La deuxième orientation est le relevage de l'épave quille en l'air, puis son transfert dans un lieu abrité par fond d'une vingtaine de mètres, enfin la récupération de la cargaison par pompage. Cette solution exige également de nombreux mois : les pontons nécessaires ne sont pas disponibles. Mais surtout, quel serait le lieu abrité où procéder au pompage ?

Enfin, la troisième orientation a été évoquée par M. Marcellin : le bétonnage de l'épave sur son site. Il s'agit d'une technique pratiquée d'une manière courante pour la protection des oléoducs sous-marins. Mais, en l'occurrence pour le *Tanio*, cela revient à recouvrir de béton un immeuble de cinq étages et de quatre-vingts mètres de long. Egalement, quelle serait la durée de résistance de ce béton ?

Je ne parlerai pas de leurs coûts respectifs, chaque solution présente des inconvénients dont le plus important, à mon avis, est le délai de réalisation. C'est pourquoi il est apparu néces-

saire de recourir rapidement à une autre solution, même provisoire. Cette solution existe et est possible, c'est le colmatage des fuites par adjonction de tôles doublantes — c'est possible au moins dans deux cas — ou par un ensemble plus souple, ce qui pourrait être réalisé en quelques semaines, comme j'ai eu l'occasion de le dire lorsque j'ai interrompu l'un des orateurs.

La décision a été prise de procéder à cette opération sous le contrôle du Gouvernement. Actuellement, les responsables des entreprises sont entendus. Le choix se fera demain.

Pour les opérations définitives — et je tiens sur ce point à être très clair — les travaux seront réalisés sous la responsabilité du Gouvernement. La décision définitive de la technique retenue sera prise vers la fin de ce mois.

En ce qui concerne le financement de ces travaux, je précise que l'ensemble des dépenses engagées à ce titre ainsi, bien sûr, que celles engagées pour le remorquage et le traitement de la partie arrière ne sauraient être à la charge définitive de l'Etat.

En effet, d'une part le *Tanio* était normalement assuré et réassuré pour l'assurance « corps » qui couvre les risques d'avarie ou de perte totale. Il était également normalement assuré pour tous les risques de dommages causés aux tiers, assurance dite « protecting and indemnity », auprès de l'un des clubs internationaux qui assure 30 p. 100 de la flotte mondiale.

Conformément à la convention de Bruxelles du 26 novembre 1969, applicable au cas d'espèce, le propriétaire doit déposer un fonds de limitation d'un montant de 11 milliards de francs, calculé en fonction de la jauge nette du navire.

Sur ce fonds seront imputées les dépenses passées, présentes et à venir pour les interventions sur l'épave, les dépenses de nettoyage du littoral, les indemnités diverses.

Pour les dépenses engagées en dépassement du montant évoqué ci-dessus, c'est le fonds international d'indemnisation créé par la convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 qui interviendrait. Ce fonds est susceptible de contribuer, à hauteur de 248 millions de francs, pour toute dépense raisonnable concernant les opérations sur l'épave directement liées à la prévention de la pollution, les opérations de lutte contre cette pollution et les indemnités pour dommages directs.

En évoquant voilà quelques instants, les dépenses à engager sur l'épave, j'ai déjà abordé la question et le cadre général de l'indemnisation. Je ne reviens pas sur les dépenses de lutte contre la pollution, engagées par l'Etat et les collectivités publiques, qui seront avancées par le fonds d'intervention contre les pollutions maritimes accidentelles et qui viendront en concurrence sur le fonds de responsabilité des assureurs, et sur le fonds international d'indemnisation.

En ce qui concerne les personnes privées, le Gouvernement a fait savoir, peu de temps après l'accident, que les professionnels des communes côtières sinistrées victimes d'un préjudice direct seront indemnisés par des avances de l'Etat dans les meilleurs délais et dans des conditions équivalentes à celles retenues pour l'*Amoco Cadiz*, c'est-à-dire notamment sur la base des déclarations fiscales. Des groupes de travail *ad hoc* sont d'ores et déjà constitués. L'un fonctionne dans les Côtes-du-Nord, c'est l'exemple qui me vient à l'esprit.

M. Raymond Marcellin. Il ne fonctionne pas encore.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Si, il fonctionne. L'un des groupes de travail examine, à la diligence du préfet, les dossiers en liaison avec les professions.

Les administrations fiscales considéreront cas par cas, avec bienveillance, la situation des personnes ayant subi un préjudice direct affectant leur trésorerie. Par ailleurs, des crédits permettant d'accorder des avances forfaitaires sur indemnisation, à titre de secours d'urgence, sont mis à la disposition des préfets, mais elles ne sont pas encore octroyées au moment où je prononce ce discours.

Hormis ces dispositions en faveur des personnes et des entreprises privées, la situation des communes directement victimes de la pollution est actuellement à l'étude — M. Bécam en parlera tout à l'heure — et les élus seront évidemment associés aux décisions.

A l'heure où je vous parle, je n'ai pas connaissance qu'un premier bilan des dommages subis ait été réalisé de façon suffisamment globale. Je ne me hasarderai donc pas à avancer des chiffres. Je puis seulement vous indiquer que, d'ores et déjà, quatre millions de francs ont été délégués par le fonds d'intervention contre les pollutions marines accidentelles afin de permettre aux préfets des Côtes-du-Nord et du Finistère de régler les premières dépenses privées engagées pour la lutte contre la pollution.

Je tiens à souligner, répondant à votre question de M. le Pors, et comme je l'avais déjà fait devant votre assemblée, le 11 décembre dernier, que les critères d'indemnisation comme les procédures de règlement utilisés dans le cas de l'*Amoco Cadiz* se sont révélés peu contestables et, en fait, peu contestés. Ainsi ont été réglés 59,3 millions de francs aux professions et entreprises maritimes ; 3,8 millions de francs aux professionnels du tourisme et 12,3 millions de francs aux communes et départements.

A l'heure actuelle, on compte à l'unité le nombre de dossiers non réglés dans tel ou tel domaine du fait essentiellement de contestations ou de contentieux. Les chiffres que j'indique ne représentent qu'une part des frais occasionnés par la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* qui se traduit par plusieurs milliards de francs.

Je rappelle que, pour le *Tanio* comme pour l'*Amoco Cadiz*, il s'agira d'avances de l'Etat sur indemnisation définitive. L'indemnisation intégrale reste en effet à la charge des responsables du sinistre et vous n'ignorez pas que dans le dossier *Amoco Cadiz*, l'Etat français ainsi que des personnes privées françaises poursuivent une procédure très compliquée — je partage l'analyse qu'en a faite M. Bonnefous tout à l'heure — devant un tribunal américain sur laquelle je me suis longuement expliqué, le 11 décembre dernier, devant vous. Des sommes considérables sont en jeu, dont une part notable engagée par le Gouvernement.

M. Marcellin m'a posé une question sur un point précis. Elle concerne le subventionnement par l'Etat de certaines dépenses engagées par les collectivités locales après la pollution de l'*Amoco Cadiz*. Le Gouvernement a effectivement décidé en juillet 1978 de subventionner des opérations exemplaires en matière de remise en état des lieux littoraux pollués et pour la fréquentation du littoral, tendant à : stabiliser des plages ou des dunes, améliorer la qualité paysagère, faciliter l'accès des piétons et canaliser la circulation automobile sur le littoral. Six millions de francs ont déjà été engagés à ce titre. Je crois savoir que, s'il n'y a aucun problème dans le Finistère, il n'en est pas de même dans les Côtes-du-Nord, où la plupart des projets correspondent à des aménagements communaux traditionnels et font l'objet de réexamens.

En tout état de cause, je ne manquerai pas, monsieur le sénateur, de signaler votre intervention dans ce domaine à mon collègue de l'environnement et du cadre de vie.

J'en viens maintenant — ce sera une partie aride de mon propos — aux différentes enquêtes décidées à la suite de l'accident du *Tanio*. J'ai dit en d'autres lieux, mais je tiens à le réaffirmer solennellement, que toutes les informations dont je disposerai seront communiquées quelles que soient les responsabilités encourues.

Beaucoup de questions m'ont été posées par les différents orateurs. Je pense répondre à la plupart d'entre elles, mais il serait plus intéressant pour le Sénat, s'il le désire, que je vienne au début du mois de juin répondre d'une façon beaucoup plus précise et faire le point sur un certain nombre de dispositions que je vais décrire, sur ce qui aura été réalisé. Au cas où le Sénat déciderait d'effectuer une enquête, mieux vaudrait ne le faire qu'ensuite, si les informations que je lui donnais lui paraissaient trop insuffisantes. Ce n'est qu'une suggestion que je livre aux auteurs de propositions.

Plusieurs enquêtes sont, en effet, en cours ou sur le point de débuter. Tout à l'heure, je vous ai indiqué qu'immédiatement après l'accident j'avais pris l'initiative de désigner une mission d'enquête technique. Pourquoi ? Le navire battant pavillon étranger, le sinistre s'étant produit dans les eaux internationales, nous étions privés de la procédure de droit commun de l'enquête nautique sur les causes et responsabilités du naufrage, comme le prévoit le code disciplinaire et pénal de la marine marchande.

Les deux ingénieurs sont sur place et leurs premières observations me sont parvenues. Actuellement, on découpe les tôles, le bordé et un certain nombre d'éléments significatifs, afin de procéder à un échantillonnage et faire en sorte que les causes réelles de la catastrophe du *Tanio* soient connues.

Comme dans le cas du *Bételgeuse*, quelles que soient les responsabilités encourues par tels ou tels maisons, services ou sociétés, je publierai les résultats de ces enquêtes, beaucoup plus rapidement même que dans le cas du *Bételgeuse*, pour lequel j'attends toujours la décision du tribunal irlandais. Je ne suis dans ce domaine limité par rien et je pense que, dans deux mois, vous connaîtrez les conclusions de cette mission d'enquête.

Dans un deuxième temps, le Gouvernement malgache a confié au Gouvernement français le soin de procéder à sa place à l'enquête dite « du pavillon ». J'ai désigné hier les trois hauts fonctionnaires chargés de cette enquête, dont le but est en réalité le même que celui de l'enquête nautique.

Cependant, tant que le Gouvernement malgache n'avait pas demandé au Gouvernement français d'effectuer cette enquête, il m'était apparu nécessaire de désigner une mission d'enquête ; les deux travailleront donc simultanément.

En troisième lieu, une instruction a été ouverte au tribunal de Guingamp sur requête du parquet dans le cadre des lois du 26 décembre 1964 et du 2 janvier 1979 relatives à la pollution de la mer par les hydrocarbures.

Enfin, à ma connaissance, les juridictions civiles ont été saisies par diverses parties prenantes, armateurs, assureurs ou victimes. C'est ainsi, par exemple, que la saisie de la cargaison de la partie arrière a été obtenue dans une instance engagée par les maires de plusieurs communes des Côtes-du-Nord.

Toutes ces enquêtes auront évidemment, chacune dans le domaine de ceux qui en sont chargés, à démêler les causes de l'accident, les responsabilités encourues. Un certain nombre de problèmes seront à éclaircir, mais, plusieurs d'entre vous m'ayant interrogé sur les points précis de la propriété du navire, son état d'entretien et sur la propriété de la cargaison, je m'y arrête plus longuement.

Le propriétaire et l'armateur sont bien connus : dès le 8 mars, le préfet maritime les mettait nommément en demeure. Le propriétaire est Locafrance International — il s'agit d'une société suisse, je le précise — et l'armateur est Pétromad, société malgache de transports pétroliers. Le navire est de pavillon malgache.

Toutefois, il convient d'apporter quelques précisions sur les périodes antérieures.

De 1958, date de sa construction, à 1970, le navire bat pavillon français, sous le nom de *Lorraine* : son propriétaire et son armateur sont les sociétés du groupe Worms. A partir de 1970, il faut distinguer le propriétaire de l'armateur.

En 1970, le navire est affrété « coque nue » à la société Pétromad. C'est dorénavant cette société malgache — 51 p. 100 des capitaux appartenant à l'Etat malgache, 24,5 p. 100 à la compagnie Worms, 24,5 p. 100 à Pétromer, société bordelaise — qui est responsable du navire, lui donne le pavillon malgache et le nom de *Tanio*. Je tiens à souligner ici que la réglementation nationale malgache en matière maritime s'inspire très largement de notre législation. La rigueur avec laquelle elle est appliquée et la participation de Madagascar à la plupart des conventions internationales de sécurité en mer et de garanties contre les pollutions me permettent d'affirmer que le pavillon malgache n'est pas un pavillon de complaisance.

Depuis le départ, la gérance technique du navire était assurée par la Société française de transports pétroliers, filiale du groupe Worms. La gérance commerciale était, quant à elle, confiée à une société française, la Socatra, qui est installée à Bordeaux. Un contrat d'affrètement à temps d'une durée de trois ans, mais renouvelable, a été passé avec Elf-Union, société française qui devait utiliser depuis le début le navire, que ce soit sous le nom de *Lorraine* ou de *Tanio*. En revanche, pour la période considérée, Elf-Union a sous-affrété le *Tanio* à Peninsular and Oriental, société de droit anglais, pour le voyage Wilhelmshaven—Civitavecchia. Cette cascade d'affrètements peut étonner. Or elle n'est pas inhabituelle dans le monde du transport, qu'il s'agisse du transport terrestre ou du transport maritime.

En ce qui concerne maintenant la propriété du navire, je précise que le *Tanio* a été vendu en 1974 à une société panaméenne, Cruz del Sol ; puis un crédit-bail a été passé en 1975 entre Cruz del Sol et Pétromad, la société malgache, mais cette opération ne se dénouant pas et d'importants travaux étant à effectuer sur le navire, Cruz del Sol passe un nouveau crédit-bail en 1979 avec Locafrance International, société suisse qui est le propriétaire actuel du navire.

M. Anicet Le Pors. C'est limpide comme du mazout ! (*Sourires.*)

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Vous m'avez posé des questions, je vous donne les réponses !

La propriété de la cargaison elle-même est claire. A l'embarquement, le propriétaire était la société Peninsular and Oil Trading, filiale de Peninsular and Oriental, affrèteur du voyage. Au cours du voyage, la cargaison a été vendue à l'Internationale Italiano Petrolio, filiale d'A. G. I. P., suivant un contrat revêtant le caractère de vente à l'arrivée. En conséquence, au moment de l'accident, la cargaison était encore la propriété de Peninsular and Oil Trading. Celle-ci a d'ailleurs reconnu être propriétaire des 7 530 tonnes débarquées au Havre et c'est à son encontre qu'une saisie conservatoire a été opérée.

Vous m'avez interrogé sur l'état d'entretien du *Tanio*. En l'absence des conclusions des commissions administratives d'enquête ou des jugements à intervenir dans les procédures judi-

ciaires en cours, je ne puis évidemment me prononcer sur le fond. J'observe seulement que, depuis sa construction en 1958 aux chantiers de Schiedam en Hollande, le *Lorraine*, devenu le *Tanio*, a régulièrement obtenu les certificats de sécurité délivrés par une société française de classification reconnue au plan international. Le navire a subi des réparations importantes à La Spezia du 23 juillet au 15 octobre 1979 ; je vous fais grâce des descriptions techniques pour indiquer qu'à l'issue des travaux sa cote de classification a été renouvelée. Une certification provisoire a été délivrée à Gênes le 19 octobre 1979, puis un certificat définitif délivré par le siège central du bureau Veritas le 4 janvier 1980, certificat valable jusqu'au 10 avril 1984 ; au moment de l'accident, le *Tanio* était muni des documents de sécurité requis par les réglementations en vigueur.

C'est à partir de là qu'un certain nombre de questions se posent, sur lesquelles j'aurai peut-être l'occasion de vous donner des précisions lors d'une prochaine audition par le Sénat.

Il est enfin un dernier type d'enquête que je voudrais évoquer : il s'agit des études et du suivi écologique demandé par le Gouvernement à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, l'I. S. T. P. M., et au centre national pour l'exploitation des océans, le Cnexo. Dès le lendemain de l'accident, en effet, ces institutions scientifiques ont été mobilisées pour évaluer les conséquences sur la faune et la flore sous-marines de la pollution par le fuel oil 2. Le programme d'étude porte notamment sur l'évaluation de l'effet des hydrocarbures sur les algues, les mollusques d'élevage, les coquilles Saint-Jacques, les poissons et les crustacés. Une campagne de prospection par le navire océanographique *Pelagia* a commencé. L'inventaire global sera effectué en juin. Un premier rapport daté du 27 mars ne me permet pas de tirer de conclusions globales sur la situation de ce point de vue.

