

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F
(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

3^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

COMPTE RENDU INTEGRAL — 41^e SEANCE

Séance du Mardi 25 Avril 1967.

SOMMAIRE

1. — Protection du littoral contre le pétrole. — Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration (p. 799).

M. Feuchet, ministre de l'intérieur.

MM. Bourdellès, Dumortier, Christian Bonnet, Miossec, Duromés, Plevin, Max Lejeune.

M. Chamant, ministre des transports.

Renvoi de la suite du débat.

2. — Dépôt de projets de loi (p. 815).

3. — Ordre du jour (p. 816).

PRESIDENCE DE M. JACQUES CHABAN-DELMAS

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

* (16)

— 1 —

PROTECTION DU LITTORAL CONTRE LE PÉTROLE

Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration.

M. le président. L'ordre du jour appelle une déclaration du Gouvernement sur la protection du littoral contre le pétrole et le débat sur cette déclaration.

En application de l'article 132 du règlement, j'ai organisé le débat dans le cadre des séances fixées.

L'ordre et la durée des interventions sont affichés.

Je signale à l'Assemblée qu'il y a lieu de rectifier une erreur matérielle : M. de Lipkowski est inscrit pour vingt minutes et non pour dix minutes.

La parole est à M. le ministre de l'intérieur. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

M. Christian Feuchet, ministre de l'intérieur. Mesdames, messieurs, le naufrage du Torrey Canyon et la calamité dont il a été l'origine ont soulevé en France une profonde émotion.

Aujourd'hui encore, une incertitude demeure quant au mouvement des nappes de pétrole au gré des vents et des marées

et la lutte entreprise pour préserver nos côtes et réparer les dommages ne fait que s'amplifier.

Le Gouvernement se devait de faire une communication à ce sujet à l'Assemblée nationale. En son nom, j'exposerai donc avec une franchise totale comment les choses se sont passées, comment elles se passent et j'en tirerai les conclusions.

Cette préoccupation m'amènera, mesdames, messieurs, à parler assez longuement. Je vous demande donc de me prêter attention.

Le samedi 18 mars 1967, un pétrolier géant de 120.000 tonnes, battant pavillon libérien, le *Torrey Canyon*, s'échoue sur les récifs des Seven Stones, à l'extrémité sud-ouest des côtes de Cornouailles, c'est-à-dire à un endroit où ne se risquent, sur des navires de bien plus faible tonnage, que des marins connaissant à fond les parages.

Le capitaine du navire avait-il reçu l'ordre d'y passer, pour gagner du temps, coûte que coûte — et aujourd'hui nous voyons ce qu'il en coûte — ou ignorait-il où il se trouvait — comme certains en viennent à le penser — aussi extraordinaire que cela soit ?

De toute façon, de la coque éventrée s'échappe une quantité considérable de pétrole brut. La nappe épaisse commence à dériver le long des côtes anglaises, au Sud, dans la Manche, au Nord, dans le canal de Bristol.

D'abord très concentrée, elle s'amincit en s'étendant de plus en plus largement à la surface de la mer, sur des superficies atteignant parfois plus de 100 kilomètres carrés.

C'est la « marée noire ».

C'est la première fois qu'un phénomène d'une telle ampleur se produit. C'est très certainement une calamité !

Devant la menace croissante de pollution des côtes, le gouvernement britannique donne l'ordre d'attaquer le pétrole en mer et sur le littoral au moyen de détergents employés massivement.

Dans le même temps, le renflouement du *Torrey Canyon* est tenté par une compagnie hollandaise, mais sans succès. Le 25 mars, l'épave se brise en trois parties, libérant le reste du pétrole qu'elle contient. Le 28 mars, le gouvernement britannique décide de faire bombarder au napalm, par la Royal Air Force, l'épave du *Torrey Canyon* pour tenter d'enrayer par le feu la dispersion du pétrole. Cette opération se solde, le 30 mars, par un échec : le pétrole est trop mélangé à l'eau pour pouvoir brûler. Les côtes britanniques sont polluées sur des kilomètres.

Cependant, dès le 20 mars, deux jours à peine après l'échouement du pétrolier, l'aéronavale française est chargée de patrouiller au-dessus de la Manche, afin de surveiller la migration du pétrole. Le 24 mars, le secrétariat général de la marine marchande passe commande pour une somme de 1.400.000 francs de détergent et surtout d'agglomérant qu'il fait stocker à Brest.

Le 24 mars encore, une réunion a lieu au cabinet du Premier ministre ; il y est décidé qu'une mission de la marine nationale se rendra en Angleterre sur le littoral pollué. Cette mission est accomplie le samedi de Pâques 25 mars. Elle rapporte des renseignements sur la lutte entreprise par les Britanniques mais sans qu'il soit possible encore d'en tirer des conclusions très nettes, du fait de nombreuses incertitudes dues au caractère absolument sans précédent de l'événement.

Le lundi 27 mars, une nouvelle réunion est tenue au cabinet du Premier ministre où sont rassemblés les techniciens de la marine marchande, de la marine nationale, des pêches maritimes, de la météorologie et du pétrole. La discussion fait surtout ressortir l'extrême complexité et la nouveauté du problème à traiter. La création d'un groupe d'étude de la pollution, sous la présidence du directeur de la protection civile, est décidée, ainsi que l'envoi de ce groupe en Angleterre. La mission a lieu le 30 mars, lorsque les éléments nécessaires pour étayer les travaux des techniciens ont pu être rassemblés.