J'en viens maintenant au troisième et dernier volet de ma réponse : il porte sur les problèmes plus généraux de la politique française en matière de sécurité maritime. Vous avez, messieurs, à plusieurs reprises et à juste titre, évoqué l'accident de l'*Amoco Cadiz* et le rapport établi par votre commission d'enquête. Mon intention pour faire le bilan auquel vous m'invitez est bien, en effet, de suivre ce fil conducteur en vous montrant comment le Gouvernement en a tiré toutes les conséquences et comment, dans le cas du *Tanio*, les dispositifs mis en place depuis deux ans ont répondu à notre attente. Mais il faut sûrement aller plus loin et, répondant à des remarques de MM. Marcellin, Chauty, Bonnefous et Lombard, je vous dirai comment le Gouvernement français s'engage sur cette voie.

Mais une observation préliminaire s'impose. On a beaucoup entendu, après le 7 mars — certains s'en sont fait l'écho — proposer telle ou telle solution radicale aux problèmes de sécurité maritime dans la Manche ou pour la sécurité des navires en général. Je pense vous démontrer que la France, pour ce qui la concerne et dans son domaine de compétences propres, est l'un des pays du monde les plus rigoureux en matière de sécurité des navires. Mais la France n'est pas seule : non seulement ses côtes sont bordées par des routes maritimes empruntant des eaux internationales où, malgré les progrès des conventions internationales, le principe demeure avant tout la liberté de navigation, mais elle doit tenir compte également des conditions d'une concurrence internationale très vive dans le domaine maritime et portuaire.

Aussi loin que nous soyons ou que nous voulions aller de nos propres exigences de sécurité maritime, nous devons, sans en prendre notre parti, compter avec l'évolution trop lente de la mentalité internationale dans ce domaine. Toute autre attitude serait non seulement irréaliste, mais aussi dommageable pour nos intérêts nationaux et pas seulement nos intérêts maritimes et portuaires.

Le 11 décembre dernier, j'avais déclaré devant votre assemblée qu'« à chaque proposition du Sénat correspondait effectivement une initiative gouvernementale, une décision, une mesure, un financement ». Au risque de me répéter, je reprendrai les grandes têtes de chapitre de votre rapport.

Le premier chapitre s'intitulait : « Tenter au plan international de diminuer les dangers résultant du trafic pétrolier ». Il s'agissait d'agir sur les navires et les équipages par des aménagements techniques des pétroliers. Sans attendre l'entrée en vigueur de la convention Marpol de 1973, très contraignante pour la conception, l'exploitation et l'équipement des pétroliers, nous avons invité nos armateurs à modifier la conception de leurs navires pour s'y conformer, notamment au sujet de l'inertage des citernes, de l'appareil à gouverner et du système de propulsion.

En ce qui concerne la qualification des équipages, la France a ratifié, le 21 avril 1978, la convention 147 de l'organisation internationale du travail. Je réponds là à l'un d'entre vous. Par ailleurs, la France a signé la convention de juin 1978 élaborée au sein de l'O. M. C. I. sur les normes de formation des gens de mer.

S'agissant de l'amélioration des régimes d'assurance, c'est la France qui a demandé et obtenu une majoration de 50 p. 100 — jusqu'à 54 millions de dollars — du fonds international d'indemnisation que j'ai précédemment évoqué.

Pour ce qui est de la lutte contre les pavillons de complaisance, je voudrais répondre à toutes vos questions et plus particulièrement à celle de M. Bonnefous.

Nous poursuivons sans relâche notre politique traditionnelle qui est de lutter, dans toutes les organisations internationales, européennes ou mondiales, et dans nos relations bilatérales, contre la complaisance. Vous n'ignorez pas que de puissants intérêts et des nations maritimes importantes ne partagent pas notre point de vue. Mais nos propositions progressent : la dernière assemblée générale de l'O. M. C. I. en novembre dernier a adopté trois résolutions inspirées par la France ; elles tendent à assurer l'indépendance du capitaine vis-à-vis de l'armateur, à rendre plus directs les liens entre le responsable de l'exploitation du navire et l'Etat dont il porte le pavillon, à renforcer la responsabilité des Etats pour les contrôles de sécurité. Ces trois idées se trouvent en bonne place dans le rapport du Sénat. Je n'hésite pas à dire que la France est le seul pays du monde occidental possédant des intérêts maritimes importants à prendre des initiatives et des positions sans ambiguïté, en dépit des réticences de plusieurs de nos partenaires européens.

C'est dans ce cadre en particulier que nous poursuivons la lutte contre les navires inférieurs aux normes. L'accord de La Haye pris en mars 1978 sur l'initiative de la France entre les huit pays riverains de la mer du Nord est en voie d'extension

à l'Irlande et à l'Italie.

Nous avons également modifié — deuxième tête de chapitre du rapport de votre commission — les règles de navigation et les pouvoirs de police des Etats maritimes qui ont fait l'objet des observations de plusieurs d'entre vous. Vous avez tous reconnu que les mesures souhaitées avaient été prises. Elles sont complétées, vous le savez, par des installations à terre dont certaines seront terminées d'ici à la fin de l'année. Elles permettent d'identifier les contrevenants et, on le constate, les infractions sont de moins en moins commises par les pétroliers qui ont de plus en plus tendance à passer très au large des rails.

De même, une diminution très sensible des infractions détectées a pu être constatée : de 659 en janvier 1979, elles sont passées à 179 en février 1980. Globalement, sur 40 000 passages en 1979, 1 098 constats d'infraction ont été établis.

Votre commission d'enquête avait souhaité des décisions concernant le pilotage hauturier : le décret du 2 mai 1979 a institué le certificat de pilote hauturier et mon arrêté du 27 décembre 1979 en a précisé les conditions de délivrance ainsi que les zones d'application. Ces mesures font suite à une directive du conseil des ministres de la Communauté européenne du 21 décembre 1978, prise sur initiative de la France.

Quant au droit d'intervention de l'Etat côtier, les propositions françaises tendant à renforcer considérablement les pouvoirs de l'Etat côtier ont été retenues dans le « texte de négociation officieux » de la conférence sur le droit de la mer qui — sans avoir valeur officielle — constitue la base de référence du nouveau droit international de la mer. Je me suis rendu à New York il y a dix jours pour assister à la dernière session de cette conférence. Je puis attester que la position de la France y est en flèche sur l'évolution du droit de la mer ; je puis aussi témoigner que les mentalités de nos partenaires n'évoluent pas aussi vite que nous le souhaitons.

Pour ce qui est de la répression des infractions, les lois du 2 janvier 1979 ont très sensiblement aggravé l'échelle des peines pesant non seulement sur les capitaines mais également sur tous les responsables de l'exploitation des navires transportant des hydrocarbures ou des substances dangereuses. Ces lois ont été critiquées pour leur sévérité. Toutefois, j'indique que le Gouvernement n'entend aucunement demander au Parlement de revenir sur ces dispositions.

Vous aviez souhaité également que la France soit dotée « d'un système de protection efficace ». Cela supposait une nouvelle organisation et des moyens supplémentaires. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Pour ce qui est de l'institution d'une « nouvelle organisation », le Gouvernement avait, le 9 mars 1978, quelques jours avant la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, désigné le préfet maritime comme seul représentant de tous les ministres pour les actions de l'Etat en mer. Depuis, à la lumière de l'expérience, nous avons tiré toutes les conséquences de ce principe afin de permettre au préfet maritime de concentrer dans sa main tous les pouvoirs et toutes les informations lui permettant d'agir efficacement ; je dois dire qu'aucun d'entre vous n'a mis en cause le préfet maritime de Brest, dont l'action a été remarquablement efficace. Notamment, son pouvoir de coordination de l'ensemble des moyens maritimes des différentes administrations est réaffirmé dans les textes.

Par ailleurs, la décision a été prise de confier à la seule marine nationale les moyens à capacité hauturière, mais je tiens à répéter ici, comme j'en ai eu à plusieurs reprises l'occasion, que la marine marchande demeure ce qu'elle est, et que les C. R. O. S. S. — les centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage — demeurent.

En ce qui concerne la lutte à terre contre la pollution, une nouvelle instruction Polmar du 12 octobre 1978 a été édictée qui prévoit notamment de compléter le plan Polmar par des plans d'intervention départementaux adaptés aux circonstances particulières et préparés en association avec les élus, les associations de défense du littoral et les usagers de la mer. Ces plans départementaux ont été élaborés en Bretagne et c'est sur leur base que s'est fondée la lutte contre la pollution du *Tanio*.

A côté de l'organisation, il y a les moyens. Il s'agit là, bien sûr, de la question la plus importante. Le Sénat a eu l'occasion, en exerçant ses prérogatives budgétaires pour 1979 et 1980, de contrôler les moyens nouveaux mis à la disposition des services de prévention et de lutte contre la pollution. De toutes les mesures prises, vous me permettrez d'en souligner quelques-unes, les plus significatives par leur importance financière ou par leur intérêt pour la sécurité de nos côtes.

Nous acheverons en 1981 la mise sur pied de notre réseau de centres de surveillance de la navigation maritime en Manche. Il s'agit d'Ouessant, de Jobourg et de Gris-Nez. Je ne rappelle pas les chiffres, vous les connaissez.

Nous achevons en 1980 l'installation des quinze centres de sécurité chargés dans les ports principaux d'appliquer la réglementation relative à la sécurité des navires tant français qu'étrangers. Pour répondre à M. Lombard, je voudrais dire que vingt emplois ont été créés à cet effet en 1980.

L'assistance aux navires en difficulté est désormais assurée grâce à la présence de trois remorqueurs de grande puissance sur chacune de nos façades maritimes : à Cherbourg l'*Abeille Languedoc*, à Brest, l'*Abeille Flandre*, à Marseille l'*Abeille Provence*.

Ces remorqueurs sont maintenus en permanence à moins de 40 minutes d'appareillage. Je vous rappelle le rôle essentiel joué par deux d'entre eux et notamment l'*Abeille Languedoc* pour le remorquage de la partie arrière du *Tanio* du 8 au 12 mars.

Nous avons également créé à Brest d'abord et depuis le début de cette année à Toulon et à Cherbourg, des équipes d'intervention technique sur les navires en difficulté. Ces équipes sont intervenues dans des conditions très périlleuses ont passé la remorque sur la partie arrière du *Tanio* le 8 mars.

Enfin, en ce qui concerne la lutte contre la pollution elle-même, les crédits nécessaires ont été dégagés pour reconstituer notre stock de produits et de barrages, 30 kilomètres à la fin de l'année. En ce qui concerne les barrages, 17 kilomètres ont été posés à l'occasion de la pollution du *Tanio*. Mais j'ai demandé que l'on réétudie la technique des barrages, car l'expérience récente, ainsi d'ailleurs que celle de l'*Amoco Cadiz*, ont montré que la protection assurée par les barrages restait très limitée par les conditions météorologiques, surtout lorsqu'elles sont défavorables. Un nouveau cahier des charges de ces barrages est en cours de rédaction.

L'une des propositions du Sénat a également été retenue par le Gouvernement, puisque le centre d'études, de documentation, de recherche et d'expérimentation sur la lutte contre les pollutions maritimes, communément appelé Cedre, a été mis en place début 1979 à Brest.

Dans les heures qui ont suivi la catastrophe, il nous a indiqué que l'on ne pouvait pas utiliser les dispersants et il est utilement intervenu en conseillant les autorités opérationnelles sur les meilleures techniques à employer. Le Cedre a rempli les missions qui sont les siennes, soit au moment du naufrage, soit ensuite, et son concours a été efficace.

Enfin, me référant toujours au rapport de votre commission d'enquête, je rappelle que deux barges de récupération des hydrocarbures sont en cours de construction par la marine nationale. Le Cedre expertise actuellement divers projets d'unité lourde d'intervention et de récupération des nappes de pétrole en mer. Mais, dans ce domaine, nous devons constater que nous ne maîtrisons pas encore suffisamment la technologie à mettre en œuvre.

Il est clair qu'au-delà de ce bilan, qu'il juge positif, le Gouvernement ne peut s'arrêter dans les progrès qu'il convient de faire en vue d'améliorer la sécurité maritime. Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, il faut aller plus loin ; les faits nous y incitent, et pas seulement ceux qui se passent au large de nos côtes.

On observe, en effet, une augmentation sensible des accidents maritimes en 1979. S'agit-il d'une série noire ou d'un concours de circonstances ? Y-a-t-il réellement un affaiblissement de la sécurité des marins ? Il serait très aventureux de répondre aujourd'hui à ces questions.

Mais le fait est que, d'après les assureurs internationaux, l'année 1979 a enregistré le plus grand nombre d'accidents ou de pertes de navires depuis 1945. On y compte en effet dix-neuf grands accidents, dont douze concernent des transports de pétrole ou d'hydrocarbures. La flotte française elle-même a été durement touchée puisque nous avons dû déplorer la perte de trois navires : le *Betelgeuse*, en janvier 1979, le *François-Vieljeux*, en février 1979, et l'*Emmanuel-Delmas*, en juin 1979, entraînant la disparition de quatre-vingt-douze marins français. J'observe d'ailleurs que dans la majorité des cas — et c'est également vrai pour les trois navires que j'ai cités — il s'agissait de navires récents pourvus de tous les équipements de sécurité modernes.

La France refuse la fatalité. Je n'entends pas par là que nous trouverions et mettrons tout seul en pratique des solutions définitives. Mais si les choses de la mer exigent une bonne dose d'humilité, elles ne peuvent en aucun cas se satisfaire de résignation ou de satisfaction.

Je vois pour ma part trois domaines où nous pouvons et devons aller plus loin : la circulation dans la Manche, le contrôle des navires dans les ports, la lutte contre la pollution. Et je pense, en évoquant ces points dans ma conclusion, répondre à des préoccupations exprimées par la plupart sinon par tous les orateurs.

En premier lieu, l'amélioration du dispositif de sécurité de navigation dans la Manche doit être poursuivie.

Je rappelle que dans le cadre de l'O. M. C. I. nous entretenons depuis plusieurs années une collaboration très étroite avec les Britanniques afin de suivre pas à pas l'évolution du trafic et d'adapter la réglementation de la circulation. C'est ainsi qu'en avril 1978, à la suite de l'accord passé directement avec mon collègue anglais, l'O. M. C. I. a officialisé l'éloignement des rails de circulation par rapport à la côte d'Ouessant aux Casquets. Depuis, ces nouvelles dispositions ont fait l'objet d'une vaste enquête lancée auprès des navigateurs de tous les pays afin de recueillir leurs observations et leurs suggestions. Le dépouillement de cette enquête arrive à son terme. J'ai repris contact avec mon collègue anglais afin d'arrêter un prochain rendez-vous, vraisemblablement fin avril, pour lui soumettre de nouvelles propositions. Elles ont essentiellement pour objet de simplifier le dispositif de séparation de trafic d'Ouessant et de le modifier pour réduire les risques résultant des croisements de navires à l'entrée de la Manche, car si nous parlons toujours de pollution, le risque majeur aux yeux des marins est celui de la collision.

Par ailleurs, je ferai des propositions à Bruxelles pour harmoniser les équipements de navigation des navires afin d'améliorer leur positionnement : cela est, en fait, un problème plus large qui exigera une convention internationale de l'O. M. C. I. Ce qui est essentiel, c'est de renforcer le contrôle de l'obligation de veille permanente à bord des navires. Il n'est pas tolérable que sur des routes maritimes très fréquentées, la veille permanente ne soit pas effectivement assurée.

Faut-il s'acheminer à terme, par exemple dans la Manche, vers de véritables plans de navigation ? Les moyens existants de surveillance à terre peuvent en procurer les prémices. Un contrôle de véritables plans de navigation exigerait à terre et en mer — balises notamment — des équipements dont le coût est énorme. Si cette orientation est retenue, la communauté internationale, à tout le moins européenne, pourrait être amenée à apporter sa contribution aux investissements.

Le second domaine prioritaire de notre intervention doit être incontestablement le contrôle des navires dans les ports.

La réglementation française, en application de la loi du 20 mai 1967 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, fixe les prescriptions applicables aux navires français et le contrôle de leur application. Ces contrôles s'exercent en priorité sur les navires français en cours de construction, avant leur mise en service et pendant toute leur carrière maritime ; des titres de sécurité, qui certifient la navigabilité, sont délivrés à ces occasions et doivent être périodiquement renouvelés.

Les navires étrangers qui font escale dans les ports français n'échappent pas, quant à eux, à notre surveillance. En vertu de leurs pouvoirs généraux de police ou des conventions internationales — de l'O. M. C. I. ou de l'O. I. T., par exemple — les autorités maritimes françaises peuvent refuser l'appareillage d'un navire. La convention internationale sur la sauvegarde de la vie en mer leur en fait d'ailleurs obligation, comme à tous les Etats parties.

Dans ce domaine, la France est, au plan européen, l'Etat le plus rigoureux. Les navires étrangers sont contrôlés de manière assidue. Sur une période récente de six mois — en 1978 — ces contrôles ont permis de détecter 55 navires sous normes, qui ont été retenus au port jusqu'à rectification, et l'on sait quelle sanction cela peut représenter pour un armateur. Au cours de la même période, les autorités belges ont retenu 40 navires sous normes, les Suédois 20, les Néerlandais 19, les Danois 7 et les Norvégiens 3 ; ni les Allemands ni les Anglais n'ont fourni d'informations à ce sujet. Dans le cadre de l'accord de La Haye entre les Etats riverains de la mer du Nord, je prendrai les initiatives appropriées pour appeler très instamment l'attention de nos partenaires sur la rigueur et la fréquence indispensables de ces contrôles.

De même, nous poursuivons nos efforts pour renforcer le contrôle à l'arrivée dans les ports et parvenir à un système de déclaration obligatoire des navires préalablement à leur entrée au port, avec description de l'état technique et des pièces de sécurité.

Le rassemblement de toutes ces informations sur les navires dans un fichier unique, par exemple au niveau européen, vient naturellement à l'esprit. Nous n'y sommes pas opposés et nous ferons, dans les semaines qui suivent, des propositions à ce sujet à nos partenaires à la suite de celles, récentes, du commissaire européen aux transports.

En troisième lieu, je pense que nous ne maîtrisons pas encore suffisamment les différentes technologies à mettre en œuvre pour la lutte contre la pollution, qu'il s'agisse des produits à utiliser, des barrages, des engins de récupération et de traitement des hydrocarbures en mer, des engins d'allégement. Certes, le Cedre a commencé à travailler sur tous ces problèmes et à coordonner les diverses recherches en cours. Il s'agit là d'un aspect très important de l'ensemble de notre dispositif, qui doit faire l'objet d'une priorité et, avec mon collègue de l'environnement et du cadre de vie, j'ai l'intention de demander au Gouvernement un effort tout particulier dans ce domaine, dans le cadre du budget pour 1981.

Voilà, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je voulais fournir aux multiples questions qui m'ont été posées. Il se peut — la lecture des débats me le montrera — que je n'aie pas répondu à telle ou telle question particulière, mais croyez bien que j'ai cherché à ne rien masquer des difficultés que nous rencontrons, à ne rien cacher des insuffisances, particulièrement dans le domaine de la lutte contre les pollutions. Je n'ai pas non plus cherché à dissimuler quoi que ce soit sur les responsabilités potentielles de tel ou tel groupe ou société en vous racontant par le menu l'histoire de la propriété, de l'affrètement du bateau. Les choses sont simples : actuellement, ce bateau est la propriété de Loca-France International, son armateur est Pétromad, la cargaison appartient à Peninsular and Oriental.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les informations que je me devais, au nom du Gouvernement, de vous fournir. Je vous propose de revenir au début du mois de juin pour faire le point sur ce qui aura été entrepris et sur les mesures nouvelles qui auront été prises. A ce moment-là, la phase transitoire sera passée et l'opération définitive concernant ce qui est au fond de la Manche sera en cours de réalisation. Je vous en rendrai compte. (*Applaudissements sur les travées de l'U.C.D.P., du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux. (*Assentiment.*)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures cinquante minutes, est reprise à vingt-deux heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion des questions orales avec débat jointes concernant le naufrage du pétrolier *Tanio*.

La parole est à M. Palmero.

M. Francis Palmero. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, qu'il soit permis à un élu méditerranéen d'exprimer sa solidarité à ses collègues de la Bretagne plus directement concernés, mais de dire aussi par anticipation les inquiétudes de nos populations devant cette nouvelle catastrophe.

Le naufrage du *Tanio*, venant après tant d'autres depuis celui du *Torrey Canyon* le 18 mars 1973, nous fait dire une fois de plus : que se passerait-il en Méditerranée en pareil cas car, là, on ne peut pas compter sur le grand large et sur les marées pour venir à l'aide des hommes ?

La Méditerranée, mer fermée, la plus menacée du globe, selon les experts des Nations Unies, fait désormais l'objet d'une convention dite de Barcelone, mais encore faut-il que celle-ci soit complétée par le protocole relatif à la pollution tellurique, pollution qui représente 80 p. 100 des nuisances constatées.

L'action internationale, dans le cadre de cette convention, se situe déjà au niveau des rejets en mer par les navires, mais aussi à celui de la coopération en cas de situation critique. Deux protocoles sont entrés en vigueur, bien timidement d'ailleurs, le 12 février 1973, mais j'avoue qu'à la lumière de l'expérience bretonne si souvent répétée, je me demande si les Provençaux sont mieux défendus que les Bretons. Dans l'affirmative, pourquoi ne ferions-nous pas bénéficier ces derniers des techniques exceptionnelles dont nous jouirions en Méditerranée ? Mais, dans la négative, nos craintes demeurent très justifiées.

En vérité, je crains que le plan Polmar, dans notre secteur, ne soit aussi inefficace qu'en Atlantique ou en Manche et que le moment venu, comme en Bretagne, nous n'ayons d'autre solution que de manipuler des seaux, des pelles, des pompes à purin et d'effectuer ce travail à la chinoise que les photographies de presse nous révèlent.

D'ailleurs, les mesures prises en Méditerranée dans le cadre de la convention de Barcelone, si elles sont sévères, ne sont signées et ratifiées que par les Etats riverains, mais depuis la réouverture du canal de Suez, notamment, tous les pavillons, même ceux des pays de complaisance, transitent de Gibraltar vers la mer Noire ou le Proche-Orient.

Notre inquiétude de parlementaire français est d'ailleurs partagée par les parlementaires des dix-huit Etats riverains réunis récemment à Chypre avec les experts du programme des Nations Unies et de l'Organisation mondiale de la navigation maritime.

Il nous est apparu à tous nécessaire d'édicter un certain nombre de recommandations à l'égard de nos gouvernements respectifs, de façon à prévenir de tels drames, et je dois dire que, vue de cette réunion parlementaire de Chypre, l'expérience du *Tanio* était particulièrement considérée.

C'est ainsi que nous estimons que les programmes bilatéraux et multilatéraux d'assistance technique, de formation et de fourniture de matériel doivent être élargis dans un esprit de solidarité entre tous les gouvernements car, dans notre région, la pollution n'a pas de frontières.

Nous estimons que le programme des Nations unies est d'ailleurs en mesure d'aider les gouvernements à déterminer les méthodes et équipements de lutte contre la pollution. Ces experts nous l'ont affirmé, mais encore faut-il que les gouvernements leur demandent d'intervenir, ce qui, à ma connaissance, n'est pas le cas.

Le centre régional de Malte, qui a été créé précisément pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures, a le mérite d'exister et il est normal qu'en ce qui concerne les analyses, les méthodes, les équipements de lutte contre la pollution, son assistance technique soit réclamée.

J'aimerais savoir si nos services compétents sont en rapport avec le centre régional de Malte et s'ils en tirent quelque expérience efficace.

Ce centre régional, d'ailleurs, devrait, à notre avis, être renforcé précisément pour la lutte effective contre la pollution en cas de sinistre et pas seulement pour des prélèvements d'eau de mer et des analyses dont on n'a que trop abusé.

Il est bon que des plans d'urgence sous-régionaux soient mis en place en offrant des possibilités de former du personnel et d'assurer une assistance technique dans les cas de catastrophe, et la coopération doit s'établir dans nos secteurs aussi bien avec l'Italie qu'avec l'Espagne pour le Languedoc-Roussillon.

S'agissant de l'indemnisation des victimes des dégâts, nous souhaitons que tous les autres pays — car nous, je crois, nous l'avons fait — ratifient la convention internationale sur la res-

ponsabilité civile en cas de dommages par les hydrocarbures et également la convention internationale qui porte établissement d'un fonds d'indemnisation pour de tels dommages.

Sur le plan méditerranéen, d'ailleurs, le préfet maritime de Toulon nous a réunis récemment pour annoncer la mise en service d'un remorqueur puissant et une surveillance accrue. Il y a d'ailleurs, manifestement, quelque chose de fait. Mais combien avons-nous, pour les cas d'urgence, de barrages anti-marée noire ? Personne ne peut nous le dire. En Suède, un port de pêche de 9 000 habitants possède cinq kilomètres de barrage anti-marée noire et la Suède a également expérimenté un système qui permet de transformer la pellicule de pétrole en grumeaux récupérables. Avons-nous un produit comparable ? En tout cas où en est la recherche dans ce domaine ?

N'oublions jamais que 200 millions de personnes vivent dans les grandes villes du pourtour méditerranéen ; en outre, 100 millions de touristes y passent annuellement leurs vacances et vous supposez ce que serait, dans un cas comme celui du *Tanio*, l'effondrement du tourisme dans tout le pourtour méditerranéen, et particulièrement sur nos rivieras.

Or, désormais, des pétroliers de 400 000 tonnes viennent à Fos et le canal de Suez est aménagé pour permettre le passage de bateaux de 200 000 tonnes, sans compter les terminaux pétroliers de Tunisie, du Moyen-Orient, de Libye et aussi, maintenant, le début des recherches *off shore*, au large de la côte provençale.

Eloigner le passage des navires par rapport aux côtes, comme on l'a fait, en portant la distance à 50 milles est, certes, une bonne chose, mais on se rapproche des îles et vous connaissez le douloureux problème du détroit de Bonifacio.

Alors, nous estimons que mieux vaut prévenir que guérir, et tel est le sens de notre appel joint à celui des collègues bretons car les eaux de la Méditerranée, qui est une mer fermée, mettent quatre-vingt-dix ans à se renouveler par le détroit de Gibraltar. C'est donc pour une longue période que la mer Méditerranée resterait polluée à la suite d'une catastrophe identique.

Or, nous constatons que quarante accidents, au moins, depuis dix ans, n'ont en rien changé les mentalités. On parle souvent du droit de la mer et vous avez évoqué le sujet, monsieur le ministre. Vous étiez, disiez-vous, à la conférence qui se tient à New York sur ce sujet, une conférence interminable, d'ailleurs, puisqu'elle se prolonge depuis des années. Donc on parle souvent du droit de la mer ; il serait temps de parler des devoirs que l'on a envers elle.

Un roman de science fiction vient de paraître qui évoque précisément le sabotage d'un pétrolier géant en Méditerranée par des terroristes. Il s'efforce de décrire tout ce qui s'ensuit. Il nous appartient, tous ensemble, de faire en sorte que cette fiction ne devienne jamais réalité. (*Applaudissements.*)

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

M. Bernard Lemarié. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, pour la sixième fois depuis 1967, pour la deuxième fois depuis 1978 — on l'a rappelé — la Bretagne se trouve meurtrie, défigurée, atteinte dans deux des secteurs qui contribuent le plus à l'équilibre de son économie, qu'il s'agisse du tourisme ou des activités induites de la mer.

La répétition de catastrophes très différentes dans leurs causes, mais identiques dans leurs conséquences, tend à dégrader, au fil des ans, l'image de marque de cette province, terre de santé aux sites incomparables.

Les Bretons ne peuvent plus et ne veulent plus se résigner à cette fatalité qui, régulièrement, cycliquement, vient ruiner leurs patients efforts pour promouvoir une politique conforme aux intérêts et à la vocation de leur région.

Il est, dès lors, presque naturel, ou du moins explicable, hélas ! que, sans trop s'attarder à rendre hommage à la mémoire des marins disparus, au courage des hommes qui sont intervenus lors du sauvetage, aux prouesses de la marine nationale et des remorqueurs, au dévouement des militaires et des civils qui, au coude à coude, luttent sans relâche pour combattre la pollution, chacun cherche la faille dans le dispositif qui avait été mis en place au lendemain de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* et qui n'a pu que limiter les dégâts en soustrayant une partie certes non négligeable, de la cargaison du *Tanio*.

Ne s'agissant ni d'un sabotage, ni d'une erreur de navigation, de cap ou de guidage, force nous est de reconnaître que les événements de mer ne se ressemblent jamais, que les prévisions sont le plus souvent déjouées et que l'élimination du risque ne peut être totale, définitive.

Si ces constatations sont inquiétantes dans la mesure où subsiste et subsistera sans doute toujours une incertitude, elles doivent du moins nous inciter à mettre en œuvre, tant sur le plan national qu'international, et singulièrement dans le cadre de la Communauté économique européenne, un ensemble de mesures, de règlements et de moyens qui fassent reculer à l'extrême limite l'éventualité d'événements semblables à ceux que, coup sur coup, nous venons de connaître.

Je ne reprendrai pas, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, la genèse de la catastrophe du *Tanio*. Je ne ferai pas l'historique des événements, l'exposé des moyens déjà mis en œuvre et de ceux dont il convient de décider de se doter rapidement pour neutraliser l'épave, pour sauver la saison touristique, pour indemniser les dommages causés tant aux particuliers qu'aux collectivités ; d'autres collègues ont traité et fort bien traité ces problèmes avant moi.

Me tournant résolument vers l'avenir, je me bornerai à vous poser ou à vous poser à nouveau, après d'autres intervenants, quelques questions concernant la lutte contre la pollution, la navigation des navires citernes, le pilotage en Manche, la qualification des équipages et la solidarité au plan international, plus particulièrement au sein de la Communauté économique européenne. Même si vous avez partiellement répondu, monsieur le ministre, à certaines de mes interrogations, je ne crois pas inutile d'y revenir.

J'aimerais ainsi que vous me fassiez connaître les suites que la France entend éventuellement donner à la résolution du conseil des Communautés du 26 juin 1978 instituant un programme d'action des Communautés européennes en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures en mer, et que vous nous indiquiez pourquoi aucun progrès sensible n'a été enregistré dans ce domaine au plan communautaire depuis la fin de l'année 1978.

J'aimerais plus particulièrement être informé des mesures prises par notre pays dans les cadres suivants : premièrement, du traitement informatisé des données existantes ou à recueillir sur les moyens de lutter contre la pollution de la mer par les hydrocarbures en vue de l'utilisation immédiate de ces informations en cas de pollution accidentelle ; deuxièmement, de l'étude de la disponibilité pour les Etats membres de données pertinentes sur les pétroliers susceptibles de polluer les mers qui entourent la Communauté ou les côtes des Etats membres ainsi que sur les structures artificielles placées sous la juridiction des Etats membres ; troisièmement, de l'étude quant à la nécessité d'adopter des mesures propres à renforcer la coopération et l'efficacité des équipes d'intervention d'urgence qui ont été ou qui seront créées dans les Etats membres.

Pourriez-vous me faire part également de ce qui est prévu dans le cadre de l'étude d'une éventuelle participation de la Communauté à la conception et à la mise au point de navires dépollueurs sur lesquels pourraient être adaptés les équipements requis pour un traitement efficace des déversements d'hydrocarbures, ainsi que dans l'énoncé des modifications et des améliorations qu'il pourrait être nécessaire d'apporter aux régimes juridiques de la couverture des risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures ?

Ne pensez-vous pas que l'élaboration d'une proposition de programme de recherches sur les moyens chimiques et mécaniques permettant de lutter contre la pollution par les hydrocarbures déversés en mer, sur le sort de ces hydrocarbures et leurs effets sur la faune et la flore marines, s'impose plus que jamais, soit par une modification, soit par une dimension nouvelle des responsabilités dévolues au Cedre ?

De même, dans le cadre de la directive du conseil de ministres des Communautés européennes du 21 décembre 1977 relative au pilotage des navires par des pilotes hauturier opérant dans la mer du Nord et dans la Manche, pouvez-vous me dire si des mesures sont envisagées pour créer un certificat d'aptitude pour ces pilotes hauturiers ainsi que pour préciser leurs compétences juridiques ?

J'ai cru comprendre que, dans votre intervention de ce après-midi, vous répondiez positivement sur ce point, monsieur le ministre, mais j'aimerais que vous puissiez m'en donner confirmation.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur Lemarié, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Bernard Lemarié. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je remercie M. Lemarié d'accepter que je l'interrompe.

A un certain nombre de ses questions, j'ai répondu partiellement ou complètement lors de mon exposé.

En matière d'information sur ce qu'il faut faire ou ne pas faire lorsque se produit une catastrophe, nous recevons quasi instantanément, dans un laps de temps extrêmement bref, des données du Cedre et de l'I.F.P. L'Institut français du pétrole nous a immédiatement informés dans le cas du *Tanio*.

Vous m'avez posé à l'instant une question sur le pilotage hauturier. Dans ce domaine, la Grande-Bretagne a créé un C. A. P. de pilote hauturier. J'ai moi-même demandé que soient d'abord étudiées par les services puis mises au point des dispositions semblables dans notre pays.

Actuellement, le nombre de nos pilotes hauturiers est modeste, mais il devrait se développer. Lors de la rencontre que j'aurai, vers la fin du mois, avec mon collègue anglais, nous discuterons de la nécessité d'une certaine coordination sur le rôle et sur l'emploi des pilotes hauturiers.

Vous jugerez peut-être curieux que l'on engage des conversations bilatérales pour régler un problème qui est beaucoup plus du ressort du conseil des ministres européens des transports. Mais l'expérience m'a montré que, dans ce domaine, de telles conversations constituent notre meilleure chance d'aboutir à un résultat. Je vous promets d'engager celles-ci sur le point particulier que vous évoquez.

M. le président. M. Lemarié, veuillez poursuivre votre exposé !

M. Bernard Lemarié. Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions que vous venez de me donner. Elles répondent, en quelque sorte, à la question que j'allais vous poser, car je me proposais de vous demander de confirmer ou d'infirmer ce qui a été avancé dans un rapport du Conseil économique et social du 12 octobre 1979, à savoir que la France ne possède que neuf pilotes hauturiers.

Dans le même esprit, je souhaiterais encore savoir quelles dispositions sont prévues par le Gouvernement pour que, toujours suivant la même recommandation du conseil des ministres de la Communauté du 21 décembre 1978, la ratification de la convention de Londres de 1978 sur les normes de formation des gens de mer et de délivrance des brevets puisse intervenir avant le 31 décembre 1980. Où en sommes-nous en cette matière ?

Enfin, pouvez-vous m'éclairer, monsieur le ministre, sur la position prise par la France en ce qui concerne les conditions minimales exigées pour certains navires citernes entrant dans les ports de la Communauté ou en sortant, problème également évoqué dans la directive du conseil ? Vous avez répondu partiellement à cette question et j'ai pris note de votre réponse.

Le Gouvernement estime-t-il que le décret du 24 mars 1978, l'arrêté commun des préfets maritimes de Brest et de Cherbourg du 22 mai 1978, l'instruction Polmar du 14 octobre 1978 et les lois n° 79-1 et 79-5 constituent des mesures suffisantes d'application en droit français des dispositions de la directive communautaire ?

J'en aurais terminé, monsieur le ministre, si je ne tenais d'un mot à évoquer le sort du *Gino* qui gît toujours au fond de la mer avec sa cargaison.

Je sais que les scientifiques se montrent optimistes et estiment tout danger illusoire. J'aimerais, là aussi, que vous puissiez, en toute objectivité, faire le point des études entreprises.

Je m'excuse, monsieur le ministre, de vous poser autant de questions, mais elles paraissent, à mes yeux, essentielles pour mieux cerner le dispositif qu'il convient de promouvoir sur le plan matériel et juridique afin de nous mettre, autant que faire se peut, à l'abri du renouvellement périodique de catastrophes auxquelles nul ne doit rester insensible.

A défaut de répondre dès maintenant à toutes mes interrogations, j'aimerais que vous puissiez au moins, dans les meilleurs délais, me tenir informé des décisions que le Gouvernement entend prendre dans l'immédiat ou à court terme pour lever une hypothèque qui, vous le savez, pèse lourdement sur l'avenir de nos rivages et de nos populations côtières profondément et justement traumatisées par des événements de mer qui, en aucune façon, ne sauraient être considérés comme relevant d'une simple et inéluctable fatalité.

Car, à force d'être meurtrie dans sa chair, la Bretagne se sent atteinte dans son âme. Le Gouvernement ne peut rester plus longtemps insensible à sa longue plainte dont la légitimité n'a pas à être mise en cause.

Faute de la comprendre et de la prendre en compte en temps utile, les actes de désespoir qui ne manqueraient pas d'intervenir ne pourraient que revêtir un caractère inéluctable.

Je vous remercie d'avance, monsieur le ministre, le secrétaire d'Etat, de votre compréhension agissante. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P., du R. P. R., de l'U. R. E. I. et du C. N. I. P.*)

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

M. François Prigent. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le vendredi 7 mars dernier, vers six heures trente du matin, le pétrolier malgache *Tanio* se brisa en deux à trente-cinq milles nautiques, soit environ cinquante kilomètres au Nord-Ouest de l'île de Batz, sur les côtes du Finistère-Nord, par une très forte marée et une tempête effroyable.

C'est en deux ans, à quelques jours près, la seconde marée noire que subissent les côtes du Finistère-Nord et les Côtes-du-Nord.

Il n'y a peut-être pas de commune mesure entre les 230 000 tonnes de l'*Amoco Cadiz* et les 26 000 tonnes du *Tanio*. Cependant, on doit reconnaître que bien des endroits de ces côtes — et je l'ai constaté de mes propres yeux — qui avaient été souillés l'ont été de nouveau, et de manière aussi importante.

La tempête qui sévissait à cette date, la force des vents et des courants ont projeté la marée noire d'abord vers l'Est, sur la côte de granit rose, vers Trégastel, Perros-Guirec, Trébeurden, etc. Au bout de trois à quatre jours, les vents, revenus à l'Est, ont envoyé le mazout sur les côtes finistériennes, de telle sorte que, de la baie de Saint-Brieuc jusqu'à Brignogan, Kerlouan, Guisseny, il y avait du mazout : les algues étaient mazoutées partout, les plages, les rochers, les criques étaient souillées.

En outre, il s'agit d'un mazout extrêmement difficile à récupérer, impossible à pomper comme celui de l'*Amoco Cadiz* ; il faut le ramasser à la pelle, à la fourche pour les algues ; quant aux rochers, aux quais et aux murs, ils doivent être lavés avec des jets d'eau chaude à haute pression.

Actuellement, nous entrons de nouveau dans une grande marée de 114 ; la nuit dernière, l'île-de-Batz, commune de mon canton, a reçu un gros paquet de mazout et d'algues polluées, comme me l'a fait savoir le maire à qui j'ai téléphoné ce matin. Il faut absolument, d'après son témoignage, les enlever immédiatement ou bien le flux les ramportera sur le littoral continental, qui a déjà été bien nettoyé.

Quelles sont les conséquences de la catastrophe du *Tanio* ? D'abord, le découragement extrême des populations côtières ; des répercussions incommensurables — et le mot ne me semble pas trop fort — sur l'ensemble des activités côtières : tourisme, pêche, ostréiculture, goémoniers, industrie navale, thalassothérapie, commerce local et toutes les activités et les emplois qui en découlent.

Par ailleurs, nous ne devons pas nous faire d'illusions : il n'y aura plus de bénévolat pour le nettoyage des côtes et des plages, la charge en incombera désormais aux seuls militaires.

Le plan Polmar n'aurait-il pas dû être déclenché plus tôt ? Certes, il ne fallait peut-être pas amener davantage l'opinion publique. Mais il fallait donner aux administrations départementales les pouvoirs, les moyens financiers et les moyens en matériels et en hommes nécessaires pour faire face rapidement à une situation d'une telle gravité.

Que faire pour éviter une nouvelle catastrophe ? Des progrès ont été réalisés, mais ils sont nettement insuffisants. Le Gouvernement doit se montrer vigilant pour obtenir les conventions internationales adaptées à la situation et les faire appliquer avec autorité et une extrême rigueur.

Mais notre inquiétude demeure, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, face aux 13 000 tonnes qui se trouvent dans l'épave du *Tanio*, à cinquante kilomètres de l'île-de-Batz, cette commune du canton de Saint-Pol-de-Léon, la plus septentrionale du Finistère. Je suis conseiller général de ce canton depuis trente et un ans, et Dieu sait tous les problèmes auxquels nous avons été confrontés ! M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur ne me démentira pas. Pourtant, je n'ai jamais connu de période où l'inquiétude a été telle, une inquiétude qui risque, pour nous, de devenir quasi permanente.

Que deviendront ces 13 000 tonnes de mazout qui s'échappent progressivement et lentement du *Tanio* ? Telle est la question que se posent journellement nos populations littorales. Doit-on les pomper comme le mazout du *Böhlen*, qui gisait par cent

trente mètres de fond au large de l'île de Sein ? Doit-on et peut-on renflouer la carcasse avec le mazout à son bord et l'emmener, comme l'autre moitié du *Tanio*, dans un port hospitalier ? Peut-on ensevelir cette épave sous un carapace de béton ? Telles sont les questions que l'on se pose et auxquelles nous vous demandons de répondre le plus rapidement possible.

D'autres interrogations subsistent, monsieur le ministre. Elles concernent, par exemple, la prise en charge de tous les frais et dommages inhérents à cette catastrophe. Cette question préoccupe à juste titre tous ceux et toutes celles, particuliers et collectifs, qui auront subi le contrecoup de cette nouvelle et terrible catastrophe.

Aussi je vous demande, monsieur le ministre, de faire vite, de vous hâter pour trouver des solutions afin d'apaiser l'inquiétude, les soucis et la peine des Bretons sinistrés.

Il est également absolument indispensable de prévoir l'avenir, car la Bretagne ne peut demeurer dans une telle inquiétude permanente. C'est là assurément une affaire de gouvernement ou de contentieux international, mais aucun de ces points importants ne doit être négligé, surtout dans les circonstances actuelles.

En terminant, je voudrais rendre hommage à tous ceux qui ont déjà participé à la lutte contre cette marée noire : à la marine nationale, qui a sauvé tant de vies humaines et qui a assumé un service de surveillance intensive et permanente de la mer ; aux responsables du plan Polmar ; aux militaires, qui assurent courageusement le nettoyage de nos côtes ; aux préfets, sous-préfets et techniciens de toutes catégories et de tous grades ; à l'ensemble des populations bretonnes, de nouveau touchées par la marée noire, qui manifestent à juste titre leur mécontentement et leur irritation et qui cherchent à l'exprimer et à se faire entendre du Gouvernement et des pouvoirs publics. (*Applaudissements.*)

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

M. Joseph Yvon. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, est-ce la fatalité qui s'acharne sur les populations littorales du nord de la Bretagne ? On serait tenté de le penser après ce nouvel accident de mer survenu au pétrolier *Tanio*, le sixième en quelques années, alors que les conséquences du naufrage de l'*Amoco Cadiz* ne sont pas encore complètement réparées.

Or la fatalité ne peut être qu'un concours de circonstances à la fois imprévues et inévitables, devant lesquelles on se révèle totalement impuissant. Est-ce le cas de l'événement qui fait aujourd'hui l'objet de nos réflexions et de notre débat et à propos duquel un certain nombre de questions semblent devoir être posées ?

Quelle est d'abord la cause de l'accident ? Voilà un navire qui se casse en deux dans la tempête, la cassure survenant brutalement au milieu du navire, derrière le château. Le temps est particulièrement mauvais — à la pointe du Raz, il a été enregistré des vents de 126 kilomètres à l'heure, tandis que la mer présente des creux de sept à huit mètres. Pour ma part, je ne pense pas que ces conditions soient suffisantes pour expliquer l'accident ; d'autres facteurs sont intervenus.

Quel est l'état du navire ? Construit en 1958, il a vingt-deux ans d'âge. Mais il est établi qu'il a fait l'objet d'une révision en 1979, dans un chantier italien. Il s'agissait de travaux importants ayant entraîné le remplacement des tôles de fond ; mais cette remise en état a permis le classement du navire par le bureau Veritas. Or, une information nous a appris qu'à l'occasion d'une manœuvre d'évitement dans le port de Wilhelmshafen, le *Tanio* avait « talonné » sur un fond sableux avant de reprendre la mer. Il aurait été examiné par des plongeurs, lesquels n'avaient rien relevé d'anormal, reconnaissant tout de même qu'un tel examen était superficiel et qu'une mise en cale sèche s'imposait. Une telle mesure se justifiait d'autant plus que, d'une part, des avaries de même nature s'étaient déjà produites sur des pétroliers T2, pétroliers de petite taille et d'un tonnage inférieur à celui du *Tanio* et que, d'autre part, sur certains pétroliers à château central, comme c'était le cas du *Tanio*, on avait pu constater certains facteurs de fragilité nécessitant des conditions particulières de chargement, notamment en ce qui concerne la répartition des charges dans les citernes.

Si ce sont là des éléments susceptibles de mettre en cause la responsabilité de l'armateur, il nous paraît indispensable que soit renforcé le contrôle des navires dans les ports, d'abord au niveau européen. C'est là une proposition que doit faire le président de la mission interministérielle de la mer, lequel envisage même la possibilité de sanctions allant jusqu'à l'interdiction de faire escale dans un port européen aux navires qui ne satisferaient pas à certaines normes édictées.

J'apprends, par un document que je viens de prendre dans mon casier à la poste, que la commission des communautés européennes a prévu, dans son programme pour 1980, de faire des propositions en vue d'harmoniser les contrôles des navires effectués dans les ports de la Communauté. Cette nouvelle rejoint tous les souhaits que nous pouvons formuler ici.

La seconde question qui a été soulevée à l'occasion de ce sinistre du *Tanio* concerne le déclenchement du plan Polmar. Aux termes de la loi — vous l'avez expliqué longuement cet après-midi, monsieur le ministre — c'est la marine nationale qui est opérationnelle, sous la responsabilité du ou des préfets maritimes des régions concernées. Or, en l'espèce, dès la réception du message de détresse, la préfecture maritime de Brest dépêchait sur les lieux un hélicoptère Super Frelon dont le commandant de bord, aidé par cinq hommes d'équipage, réussissait l'exploit de sauver les trente et un naufragés qui se trouvaient sur l'arrière du *Tanio*. Dans le même temps — et c'est particulièrement important car cela nous ramène au débat sur l'*Amoco Cadiz* — deux puissants remorqueurs de sauvetage de 23 000 chevaux chacun faisaient route vers le lieu du naufrage où flottait encore la partie arrière du pétrolier, laquelle dérivait dangereusement vers la côte. Dans une mer forte, deux marins de l'un des remorqueurs prenaient place dans un Zodiac et réussissaient à se hisser sur l'épave dérivante. Ils étaient bientôt rejoints par une équipe d'intervention de douze hommes amenés en hélicoptère.

Au prix de quels efforts et de quels risques la remorque put être passée, alors que l'épave ne se trouvait qu'à deux milles environ d'un plateau rocheux où elle se serait brisée, libérant sa cargaison de fuel, soit plus de 10 000 tonnes !

L'opération de sauvetage put se poursuivre sous la maîtrise des remorqueurs, aux ordres des préfets maritimes de Brest et de Cherbourg, sans qu'il ait été utile de déclencher le plan Polmar. Mais, le 11 mars, quatre jours après l'accident, l'arrière du *Tanio* arrivait en rade du Havre.

On ne peut que rendre hommage aux marins de l'hélicoptère et des remorqueurs pour le courage et le sang-froid dont ils ont fait preuve en des circonstances dramatiques, sauvant des vies humaines et préservant toute une région littorale d'une pollution particulièrement rebutante.

La dernière question qui se pose est celle de savoir si le plan Polmar-terre, qui est de la responsabilité du préfet, n'aurait pas dû être déclenché plus tôt.

S'il s'agit seulement de la mise en œuvre des moyens pour endiguer la marée noire, il faut reconnaître que ces moyens sont assez limités. Aussi aurions-nous souhaité savoir, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, si des progrès sont faits dans ce domaine de la recherche des possibilités de lutte depuis le naufrage de l'*Amoco Cadiz*.

Dans votre intervention à la tribune, monsieur le ministre, vous avez reconnu que nous ne maîtrisons pas encore les moyens de lutte.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. C'est vrai !

M. Joseph Yvon. Nous ne disposons, certes, et c'est dommage, que de moyens artisanaux et dérisoires. On conçoit le découragement de ces populations sinistrées qui se demandent si leurs efforts ne sont pas vains. A peine une plage est-elle nettoyée que le lendemain tout est à recommencer, ainsi que vous l'a indiqué tout à l'heure le précédent orateur à cette tribune qui connaît le problème mieux que quiconque, car il est de la région.

Mais il subsiste ce qu'un maire d'une commune polluée appelait « cette terrible épée de Damoclès » que constitue la partie avant coulée du *Tanio* dont les cuves contiennent encore de huit mille à dix mille tonnes de pétrole, et peut-être davantage. Il n'est pas possible de maintenir cette menace d'une exceptionnelle gravité, alors que l'épave laisse s'écouler deux ou trois tonnes de fuel par jour.

Alors, quelle solution sera en définitive retenue ? Faire sauter l'épave, c'est une solution qui a été envisagée, mais qui me paraît, pour ma part, devoir être écartée. Pomper le fuel, c'est une opération difficile, dit-on, car l'épave est renversée, la quille en l'air.

Mais comment un pays comme le nôtre, capable de jouer les premiers rôles dans le domaine d'une technologie avancée, qui construit des plates-formes et des appareils de forage à grande profondeur n'a-t-il pu encore trouver le moyen d'introduire une sonde dans une épave immergée ?

La troisième solution consiste à remonter l'épave. Des entreprises spécialisées dans ce genre d'opérations de renflouement n'ont-elles pas offert leurs services ? Mais dans quel délai pourront-elles se mettre à l'œuvre ?

Dans la réponse que vous avez faite à M. Marcellin, cet après-midi, monsieur le ministre, vous avez déclaré que vous entendiez faire procéder au colmatage des fissures du *Tanio* dans un délai de quatre à cinq semaines. Mais il s'agit là d'une mesure provisoire, car vous n'envisagez pas, je pense, de maintenir au large des côtes finistériennes ce réservoir de pétrole déjà endommagé par l'accident et qui ne supporterait pas les marées d'équinoxe de septembre.

Après le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, lors des débats, l'accent avait été mis sur le rôle prédominant du remorqueur de haute mer. Le puissant remorqueur basé depuis à Brest a fait la preuve de son efficacité en réussissant le remorquage, pourtant difficile, de la partie arrière du *Tanio*.

Mais, il faut maintenant mettre en place les moyens nouveaux dont vous devez disposer ; c'est indispensable, pour parer à toute éventualité, car les accidents de mer ne se ressemblent jamais. Mieux vaut utiliser les crédits à prévenir l'accident plutôt que d'avoir à en supporter les conséquences dont on ne sait jamais quelle sera l'importance.

Dans le document dont je vous ai donné lecture voilà un instant, document émanant de la commission des Communautés, j'apprends que celle-ci doit transmettre au conseil des ministres, au cours du deuxième trimestre, une communication assortie de propositions concrètes en matière de contrôle et de réduction de la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures en mer.

Souhaitons alors que, grâce à l'intervention des pays de la Communauté, nous parvenions enfin à régler un problème particulièrement délicat et difficile et qui, dans un pays comme le nôtre et pour une région comme celle que nous représentons, est vraiment une véritable catastrophe. (Applaudissements.)

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Je tiens à apporter des précisions complémentaires à M. Yvon, rapporteur de l'un des budgets du ministère des transports, qui m'a posé de nombreuses questions. Dans son analyse, il aborde les problèmes tels que nous nous les posons nous-mêmes.

Tout d'abord, il n'est pas normal qu'un navire de 26 000 ou 28 000 tonnes se casse brutalement par une mer déchaînée. En fait, il ne s'est pas produit une rupture brutale. Il semble bien que des phénomènes aient agi pendant près d'une heure sans que l'on sache exactement lesquels. La mission d'enquête technique que j'ai créée nous permettra de connaître sur ce point un certain nombre d'éléments.

Deux questions se posent : quel était l'état du fond, comment était composé le chargement ?

En ce qui concerne l'état du fond, je vous ai indiqué que le bureau central Véritas avait donné un certificat de navigabilité jusqu'en 1984. Ce navire a d'ailleurs été en permanence en possession de tels certificats, ce qui ne signifie pas que des travaux n'aient pas été effectués.

Lorsque le navire a été mis en cale sèche, on a été surpris de constater, par exemple, que le fond de certaines citernes était recouvert de ciment pour éviter, nous a-t-on dit, certaines corrosions.

Certains travaux ont été réalisés à La Spezia. Des plaques ont été changées et rivetées au fond et, comme il y avait certaines dénivellations, elles ont été colmatées par du ciment, ce qui évitait en plus la corrosion des tôles. Ces tôles étaient, selon les critères du bureau central Véritas, d'épaisseur suffisante.

Ma deuxième question, pour reprendre vos propos, concerne les conditions de chargement. Elles sont actuellement à l'étude. Le commandant est responsable de l'organisation du chargement. Or, il est mort lors du naufrage de son navire et nous ne pourrions obtenir des informations que par l'examen des dossiers techniques de chargement qui ont été établis au fil des ans. De plus, il est bien évident que nous interrogerons, si cela n'a été fait, le chef mécanicien en particulier et certains survivants.

Vous avez également évoqué le problème du déclenchement du plan Polmar - mer pour constater que ce qui avait été fait avait d'ailleurs été bien fait. En ce qui concerne le plan Polmar - terre, mon collègue M. Becam vous donnera des précisions dans quelques instants.

Il importe maintenant de savoir, et vos préoccupations rejoignent celles exprimées par M. Prigent à l'instant, ce qui est sous l'eau au large de l'île de Batz. Comme je l'ai indiqué aux orateurs qui ont pris la parole cet après-midi, une décision pro-

visoire sera prise demain — il ne peut pas s'agir d'une décision définitive — pour le colmatage de l'épave afin d'arrêter l'écoulement du pétrole que nous avons pu constater. Il est possible que les travaux se déroulent plus rapidement que je ne l'ai indiqué. J'ai néanmoins tenu à être prudent.

Aujourd'hui, des réunions se sont tenues avec les entreprises qui ont présenté des propositions et se poursuivront demain. C'est demain soir que l'entreprise ou le groupe d'entreprises chargées du colmatage sera désigné. Les travaux pourront alors commencer.

Il reste alors le problème du fuel demeurant sous cette épave colmatée. Il est bien évident que nous ne pouvons pas admettre qu'il y demeure, et c'est pourquoi la Mission de la mer s'est donné jusqu'à la fin du mois d'avril pour étudier les différentes propositions qui ont d'ores et déjà été faites, non seulement par les sociétés françaises, mais aussi par des sociétés européennes. Elles concernent des techniques que vous avez évoquées ainsi que M. Marcellin.

Je me dois d'indiquer que plusieurs réunions auront lieu dans le courant du mois d'avril afin que la décision soit prise quant à la désignation de l'entreprise ou du groupe d'entreprises qui seront chargés de ces travaux.

Alors que les premiers travaux seront effectués par les assureurs sous le contrôle de la marine nationale — comme j'ai eu l'occasion de le dire — c'est sous la responsabilité du Gouvernement français, c'est-à-dire sous celle de la marine nationale, que s'opéreront les seconds travaux.

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

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

M. Marc Bécam, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je n'ai pas besoin de dire que, en tant qu'élu breton, je participe en permanence aux soucis de la population de ma région ainsi qu'aux préoccupations des élus et des responsables dans cette affaire.

Mais je dois ajouter que, d'une part, je vais m'efforcer de limiter, bien entendu, mes réponses aux compétences qui sont celles du ministère de l'intérieur — je parle ici au nom du ministre de l'intérieur — et que, d'autre part, il ne doit pas s'établir de confusion entre le naufrage de l'*Amoco Cadiz* et celui du *Tanio*.

Dans la première opération, le Premier ministre m'avait confié une mission de coordination et d'autorité sur les moyens de lutte ; dans la présente opération, le ministère de l'intérieur exerce une responsabilité tout à fait directe et permanente sur la sécurité civile. Ce sera essentiellement l'objet de mon intervention.

Je répondrai tout particulièrement à MM. Marcellin et Chauty, qui ont posé des questions à ce sujet quant à la création d'une unité supplémentaire de sécurité civile.

Mais auparavant, puisque l'on a douté de la pertinence de la mise en œuvre du plan Polmar dans les départements des Côtes-du-Nord et du Finistère, je tiens à indiquer que, tant sur terre que sur mer, toutes dispositions ont été prises dès l'annonce du sinistre.

Comme certains d'entre vous l'ont très justement rappelé, point n'était besoin du déclenchement juridique officiel du plan Polmar pour que les hélicoptères et les remorqueurs de la marine nationale entrent en jeu. Le remorquage vers Le Havre s'est réalisé dans des conditions qui ont été soulignées par les différents orateurs et l'hommage rendu à tous les sauveteurs, en particulier aux équipages spécialisés de la marine nationale, est tout à fait justifié. Je tiens à dire combien je suis personnellement sensible à ce qui a été dit à ce sujet.

Si le plan Polmar est sous la responsabilité du préfet maritime en mer, il est sous la responsabilité du préfet civil à terre. Dans ce dernier cas, les opérations n'ont pas tardé. Dès l'annonce du naufrage, c'est-à-dire au tout début de la matinée, les dispositions ont été prises par le Codise, le centre opérationnel de la direction de la sécurité civile, d'une part, pour alerter immédiatement, le matin même, les sections spécialisées de la sécurité civile à Paris et à Brignoles, d'autre part, pour réunir l'ensemble de l'état-major national, préparer sans plus attendre et achever les moyens de lutte à terre qui étaient nécessaires.

Cela est si vrai qu'avant même l'arrivée de la pollution dans les Côtes-du-Nord nos sections spécialisées de l'unité de Paris étaient sur place et opérationnelles à Trégastel.

Les médias se sont demandé si les moyens de lutte auraient été plus efficaces avec ou sans déclenchement du plan Polmar.

Dès le dimanche 9 mars, les deux sections de la sécurité civile étaient à pied d'œuvre à Trégastel ; le lundi 10 mars, il y avait une compagnie ; le mardi 11, deux compagnies ; le 12 mars, trois ; le 13 mars, quatre ; le 14 mars, cinq ; le 15 mars, sept compagnies dans les Côtes-du-Nord, huit le 16 mars, dix le 18 mars et treize le 21 mars. Ce sont les effectifs actuellement en place.

Le préfet des Côtes-du-Nord a demandé aujourd'hui même trois compagnies supplémentaires ; elles lui seront accordées. Les moyens sont donc en place avec ou sans plan Polmar.

Je peux témoigner, en tant que secrétaire d'Etat auprès de M. Christian Bonnet, que, dans les premiers jours de la lutte, les élus locaux, en particulier les maires de la côte, ont souligné les excellentes relations qu'ils avaient avec la préfecture et le fait qu'ils obtenaient immédiatement les moyens qu'ils demandaient. Abstraction faite du nombre des soldats, on a vu sur place, dès le premier jour, du matériel sophistiqué de la sécurité civile, matériel, entre nous, parfaitement inutile ce jour-là compte tenu du problème auquel on se trouvait confronté, mais dont l'effet psychologique était évident : on est là, on a du gros matériel, du matériel moderne ; par conséquent, on est à même d'intervenir.

Tous les pays du monde sont dans la même situation. Le fait d'avoir des *coast guards*, des gardes-côtes, sur l'ensemble du littoral n'a pas, que je sache, réglé le problème dans le golfe du Mexique et les meilleures équipes de *coast guards* américaines n'ont pas pu empêcher la pollution. Aucun pays au monde n'a encore surmonté ce handicap. Je ne dis pas cela pour éluder les responsabilités. Telle n'est pas mon intention, mais c'est pour souligner qu'il est plus facile d'affirmer la nécessité de régler le problème que de le faire. En effet, à chacun des différents naufrages — M. Lemarié l'a précisé avec une émotion que je comprends très bien et que je partage — les causes sont différentes, mais les conséquences sont malheureusement toujours les mêmes.

On nous a dit qu'il fallait écarter de la côte le rail des pétroliers. L'*Amoco Cadiz* s'était échoué à deux kilomètres et demi ou trois kilomètres de la côte. Le *Tanio* se trouve à cinquante ou soixante kilomètres de la côte. Il n'est pas tout près ! Encore un peu et le rail risque de se trouver du côté de l'Angleterre ! Par conséquent, gardes-côtes ou pas, observation ou pas, voilà une nouvelle circonstance à laquelle nous n'étions pas préparés et je ne vois pas malheureusement comment on pourrait être prêt à affronter toutes les circonstances.

En tout cas, dès le premier jour, avant même que la pollution ait atteint la terre — il était important d'arriver avant cette pollution — l'ensemble des moyens se trouvait sur place. Le dispositif est ensuite monté en puissance selon les chiffres que j'ai indiqués.

Parlons plus spécialement des côtes du Finistère, évoquées en particulier par MM. Prigent et Lombard. Les premiers éléments de pollution ont atteint ce département le 21 mars. Dès le 22 mars, le plan Polmar était déclenché et une compagnie arrivait sur place. Le 22 mars — je le rappelle — était un samedi. Le 24 au matin, c'est-à-dire le lundi, on y trouve quatre compagnies. Elles sont maintenant six, c'est-à-dire que nous avons au total environ 2 600 militaires, plus les unités de sécurité civile ; ces moyens représentent à peu près 40 p. 100 de ce que nous avons eu au moment le plus chaud de la lutte contre la pollution de l'*Amoco Cadiz*.

L'expérience tragique que nous avons connue avec l'*Amoco Cadiz* a laissé subsister des hésitations, qui ont été soulignées par les premiers orateurs, MM. Marcellin et Chauty notamment. Au début, l'organisation militaire s'est rodée, c'est vrai, puisque notre organisation, en dehors de l'encadrement, repose sur la conscription. De ce fait, les militaires qui étaient sur place pour l'*Amoco Cadiz* sont déjà rentrés dans la vie civile depuis dix-huit mois ou deux ans.

Il est donc évident que nous aurons toujours ces hésitations. Cependant, pour une pollution qui, en quantité, représente le quinzième de celle de l'*Amoco Cadiz*, on a mis en œuvre des moyens qui représentent presque la moitié de ceux qu'on avait utilisés voilà deux ans. Par conséquent, on ne peut pas dire que les moyens aient été refusés. Nous avons deux cent vingt engins et deux cents pompes sur le terrain, moyens considérables, et douze kilomètres de barrages.

J'aborderai maintenant la question des dépenses déjà engagées puisqu'on avait indiqué que le déclenchement officiel du plan Polmar permettait l'accès au fonds d'intervention interministériel. Le 4 avril dernier, les dépenses engagées atteignaient déjà 34 306 000 francs. Ce chiffre montre bien que des dépenses sont déjà mandatées pour les entreprises civiles. Je souligne ici les contrats que nous avons avec des entreprises d'assainissement,

notamment avec la chambre syndicale d'assainissement, qui nous permettent d'avoir, dans un délai de quelques heures, des moyens matériels très importants dans ce domaine. Ces dépenses s'élèvent à 28 656 000 francs dans les Côtes-du-Nord et à 5 650 000 francs dans le Finistère. Nous n'avons attendu ni les décisions éventuellement européennes ni les décisions des compagnies d'assurances, qui, nous l'espérons, interviendront très rapidement. L'effort des pouvoirs publics a été engagé tout de suite — je ne peux pas laisser dire qu'on ait attendu plusieurs jours — il a été rapide, massif et, jusqu'à ces derniers jours, je le répète, les élus avec lesquels nous avons des contacts précisait qu'ils obtenaient immédiatement les moyens qu'ils désiraient. Nous faisons aujourd'hui encore la preuve que ce qui est demandé en supplément dans les Côtes-du-Nord sera instantanément accordé.

Le poids des produits pollués récupérés s'élevait le 7 avril à 23 100 tonnes, dont 13 400 pour les Côtes-du-Nord et 9 700 pour le Finistère. Il s'agit, bien entendu, d'un mélange d'algues, de sable, de mazout, etc. On estime entre 3 500 et 5 000 tonnes les produits en provenance du *Tanio*. On rapproche ce chiffre des 6 000 tonnes qui ont été à la mer au moment du naufrage, sous réserve, bien sûr, des imprécisions qui grèvent ce genre d'estimation, mais on a des indications qui permettent de dire que les opérations de ramassage mécanique ou manuel sur les plages seront en voie d'achèvement dans un délai de deux semaines. En revanche, le lavage des rochers est une opération longue et délicate — vous l'avez également souligné — car il est difficile, malgré l'emploi de lances à haute pression, de décrocher la pollution. Celle-ci a tendance à se fixer également sur d'autres sites, du fait du jeu des marées.

Tout ce que l'on enlève quotidiennement, par centaines de tonnes, est envoyé soit dans des stations de dégazage, soit à la station de traitement de Brest, qui s'est spécialisée au moment de l'*Amoco Cadiz*.

Je tiens à répondre plus particulièrement, sur la constitution d'un corps de défense civile, à MM. Marcellin et Chauty.

Evidemment, la nouvelle pollution qui nous arrive fait se poser, une seconde fois après 1978, le problème de l'adaptation des moyens de lutte ; c'est vrai. Ceux-ci reposent essentiellement sur trois éléments.

D'abord, les sapeurs-pompiers. Globalement, ceux-ci constituent une ossature permanente et nationale d'un dispositif de lutte contre toutes les sortes d'accidents. Les sapeurs-pompiers sont au nombre de 222 000 : 200 000 volontaires, 15 000 professionnels et 7 000 militaires. Ils interviennent dans tous les types d'accidents et je n'ai pas besoin d'insister sur l'importance des services rendus quotidiennement dans tous les domaines. En cas de catastrophes importantes, lorsque les moyens locaux sont insuffisants, l'armée apporte son concours.

C'est ainsi qu'au cours des dernières années les effectifs engagés ont atteint 6 000 hommes dans l'affaire de l'*Amoco Cadiz*, compte tenu des pompiers et des équipes de volontaires qui sont venues d'un peu partout de France, plutôt que de la région. Par exemple, la ville de Mulhouse a apporté son matériel, la ville de Paris a envoyé ses pompiers. Des parrainages ont eu lieu, tels celui d'Auxerre avec Roscoff. Quant à la ville de Quimper, elle avait également aidé une petite commune en envoyant son matériel et son personnel. Dans les statistiques, ils étaient dénommés « volontaires » ou « bénévoles ». En réalité, ils étaient payés par nos propres communes au titre des services à rendre en vue de soutenir ceux qui sont en difficulté. Il ne faut pas toujours parler de bénévolat quand il s'agit, en réalité, pour partie de personnels provenant des autres collectivités locales.

L'été dernier, 3 000 hommes ont été engagés dans les luttes contre les feux de forêt et j'ai donné les chiffres des militaires engagés : de 2 600 environ, ils vont être portés à 3 000.

Entrent dans le dispositif de lutte contre les catastrophes les unités spécialisées que sont les unités d'instruction de sécurité civile, ce qui me permet de répondre à M. Palmero que, sur les deux unités de sécurité civile spécialisées, l'une est dans le Var, à Brignoles, l'autre à Paris. En 1978 s'est posé au Gouvernement le problème de savoir si l'on devait créer une troisième unité. M. Marcellin, qui connaît mieux que moi-même les conditions dans lesquelles on avait projeté de créer une nouvelle unité, sait bien que la question s'est posée de savoir si une troisième unité devait être créée en Bretagne à partir de 1978 ou bien si, compte tenu de la lourdeur de la logistique pour une unité autonome, on n'allait pas créer des sections spécialisées au sein des unités existant actuellement. C'est le choix — je dois le reconnaître — qui a été fait momentanément, sans pour

autant hypothéquer l'avenir. Mais, en 1978, finalement, le Gouvernement s'est attaché à définir l'équipement nécessaire à cinq sections spécialisées de sécurité civile ; trois sont à Paris, deux à Brignoles, équipées de matériels de lutte contre la pollution marine.

Je donnerai un chiffre. Sur deux exercices, cet équipement a atteint dix millions de francs. Nous sommes donc effectivement aujourd'hui affrontés à cette affaire.

Une première solution consisterait à mettre sur pied un service national de défense. M. Chauty en a parlé. Il coexisterait avec le service militaire. Un tel service est déjà prévu par la loi du 10 juin 1971 portant code du service national. La mise en place d'un tel service spécifique n'a pas encore été effectuée, compte tenu de la priorité accordée aux moyens militaires de défense du pays, mais cette possibilité est offerte par la loi.

Le second moyen serait de renforcer le dispositif des unités de défense civile et consisterait à accroître le nombre des unités d'instruction et de sécurité civile. Il aurait pu être envisagé d'implanter une unité supplémentaire dans une région à risques spécifiques. Cette étude est en cours. Cette solution n'est pas écartée mais, je dois à l'honnêteté de le dire, elle n'est pas actuellement retenue.

La solution retenue dans les deux derniers exercices a été d'équiper de façon importante les unités existantes. Aujourd'hui, nous envisageons l'alternative : création d'une nouvelle unité par exemple dans l'Ouest, à la limite de la Bretagne, ou bien création d'une compagnie nouvelle dans chacune des unités existantes, ce qui permettrait de garder l'ensemble de la logistique d'intendance et de moyens radio. C'est une solution qui est à l'heure actuelle en suspens, mais envisagée.

Je voudrais maintenant répondre aux questions annexes qui soulignent d'autres aspects du problème. Je dirai en particulier à M. Marcellin, qui a suggéré une augmentation de la dotation globale de fonctionnement pendant une année pour les communes sinistrées, que le Parlement a adopté le texte sur la dotation globale de fonctionnement pour deux années et qu'il rediscutera ce texte à la fin de 1980, soit pour le pérenniser, soit pour l'adapter avec quelques modifications. Le Gouvernement envisagerait, avec une grande ouverture d'esprit, les suggestions que vous pourriez faire dans ce domaine, au titre, par exemple, des crédits particuliers, des concours particuliers qui sont prévus par le texte et qui pourraient incorporer un critère de sinistre permettant à des communes de passer une période momentanément très difficile.

Sur le problème des crédits budgétaires, je voudrais dire à M. Marcellin que, dans la présente circonstance, les chiffres que j'ai indiqués sont suffisamment crédibles pour une dépense, qui n'est pas encore totalement évaluée, de l'ordre de 35 millions de francs ; il n'y a pas eu de problème.

Je réponds à M. Chauty de la même manière. Les éléments de réponse sont les mêmes quant à l'idée d'une unité de sécurité civile.

Je me résume : d'abord équiper au mieux nos unités ; ensuite, éviter d'avoir une unité très spécialisée dans ce genre d'action uniquement et qui n'interviendrait que tous les treize, quatorze ou dix-huit mois, ou moins encore peut-être, puisque, aussi bien, le but essentiel du Gouvernement, compte tenu de vos suggestions, est de faire en sorte que ces catastrophes se produisent le moins souvent possible.

Vous aurez aussi la gentillesse de reconnaître que nous n'avons jamais dit, à aucun moment, que ces accidents ne se reproduiraient pas. Nous avons dit que les mesures que nous prenions devraient réduire la possibilité du risque.

Nous avons à affronter parfois des séries dramatiques comme celle de cette année. M. le ministre Le Theule a rappelé les nombreux accidents qui se sont produits en 1979. L'année 1980 ne s'ouvre pas sous des auspices très favorables. Il y a eu l'accident dans le golfe hellénique, il y a eu celui au large des Canaries avec la perte de l'ensemble des équipages.

Nous abordons ce problème avec la volonté d'avancer pas à pas vers des solutions qui écartent le plus possible les dangers ; mais, dès qu'on écarte, par exemple, la route des pétroliers, on l'a dit tout à l'heure, c'est le risque de collision qui intervient. Mais je ne veux pas parler davantage des problèmes qui ne sont pas ceux de la sécurité civile, sinon, bien entendu, pour affirmer que la sécurité civile est étroitement associée à la préparation des plans Polmar. J'indique à M. Palmero qu'en ce qui concerne le plan Polmar-Méditerranée, l'autorité revient au préfet maritime de Toulon, pour les opérations en mer. Le préfet des Bouches-du-Rhône disposerait du centre inter-régional de la sécurité civile de Valabre.

Les implantations techniques et technologiques de sécurité civile proches de la Méditerranée sont plus importantes à cause des risques de feux de forêts, et sont près d'Aix-en-Provence.

Les moyens de transmission et de commandement nécessaires sont là. D'autre part, des barrages sont localisés sur le littoral méditerranéen. C'est tellement vrai qu'on en a fait venir de la Méditerranée, de Sète en particulier, pour obtenir rapidement les douze kilomètres nécessaires sur le secteur des Côtes-du-Nord.

Je ne réponds pas à tous les orateurs, car les autres éléments feront l'objet de réponses de M. Le Theule et, éventuellement, si elles sont très techniques, de réponses plus détaillées par écrit. Je dirai à M. Prigent qu'il n'est absolument pas question de faire partir les militaires de l'île de Batz avant que l'ensemble du nettoyage soit effectué. Vous savez que le sable pollué est évacué par une barge de la marine sur Roscoff. Nous n'arrêterons les opérations que lorsque l'ensemble de l'île sera nettoyé. Nous sommes parfaitement conscients de votre observation, à savoir que, si nous ne faisons pas disparaître la pollution de l'île de Batz, elle va se retrouver sur la terre ferme, sur le secteur de Santec ou de Roscoff ; par conséquent, on ne ferait que déplacer le problème.

Concernant le sort de l'épave, M. Le Theule a répondu. Il n'y a pas d'autres indications à apporter. A M. Yvon, on peut apporter les mêmes réponses.

Je remercie donc les différents intervenants et je conclus en indiquant que, création d'une nouvelle unité de la sécurité civile ou pas, chaque fois que nous avons un gros sinistre, un gros « pépin », nous disposons d'une unité de sécurité civile de quatre cents spécialistes qui sont des hommes très entraînés et, en dehors de l'encadrement, nous pouvons utiliser des hommes qui accomplissent leur service national pour un an : leur activité est très utile.

Le Gouvernement attache beaucoup d'importance à l'action de ces unités qui rapproche la nation et l'armée et qui prépare de jeunes garçons au métier de pompiers bénévoles ou professionnels. Il a également parfaitement conscience que cette disposition, comme les autres, ne fait qu'ajouter à l'ensemble de l'édifice : c'est effectivement à l'armée que l'on fait appel parce que c'est la seule logistique qui soit essentielle.

Je vous remercie pour les suggestions que vous pourrez présenter. Il n'y a absolument aucun motif de notre part pour ne pas tenir compte le plus largement possible des choix d'emplacement des unités de sécurité civile que vous pourrez suggérer. De toute façon, le problème n'est pas tranché ; il est à l'examen. Nous ne sommes pas restés inactifs puisque nous avons élargi la compétence de ces unités et que nous les avons équipées.

M. Raymond Marcellin. Je demande la parole.

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

M. Raymond Marcellin. Tout d'abord, mes chers collègues, je voudrais remercier M. le ministre des transports et M. le secrétaire d'Etat à l'intérieur de toutes les explications qu'ils nous ont fournies, aussi bien cet après-midi qu'au cours de la soirée. Effectivement, nous avons eu une séance d'information qui nous a apporté une documentation assez large.

Mais je reviendrai à la charge sur un point particulier, le colmatage de l'épave du *Tanio*. Je sais donc qu'une décision sera prise demain, qu'une entreprise ou un groupe d'entreprises seront désignés. Mais, monsieur le ministre, je demande que vous fassiez jouer votre influence pour que cette entreprise ou ces entreprises se mettent immédiatement à l'œuvre et que ce travail ne dure pas trois ou quatre semaines, sinon la pollution, une pollution de 10 000 litres de pétrole chaque jour, continuera, et donc les efforts des sauveteurs, pendant des jours et des jours. Ce n'est pas possible.

Par ailleurs, je crois qu'il faut réfléchir au fait que nous ne pouvons pas être tributaires, pour lutter contre ce fléau répétitif de la marée noire, d'une ou deux compagnies, d'une ou deux sociétés, d'une ou deux entreprises. Il faut qu'elles sachent que nous n'entendons pas être à leur merci, que nous ne sommes pas disposés à subir leur prix ou encore leurs délais. Pour y remédier, il sera peut-être nécessaire que l'Etat crée sa propre organisation. Ces entreprises doivent le savoir.

Nous aurons donc un nouveau débat au cours de la première semaine de juin, comme vous nous l'avez annoncé, monsieur le ministre des transports. A ce moment-là, vous nous exposerez l'ensemble des mesures arrêtées par le Gouvernement pour tenter d'empêcher la répétition de ce fléau. J'ai noté que vos propositions porteront sur un nouvel effort budgétaire, en 1980, pour aller plus loin, suivant la formule que j'ai employée et que vous avez bien voulu reprendre, c'est-à-dire pour mieux appliquer les conclusions de la commission d'enquête sénatoriale sur l'*Amoco Cadiz*.

M. Anicet Le Pors. On peut toujours rêver !

M. Raymond Marcellin. En second lieu, vous nous avez proposé de renforcer le contrôle des navires tant français qu'étrangers, notamment grâce à une négociation sur la constitution d'un fichier européen.

Votre troisième proposition est de négocier pour améliorer la circulation des navires au large des côtes de Bretagne, notamment pour ne pas courir le risque de collision.

Enfin, vous avez bien voulu être notre intermédiaire auprès de M. le ministre de l'environnement pour lui demander de mettre au point un nouveau plan de revalorisation du littoral breton qui a été touché par la marée noire du *Tanio*.

M. le président Chauty qui, retenu par d'autres obligations, m'a prié de l'excuser de ne pouvoir assister à la séance de ce soir m'a chargé de vous donner une information : la commission des affaires économiques et du Plan qu'il préside examinera la proposition de M. le ministre des transports de venir, au mois de juin, devant le Sénat, nous exposer les nouvelles mesures du Gouvernement. Cette proposition sera examinée par cette commission en même temps que les deux propositions de résolution demandant la création d'une commission d'enquête.

Pour répondre à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur, je dois dire qu'il faut aller plus loin qu'il ne l'a fait tout à l'heure car le formidable développement de la circulation des pétroliers au large de la Bretagne et dans la Manche crée un danger toujours possible qui devient semblable à celui de l'incendie, de telle sorte qu'une autre organisation que celle qui existe aujourd'hui et qui n'est plus du tout à l'échelle est nécessaire. Si nous ne changeons pas l'organisation, il est bien certain que nous ne pourrions pas mener avec efficacité la lutte contre ce fléau qu'est la marée noire. C'est donc une très forte organisation permanente qu'il faut mettre en place.

Bien entendu, nous nous servirons des unités de sapeurs-pompiers, mais encore faut-il qu'elles soient formées pour lutter contre la marée noire. J'espère que le matériel dont elles disposent sera perfectionné de façon qu'elles puissent intervenir rapidement sur les points menacés. C'est la raison pour laquelle je continue à demander la création en Bretagne de la troisième unité d'instruction de sécurité civile. Pourquoi une telle demande ? Parce que nous en sommes toujours à la protection civile du temps de guerre, qui avait prévu la création de six unités de sécurité civile sur l'ensemble du territoire français, soit une par zone de défense. La Bretagne faisant partie d'une zone de défense, il est indispensable que cette troisième unité y soit créée car un problème particulier se pose dans cette région.

Il sera nécessaire aussi que cette unité assure la formation, d'autres compagnies de militaires de façon qu'elles interviennent sans avoir à subir une période de rodage.

Pour rétablir la confiance en Bretagne, messieurs les ministres, le Gouvernement doit donc prendre d'urgence un ensemble de nouvelles mesures susceptibles d'assurer une protection réelle et complète des côtes de cette région.

Au cours de ce débat, nous avons rendu hommage aux sauveteurs. Je voudrais, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous veilliez à ce que ces sauveteurs, qui ont accompli des actes de bravoure et dont beaucoup ont fait preuve d'un grand courage, puissent être récompensés par le Gouvernement. (*Applaudissements sur les travées de l'U. C. D. P.*)

M. Anicet Le Pors. Je demande la parole.

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

M. Anicet Le Pors. M. Bécam s'est montré bien satisfait, comme il y a deux ans, d'ailleurs. Il a été égal à lui-même ; je considère donc que je lui ai répondu il y a deux ans.

M. le ministre des transports, à qui j'avais posé ma question, a dit beaucoup de choses ; mais j'ai remarqué que lorsqu'un ministre entre à ce point dans les détails, c'est qu'il ne souhaite pas se prononcer sur l'essentiel. Et c'est bien ce qui est apparu au cours de votre longue intervention, monsieur le ministre.

Au sujet de l'épave, il est évident — ne compliquons pas les choses — que le Gouvernement nous a révélé un double retard. Tout d'abord un retard technologique : à cet égard, on en est au même point qu'il y a deux ans. Ensuite, un retard temporel : cinq semaines se sont écoulées depuis le naufrage et vous nous annoncez cinq autres semaines de délai ; autrement dit, l'intervention matérielle se déroulera au plus tôt dix semaines après le naufrage. J'ai déjà dit ce que j'en pensais. La cause en est simple : les moyens financiers n'ont pas été engagés. On peut donc vous comprendre lorsque vous déclarez que vous n'avez pas la maîtrise. En fait, vous ne vous êtes pas donné les moyens de cette maîtrise.

En ce qui concerne l'indemnisation, vous n'avez fait que lire un communiqué, celui de M. Aymar Achille-Fould, en date du 3 avril, que je connais bien pour l'avoir réclamé et obtenu. Vous n'avez rien dit de plus ! Or, j'ai eu l'occasion

de faire savoir depuis ce qu'en pensait la population. Je vais lui rendre compte de votre réponse et elle n'en sera à l'évidence pas satisfaite.

Je vous avais demandé et j'avais espéré des actes significatifs d'une volonté d'action contre la marée noire et pour sa prévention. Vous avez — j'ai nourri un espoir un moment — retenu une bonne méthode, celle qui consistait à reprendre les différents chapitres du rapport d'enquête sénatorial et de dresser le bilan de ce que vous aviez fait. Honnêtement, je pense que c'est effectivement la bonne méthode. Mais vous n'avez pas fait preuve d'une grande rigueur, monsieur le ministre.

A propos des pavillons de complaisance, ah ! vous avez eu une belle, une extraordinaire tirade que je garderai en souvenir, car elle doit figurer dans l'anthologie des belles tirades parlementaires.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur Le Pors, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Anicet Le Pors. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur Le Pors, je vous respecte comme je respecte tous les sénateurs et j'ai une certaine admiration pour vos capacités intellectuelles d'adaptation. Néanmoins, dans le domaine de la complaisance, j'aimerais que vous me citiez un Etat qui fait mieux que nous et que vous me citiez, dans la flotte française, un exemple de complaisance.

M. Anicet Le Pors. Eh bien ! je vais vous en citer un. Ce serait déjà fait si vous ne m'aviez interrompu !

Voilà un point que j'aurais aimé vous voir développer, car la rubrique correspondante figure dans le rapport de la commission d'enquête du Sénat. L'approvisionnement en produits pétroliers de la France était réalisé, en 1977 — c'est écrit dans le rapport — à raison de 22 p. 100 sous pavillon de complaisance, 46 p. 100 sous pavillon étranger et 32 p. 100 sous pavillon français. Je suis prêt à vous croire, mais donnez-moi les vrais chiffres aujourd'hui et je me sentirai davantage informé à la fin de ce débat qu'à son début. Mais vous ne les avez pas donnés et, s'il est vrai qu'en France la complaisance n'est pas aussi visible qu'ailleurs, c'est parce qu'il existe dans la marine des traditions et, je le dis franchement, parce qu'il y a un syndicat C. G. T. qui, lui, est extrêmement actif et qui matérialise son action par des interventions que j'aimerais voir adopter également par le Gouvernement.

Mais la clef de tout cela, ce sont les crédits. Comme l'on dit aujourd'hui, c'est une question absolument incontournable. Le Sénat avait demandé que soit constitué — c'était, disait-il, un minimum — un corps de garde-côtes, mais vous y avez renoncé parce que cela coûtait trop cher : cinq milliards de francs sur trois ans. J'ai fait le calcul et j'ai rapporté les sommes engagées par les budgets de 1979 et de 1980 à ce qu'il aurait fallu, dans certaines hypothèses simples, engager pour appliquer les conclusions du rapport du Sénat. Cela représente 11,3 p. 100 en 1979 et 16,6 p. 100 en 1980. Si ces chiffres sont faux, donnez-moi les vôtres.

Dans ces conditions, je ne comprends pas — ou plutôt je comprends assez bien — que M. Marcellin soit aujourd'hui touché par la grâce lorsqu'on fait la comparaison entre ce que contient le rapport du Sénat et ce qui a été réalisé.

M. Raymond Marcellin. En quoi suis-je touché par la grâce ?

M. Anicet Le Pors. Parce que vous êtes prêt à absoudre le Gouvernement pour avoir réalisé à un peu plus de 10 p. 100 ce que nous avions jugé ensemble nécessaire.

M. Raymond Marcellin. Comme vous, je demande l'application du rapport sénatorial !

M. le président. Je vous en prie, pas de colloque de collègue à collègue !

M. Anicet Le Pors. J'aurais voulu simplement, en ce qui concerne ce rapport, monsieur le ministre, ou bien que vous nous disiez que nous sommes des démagogues, mais alors on se serait expliqué, ou bien que vous avouiez franchement que mes chiffres sont bons et que vous ne voulez pas appliquer le rapport sénatorial.

Je ne souhaite pas que l'on renouvelle la commission d'enquête de 1978. Si c'est pour faire la même chose, c'est effectivement inutile. Mais une commission d'enquête est nécessaire pour voir ce qu'il conviendrait de faire pour mettre le rapport en pratique et pour établir les responsabilités du Gouvernement qui n'a rien fait depuis deux ans.

Si j'ai bien compris, vous demandez un sursis jusqu'au mois de juin. C'est ainsi que j'interprète votre demande d'attendre que les commissions d'enquête que vous avez constituées sur

tel ou tel point aient fourni leurs conclusions. Votre proposition serait intéressante si cette affaire pouvait être réduite à un problème essentiellement technique. Mais, au-delà de cet aspect, il y a la finance et, au-delà de la finance, il y a la politique. C'est finalement un problème politique, et c'est parce que votre responsabilité est engagée, parce que vous êtes juge et partie, que nous ne pouvons pas accepter le sursis que vous nous demandez. Pour cette seule raison, la commission d'enquête est nécessaire et elle doit être constituée dans les meilleurs délais.

Enfin, vous avez insisté sur la vigueur de vos interventions et la véhémence de vos propos lorsque vous siégez dans les organisations internationales. Mais vous avez souligné aussi que, lorsqu'il s'agit de répondre à un questionnaire sur l'état de la complaisance dans les pays de la Communauté, la Grande-Bretagne et la République fédérale d'Allemagne ne daignent pas le faire. Je crois qu'il faut relativiser la vigueur de vos propos à ce triste résultat.

Il faut appeler les choses par leur nom. Ce qui fait problème au regard de la complaisance quant à la progression du droit international dans la Communauté économique européenne, c'est la position de la République fédérale d'Allemagne qui, pour d'autres motifs, n'a aucune raison de vous donner satisfaction. Vous êtes véritablement assujéti au plan économique et, partant, impuissant au plan de la technique et du droit. Ce droit, qui existe et qui vous donnerait des possibilités, n'est pas nourri par une volonté effective de nous faire respecter. Vous n'avez pas la volonté de mettre la force que nous donne le passage au large de nos côtes du tiers du pétrole destiné à l'Europe au service du bon droit national.

M. Francis Palmero. Je demande la parole.

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

M. Francis Palmero. J'aurais aimé entendre quelques explications sur la nature et l'importance de la coopération internationale. En effet, depuis le 12 février 1978, le protocole de la convention de Barcelone, qui coordonne la lutte contre la pollution par les hydrocarbures, est en vigueur. Qu'a-t-on fait en trois ans ? Peu de chose, je crois. J'ai malheureusement appris que la France n'a pas encore payé intégralement, pour 1979, sa contribution au fonds des Nations unies pour la protection de la Méditerranée.

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

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

— 5 —

REPRISE D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été avisé de la reprise, en application de l'article 28 du règlement, de la proposition de loi de M. Jacques Henriot tendant à créer, sans dépense nouvelle, une indemnisation du congé parental d'éducation, permettant de libérer plusieurs milliers d'emplois (n° 527, 1977-1978), qui avait été enregistrée à la présidence du Sénat le 17 août 1978 et rattachée pour ordre au procès-verbal de la séance du 1^{er} juillet 1978.

Cette proposition de loi a fait l'objet d'un rapport déposé par M. Michel Labèguerie au nom de la commission des affaires sociales (n° 320, 1978-1979).

Acte est donné de la reprise de cette proposition de loi et du rapport dont elle a fait l'objet.

— 6 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Paul Séramy, Charles Bosson, Jean Cauchon et René Jager une proposition de loi tendant à pallier la crise énergétique dans le domaine de l'habitat en favorisant la diversification des modes de chauffage et en réglementant les procédés de ventilation.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 197, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires économiques et du Plan, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Roger Lise une proposition de loi relative à l'emploi des jeunes dans la pêche artisanale dans les départements d'outre-mer.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 198, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu de M. Henri Caillavet une proposition de loi organique tendant à réglementer le cumul des mandats électifs pour le Président de la République, les membres du conseil constitutionnel, les ministres, les députés et les sénateurs, les présidents de commissions permanentes et les présidents des assemblées parlementaires.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 200, 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.*)

— 7 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Pierre Cantegrit un rapport fait au nom de la commission des affaires sociales :

1° Sur la proposition de loi de MM. Jean-Pierre Cantegrit, Pierre Croze, Charles de Cuttoli, Jacques Habert, Paul d'Ornano et Frédéric Wirth, relative à la situation au regard de la sécurité sociale des travailleurs non salariés à l'étranger (n° 133, 1979-1980) ;

2° Sur sa proposition de loi accordant aux pensionnés des régimes français de retraite la faculté d'accession au régime de l'assurance volontaire maladie-maternité (n° 182, 1979-1980).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 199 et distribué.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 10 avril 1980, à neuf heures quarante-cinq, à quinze heures et éventuellement le soir :

I. — Suite de la discussion du projet de loi pour le développement des responsabilités des collectivités locales. [N° 187 et 307 (1978-1979). — M. Lionel de Tinguy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale ; n° 333 (1978-1979), avis de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. — M. Joseph Raybaud, rapporteur ; n° 337 (1978-1979), avis de la commission des affaires sociales. — M. Jean Chérioux, rapporteur ; et n° 318 (1978-1979), avis de la commission des affaires culturelles. — M. Paul Séramy, rapporteur.]

Discussion du titre II (suite) : Répartition et exercice des compétences.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement au titre II de ce projet de loi n'est plus recevable.

A partir de 15 heures :

II. — Nomination des membres de la délégation parlementaire pour les problèmes démographiques.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt-trois heures quarante minutes.*)

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEOT.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 9 AVRIL 1980.

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. »

*Instituts universitaires de technologie
(adaptation des enseignements).*

33684. — 9 avril 1980. — **M. Roger Poudonson** demande à **Mme le ministre des universités** de bien vouloir établir un premier bilan de transformation et de création de filières nouvelles au sein des instituts universitaires de technologie, afin de les adapter à l'évolution technique et économique.

*Centre français du commerce extérieur
(information des données).*

33685. — 9 avril 1980. — **M. René Ballayer** demande à **M. le ministre du commerce extérieur** de bien vouloir lui préciser les perspectives d'information complète du centre français du commerce extérieur, laquelle permettrait aux chefs d'entreprise de recevoir des informations sélectionnées et, d'autre part, de constituer une banque de données extrêmement complètes qui pourrait être interrogée à partir de terminaux installés dans les chambres de commerce et d'industrie ou des organisations professionnelles.

*Contrats d'assurance (évolution du régime particulier
des départements d'Alsace et de Moselle).*

33686. — 9 avril 1980. — **M. André Bohl** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui préciser l'état actuel des études entreprises à son ministère en ce qui concerne le maintien ou l'abrogation des régimes juridiques particuliers de la loi locale du 30 mai 1908 relative aux contrats d'assurance, et applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle.

Temps de travail : aménagement.

33687. — 9 avril 1980. — **M. André Bohl** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** de bien vouloir établir un premier bilan de l'application des différentes décisions prises dans le but d'améliorer les conditions de rythme de travail, proposées en fonction, notamment, des exigences physiologiques, de l'organisation de la vie familiale, ainsi que des contraintes de la production.

Financement des partis politiques et élections : contrôle.

33688. — 9 avril 1980. — **M. André Bohl** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir lui préciser la suite qu'il envisage de réserver aux nombreuses études et propositions de loi tendant à aboutir à une « moralisation » des élections et au financement des partis politiques.

*Exportations des P.M.E. :
formation et augmentation du nombre de conseillers.*

33689. — 9 avril 1980. — **M. André Bohl** demande à **M. le ministre du commerce extérieur** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à rendre plus efficaces les postes d'expansion économique à l'étranger, lesquels pourraient être renforcés notamment par une formation plus poussée des agents aux problèmes qu'ont à résoudre les petites et moyennes entreprises.

*Exportations : coordination entre les entreprises
et agents intéressés.*

33690. — 9 avril 1980. — **M. Jean-Marie Bouloux** demande à **M. le ministre du commerce extérieur** si, dans le cadre d'une meilleure efficacité des postes d'expansion économique à l'étranger, il compte inviter les organisations professionnelles et les assemblées consulaires à l'organisation de rencontres entre les conseillers ou attachés commerciaux en poste à l'étranger, ainsi que les fonctionnaires et les chefs d'entreprise intéressés par l'exportation de leurs produits ou de leurs services, ce qui pourrait éventuellement faciliter l'exportation de ceux-ci.

Exportations de viande : amélioration des produits.

33691. — 9 avril 1980. — **M. Raymond Bouvier** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à l'amélioration de l'état sanitaire du cheptel bovin, qui permettraient de développer nos exportations, tant d'animaux vivants que de viande ou de produits transformés à base de viande.

Commerce extérieur : stabilité des agents en poste à l'étranger.

33692. — 9 avril 1980. — **M. Pierre Ceccaldi-Pavard** demande à **M. le ministre du commerce extérieur** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à éviter les mutations trop fréquentes de fonctionnaires de postes d'expansion économique installés à l'étranger afin de ne pas compromettre la continuité de leur action en envisageant éventuellement la possibilité d'une progression de carrière dans le même poste.

*Vins : renforcement de la compétitivité internationale
des produits français par la recherche œnologique.*

33693. — 9 avril 1980. — **M. Auguste Chupin** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre tendant à ce que se poursuivent et s'intensifient les recherches œnologiques françaises afin d'éviter que notre viticulture ne se trouve un jour confrontée à la concurrence des producteurs de certains pays qui pourraient, grâce à leurs propres recherches, progresser dans la qualité de leur production.

*Exportations des petites et moyennes entreprises : développement
des moyens du comité français des manifestations économiques à
l'étranger.*

33694. — 9 avril 1980. — **M. Auguste Chupin** demande à **M. le ministre du commerce extérieur** de bien vouloir lui préciser les perspectives d'augmentation et de dotations en crédits du comité français des manifestations économiques à l'étranger afin de permettre la multiplication des expositions spécialisées à l'étranger et de promouvoir ainsi l'exportation des productions et services des petites et moyennes entreprises.

*Communauté économique européenne : soutien aux exportateurs
de produits agro-alimentaires.*

33695. — 9 avril 1980. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui préciser les perspectives de mise en place, dans le cadre de la Communauté économique européenne, d'une politique communautaire de crédit dans le domaine de l'exportation des produits des industries agricoles et alimentaires.

*Communauté économique européenne : réglementation de la repré-
sentation et de l'information des salariés des sociétés trans-
nationales.*

33696. — 9 avril 1980. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** de bien vouloir lui préciser l'état actuel des échanges de vues engagés au niveau européen en ce qui concerne différentes propositions de la commis-

sion économique européenne, dans le but de faciliter la participation des travailleurs au sein des sociétés transnationales, tendant d'une part à assurer éventuellement une représentation des salariés dans les groupes et « holdings » et, d'autre part, à faciliter la circulation des informations entre les différentes unités de ces sociétés.

Exportations des petites et moyennes entreprises : attribution de l'assurance-crédit.

33697. — 9 avril 1980. — **M. Francisque Collomb** demande à **M. le ministre de l'économie** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre, tendant à ce que soit assouplie la politique d'appréciation des risques, afin de permettre une application plus générale de la procédure de l'assurance-crédit en faveur des entreprises, petites ou moyennes, souhaitant exporter une partie de leur production ou de leurs services.

Exportations : conseil aux producteurs.

33698. — 9 avril 1980. — **M. François Dubanchet** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de bien vouloir lui préciser les dispositions qu'il envisage de prendre ou de proposer, afin que les producteurs de produits transformés puissent mieux répondre aux goûts des consommateurs étrangers et aux besoins d'innovation, éventuellement décelés par les organismes commerciaux qui ont pour devoir de développer leur service de recherche commerciale.

Exportations, Soutien aux chambres de commerce françaises à l'étranger.

33699. — 9 avril 1980. — **M. François Dubanchet** demande à **M. le ministre du commerce extérieur** s'il envisage de poursuivre et d'accentuer la politique de rénovation des chambres de commerce françaises à l'étranger, lesquelles permettent d'apporter des services complémentaires de ceux rendus par les conseillers attachés commerciaux, notamment aux petites et moyennes entreprises susceptibles d'exporter leurs productions.

Investissements dans les pays signataires de la convention de Lomé : garanties.

33700. — 9 avril 1980. — **M. François Dubanchet** demande à **M. le ministre du commerce extérieur** si les entreprises souhaitant investir dans les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique, ayant signé la convention de Lomé pourront obtenir la garantie de continuité des conditions de toute nature visant notamment les transferts financiers qui auront fait l'objet d'une convention entre l'investisseur et le pays concerné.

Extension de la S. I. C. A. de Saint-Sever (Landes) : conséquences pour les marchés locaux.

33701. — 9 avril 1980. — **M. Pierre Tajan** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur une extension éventuelle au département de Tarn-et-Garonne de la zone d'influence de la S. I. C. A. (Société d'intérêts collectifs agricoles) de Saint-Sever (Landes) avec l'aide de crédits attribués dans le cadre du plan du Grand Sud-Ouest. Il lui indique que le regroupement d'une partie des producteurs de volailles grasses de la région au sein d'une S. I. C. A. entraînerait progressivement la disparition des activités des marchés de gras du département de Tarn-et-Garonne. Compte tenu de la qualité des oies et canards gras du département, il serait tout à fait regrettable que les marchés locaux disparaissent au profit d'un organisme industriel extérieur au Tarn-et-Garonne, causant par là même un très grave préjudice à l'économie locale. Il lui demande en conséquence de s'opposer à l'extension de la zone d'influence de la S. I. C. A. de Saint-Sever et, tout en mettant en place une organisation économique, de maintenir le circuit de commercialisation traditionnel.

Pas-de-Calais : création de postes de professeurs d'éducation physique.

33702. — 9 avril 1980. — **M. Roger Poudonson** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui préciser s'il est effectivement envisagé, à la suite d'une enquête de l'inspection générale du ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs sur les besoins du département du Pas-de-Calais, de créer quatorze postes de professeurs d'éducation physique dans le département pour la prochaine rentrée scolaire.

Service national des étudiants en odontologie et en pharmacie : report de la date d'incorporation.

33703. — 9 avril 1980. — **M. Philippe Machefer** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur le problème suivant : l'article L. 10 du code du service national mentionne que les étudiants qui bénéficient d'un report spécial d'incorporation pour poursuivre des études en vue de l'obtention du diplôme de docteur en chirurgie dentaire et de docteur en pharmacie, doivent être appelés au plus tard le 31 décembre de l'année civile au cours de laquelle ils atteignent l'âge de vingt-cinq ans. Les étudiants en médecine vétérinaire, dont le cursus universitaire est aussi de cinq ans, bénéficient d'un report spécial d'incorporation jusqu'à vingt-sept ans, de même que les étudiants en médecine. Lors du vote par le Parlement de la loi de 1971 sur le service national, les auteurs de la loi alléguaient que cette différence entre les étudiants en odontologie et pharmacie et les étudiants en médecine vétérinaire, était justifiée par le fait qu'il existait en médecine vétérinaire (comme en médecine) un concours en fin de 1^{re} année, donc une augmentation des redoublements. Or deux ans après le vote de cette loi, un concours était instauré en fin de 1^{re} année d'odontologie, le même concours étant. Il lui demande s'il ne lui paraît pas conforme à l'égalité des jeunes devant le service national d'aligner le régime des étudiants en odontologie et pharmacie sur celui des étudiants en médecine vétérinaire et médecine.

Situation de l'enseignement agricole privé.

33704. — 9 avril 1980. — **M. Albert Voilquin** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le mécontentement qui règne dans les sphères de l'enseignement privé agricole. En effet, dans le cadre des maisons familiales rurales d'éducation et d'orientation, force est de constater que l'application de la loi n° 78-786 du 28 juillet 1978 relative à l'enseignement et à la formation professionnelles agricoles semble écarter les réalités que sont : les formations féminines, les formations en régions moins favorisées, et cependant, ce sont des formations qui ne font ni chômeurs ni chômeuses, et qui contribuent, aujourd'hui, au renouvellement de l'agriculture à plus de 50 p. 100. La distribution des agréments ne donne pas satisfaction, mais a provoqué déception et indignation chez certains qui se sentent frustrés ou délaissés. Elle doit être revue, sans ignorer personne, sans méconnaître non plus les formations par alternance, proches des réalités. Les mesures d'application de la loi ne doivent pas détourner la loi de ses fins, mais aider les maisons familiales à remplir leur rôle en étant « reconnues », et il convient que soit repris, pour ce faire, une concertation fructueuse entre les fédérations de l'enseignement privé, les responsables des maisons familiales et le ministre de l'agriculture.

Classement des terrains de camping : application des normes.

33705. — 9 avril 1980. — **M. Guy Robert** expose à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** les inconvénients qui résultent, en particulier pour les terrains de camping classés deux étoiles, des nouvelles normes de classement qui rendent obligatoire pour eux d'installer, si ce n'est fait, une clôture en bordure de rivière. Cette obligation, certes, peut être comprise dans un louable souci de protéger les campeurs et leurs enfants mais une telle obligation nuit forcément à l'attrait que constitue une rivière et les possibilités de pêche en particulier qui sont offertes aux campeurs se trouvent tout à fait limitées. Il lui demande s'il serait possible de donner aux commissions départementales de classement toutes instructions utiles pour que les dispositions précitées soient interprétées avec bienveillance, en tenant compte, en particulier pour les campings communaux, de l'avis formulé par les municipalités.

Banques : encadrement du crédit.

33706. — 9 avril 1980. — **M. Charles-Edmond Lenglet** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur le fait que la politique d'encadrement du crédit agricole qui ne peuvent répondre à toutes les demandes de prêts émanant des agriculteurs. Ces demandes sont habituelles en cette période de l'année où se préparent les récoltes et interviennent à un moment où l'augmentation considérable du prix des engrais et des produits chimiques nécessaires aux exploitations agricoles met les trésoreries de ces dernières dans une situation particulièrement difficile. Ne pouvant obtenir les crédits indispensables, les agriculteurs ne peuvent régler leurs fournisseurs qu'ils mettent à leur tour en difficulté. Par ailleurs, les organismes stockeurs sont inquiets au sujet des prêts destinés au financement du stockage des récoltes qui sont désormais encadrés au moment où, compte tenu de l'abondance prévisible et souhaitable des récoltes, il s'avère que les normes d'encadrement prévues par la Caisse nationale de crédit agricole seront largement

dépassées. Les communes rurales, les candidats au logement, parmi lesquels beaucoup de jeunes ménages ruraux, les artisans ruraux, sont également touchés par cet encadrement du crédit qui menace de paralyser l'activité économique de certaines régions et notamment du département de la Somme. C'est pourquoi il lui demande s'il n'envisage pas de desserrer l'encadrement du crédit dans les régions où se posent des problèmes et de prendre toutes mesures pour que les prêts destinés au financement du stockage des récoltes bénéficient d'un régime spécial.

*Statut des professeurs adjoints
et chargés d'enseignement d'éducation physique et sportive.*

33707. — 9 avril 1980. — **M. Charles-Edmond Lenglet** rappelle à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** que, malgré les engagements pris à leur égard, les professeurs adjoints et chargés d'enseignement d'éducation physique et sportive ne bénéficient toujours pas des mêmes garanties, des mêmes rémunérations et du même statut que leurs collègues enseignants ayant le même indice qu'eux. En attendant que le groupe de travail chargé d'étudier une réforme de la formation de cette catégorie d'enseignants remette ses conclusions, il lui demande si, dans le cadre de la préparation du budget de 1981, des mesures sont prévues pour mettre fin à la discrimination dont sont l'objet les professeurs adjoints et chargés d'enseignement d'éducation physique et sportive afin que leur classement indiciaire dans la fonction publique soit conforme à leur durée de formation et à leur secteur d'intervention.

*Sages-femmes et auxiliaires médicaux :
attribution des bourses d'études.*

33708. — 9 avril 1980. — **M. Paul Kauss** rappelle à **M. le ministre de la santé et de la sécurité sociale** que les conditions d'attribution des bourses d'études pour la préparation des diplômes de sage-femme et d'auxiliaires médicaux sont annuellement fixées par une circulaire ministérielle. C'est ainsi que les taux et le calendrier de la procédure pour les bourses de l'année 1978-1979 ont fait l'objet de la circulaire n° D. G. S.-19/P. S. 2 du 21 juillet 1978. Parmi les éléments communiqués aux préfets et aux directeurs départementaux des affaires sanitaires et sociales figurent : a) le quotient familial fixé à 12 000 francs ; b) les taux, à savoir : 6 900 francs pour une bourse quatre quarts ; 5 175 francs pour une bourse trois quarts ; 3 450 francs pour une bourse deux quarts ; 1 275 francs pour une bourse un quart. Il y a lieu de penser que tous les dossiers se situant dans les limites ci-dessus précisées, devraient bénéficier des avantages prévus. Il s'avère, cependant, dans la réalité, que les attributions de crédits étant insuffisantes, il n'est pas possible d'honorer toutes les demandes de boursés, même si elles répondent aux critères définis dans la circulaire ministérielle. Devant un tel décalage, les directeurs départementaux des affaires sanitaires et sociales sont amenés à écarter un certain nombre de bénéficiaires potentiels, créant par là des injustices flagrantes parce que l'attribution des bourses dans ces conditions ne se fait plus sur des critères objectifs, mais sur la base d'appréciations subjectives. Il lui demande si une telle pratique lui paraît normale ou s'il envisage de faire en sorte que toutes celles et tous ceux entrant dans le champ d'application des conditions fixées par la circulaire en question, puissent obtenir également les bourses d'études auxquelles ils peuvent prétendre.

Vignette autoroutière belge.

33709. — 9 avril 1980. — **M. Jean Desmarests** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur le problème que pose un projet gouvernemental belge envisageant de soumettre les automobilistes utilisant les autoroutes de Belgique au versement d'une vignette. Le projet belge prévoit une discrimination entre les automobilistes belges et les automobilistes étrangers quant à l'acquiescement de cette vignette. Les automobilistes belges seraient soumis à un acquiescement annuel variable en fonction de la cylindrée de leur véhicule (à titre d'exemple une voiture de

4 CV fiscaux serait taxée d'une vignette de 47 francs français) ; les automobilistes français et étrangers auraient à acquiescer une vignette forfaitaire de 65 francs français par quinzaine quelle que soit la cylindrée de leur automobile. Ces mesures lui semblent introduire une discrimination nationaliste parfaitement en opposition avec l'esprit d'entente et de coopération qui devrait présider aux rapports entre pays européens ; de plus elle affecterait les frontaliers qui pour des raisons professionnelles ou familiales doivent se rendre fréquemment en Belgique. Dans ces conditions il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement en cette matière.

Rôle des maîtres nageurs.

33710. — 9 avril 1980. — **M. Albert Voilquin** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs**, sur le problème des maîtres nageurs, afin de redéfinir leur rôle, non en tant que surveillants, mais en tant qu'animateurs de la piscine. Pour former des gens, il faut être formateur, et, à ce propos, il convient de : posséder le programme de l'examen ; être au courant des problèmes de formation ; avoir une vue pratique, et cela pour être opérationnel, dans le sens d'une politique nationale de formation cohérente. Il est nécessaire de mettre fin aux formations sauvages, de mettre sur pied des stages et des séances de formation, rationnels, pratiques et coordonnés. Il ne s'agit pas de repasser un examen tous les cinq ans, mais il serait opportun de convoquer, systématiquement, chaque année, les maîtres nageurs sauveteurs révisables. Il lui demande ce qu'il compte faire pour remédier à cette situation.

Maîtres-nageurs : définition de leurs tâches.

33711. — 9 avril 1980. — **M. Albert Voilquin** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur le mécontentement fort compréhensible des maîtres nageurs sauveteurs, éducateurs sportifs de natation, chefs de bassin ou chefs d'établissements de bains. Il convient donc, au plus tôt, en liaison avec les ministères intéressés (éducation, intérieur, etc.) : a) de redéfinir l'emploi du maître-nageur sauveur et de le classer en fonction de sa nouvelle qualification ; b) de mettre sur pied et de définir, avec les responsables qualifiés et représentatifs, une nomenclature et un classement des emplois des personnels de piscine ; c) de passer une convention collective avec la fédération nationale des M. N. S. et l'association des maires de France, en même temps qu'officialiser le tarif des leçons particulières dispensées par les intéressés ; d) de mettre au point la ou les circulaires réglementant l'aménagement de la natation dans le premier degré ; e) d'organiser des sessions de tests de natation ; f) de mettre au point d'une façon rationnelle et pratique la formation continue, en harmonisant les programmes et en organisant des stages profitables à tous, et de faire en sorte qu'un protocole d'accord soit signé entre le centre de formation des personnels communaux, la fédération nationale des maîtres-nageurs sauveteurs, la fédération française de natation et le ministre des sports, à la suite d'une concertation entre les parties prenantes. Il lui demande quelles sont ses intentions en cette matière.

*Travaux communaux exécutés par un conseiller municipal :
dérogations.*

33712. — 9 avril 1980. — **M. Henri Caillavet** soumet à **M. le ministre de l'intérieur** le cas suivant, qui a également valeur d'exemple au plan national. Un artisan patenté d'une commune de moins de 2 000 habitants a été sollicité plusieurs fois par ses collègues du conseil d'effectuer des réparations aux toitures de certains bâtiments communaux, hélas toujours trop nombreux (dépose et pose de tuiles, zinguerie calfeutrage, entretien de chauffage, etc.). Or, ce conseiller municipal artisan ne peut exécuter de semblables travaux, craignant en effet le délit d'ingérence. En conséquence, un artisan d'un autre lointain canton a dû être sollicité pour les menues réparations, pour le compte de cette collectivité. Il lui demande s'il ne pense pas qu'une dérogation pourrait être utilement envisagée et dans cette hypothèse s'il ne devrait pas préparer un texte tout à la fois réaliste et équitable.

Le Numéro : 1 F.