Je rappelle, mesdames, messieurs, que jusqu'à cette date les autorités anglaises s'efforcent par tous les moyens d'incendier le *Torrey Canyon*, et que les côtes anglaises sont seules assiégées par le pétrole.

La progression de la nappe est toutefois signalée par l'aéronavale comme préoccupante. Aussi mon prédécesseur, M. Roger Frey, convoque-t-il à Paris, le 4 avril, les préfets des dix départements côtiers : Finistère, Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine, Manche, Calvados, Eure, Seine-Maritime, Somme, Pas-de-Calais et Nord. La situation leur est exposée par les divers spécialistes. Les prévisions fondées sur l'observation directe comme sur la statistique inclinent à penser que les courants dominants entraîneront vraisemblablement la nappe de pétrole au milieu de la Manche en touchant le nord du Cotentin et en menaçant surtout le littoral de la Somme, du Pas-de-Calais et du Nord. Néanmoins, tous les préfets intéressés reçoivent les mêmes conseils de vigilance et de mise en garde.

Ces instructions seront confirmées et largement explicitées le lendemain 5 avril lors de la réunion technique, tenue également place Beauvau, des chefs départementaux des services de secours des dix départements.

Dès ce moment, les mesures afférentes à la mise en œuvre du plan Orsec, dont je parlerai dans un instant, sont préparées à l'échelon local.

Mais, le 8 avril, contrairement aux prévisions, une brutale saute de vent du Sud-Ouest au Nord-Est modifie subitement la progression du pétrole. La nappe qui se déplaçait aux environs de Jersey et se dirigeait vers le nord du Cotentin fait pratiquement demi-tour en direction des côtes du Trégorois.

Or ce revirement inattendu tient au fait que le pétrole, traité massivement par les détergents britanniques, avait changé de nature et était devenu beaucoup plus sensible aux vents qu'aux courants.

Ce même 8 avril était prévue au cabinet du Premier ministre une réunion financière. Le Gouvernement décide ce jour-là de mettre à la disposition des administrations engagées dans la lutte 3.400.000 francs à titre de première dotation.

La marine nationale commence à attaquer la nappe au moyen des produits agglomérants préalablement stockés. La sortie des chalutiers qui devaient l'aider dans son travail est malheureusement empêchée par la tempête qui sévit du 7 au 10 avril et pousse rapidement le pétrole vers les côtes de notre pays qu'il atteint en divers endroits.

Le 10 avril, le plan Orsec est déclenché dans les Côtes-du-Nord et l'Ille-et-Vilaine, le 11 dans le Finistère.

Le nettoyage des plages commence en même temps dans les Côtes-du-Nord et le Finistère, le département de l'Ille-et-Vilaine ayant été à peu près épargné.

Le dispositif Orsec, qui permet la mobilisation de tous les moyens existant dans le département et dont je définirai tout à l'heure la structure et le fonctionnement, est mis en place. Il sera renforcé journellement des ressources en personnel et en matériel rassemblées sur le plan national.

Les jours suivants, la lutte s'organise. Faut-il s'étonner qu'un certain empirisme l'ait caractérisée ? Personne, avant nous, n'avait jamais eu à faire face à des menaces de ce genre, sauf les Britanniques, dont nous avons déjà évoqué les difficultés et aussi les mécomptes. Personne n'a jamais été vainqueur contre les vents et contre les marées.

Le lendemain même de ma prise de fonctions au ministère de l'intérieur, le 12 avril, je présentais et faisais admettre au conseil des ministres une demande d'ouverture de crédit provisionnel de 15 millions de francs, dont mon prédécesseur avait reconnu l'urgence nécessaire. Ce crédit a couvert les opérations engagées à ce jour. Ce même 12 avril, j'ai chargé le préfet de la région de Bretagne, préfet d'Ille-et-Vilaine et de la région de défense de Rennes, de la coordination des secours dans l'ensemble de cette région de défense.

Le nettoyage des plages n'a cessé, depuis lors, de s'amplifier et le Gouvernement y consacre des moyens particulièrement importants.

Mais nos préoccupations vont surtout se diriger désormais vers une nappe de très grande étendue qui flotte à une centaine de kilomètres de la pointe du Finistère et tend à redescendre dans l'Atlantique, sans que l'on sache si et où elle risque de se déposer. Je reviendrai en détail sur ce point.

Parallèlement, des barrages importants sont fabriqués et approvisionnés en quantité très importante.

Enfin, outre les bonnes volontés recrutées sur place et qui concourent à l'action des pouvoirs publics, un courant de solidarité s'est amorcé à l'intérieur même du pays, qui va accroître très sensiblement l'aide apportée aux populations côtières dans leur lutte pour la remise en état du littoral.

Après cette vue rétrospective rapide, je me dois, mesdames, messieurs, de revenir dans le détail sur les difficultés rencontrées et les solutions dégagées progressivement pour y faire face.

Les critiques n'ont pas manqué. Nous allons en dresser le bilan.

Tout d'abord, on a parfois reproché à l'administration de ne pas lutter contre le pétrole soit en mer, soit sur les côtes en utilisant les produits convenables.

La raison en est que la nature chimique du pétrole brut additionné du détergent abondamment répandu par les Britanniques est, encore à l'heure actuelle, fort mal connue. Aussi n'est-il pas étonnant que l'on ait hésité sur les produits à lui appliquer : détergents de diverses sortes, acière de bois, sable aggloméré et absorbant. Jamais encore on n'avait eu devant soi pareille masse flottante d'hydrocarbure de composition et de comportement indéterminés. Tantôt brut, tantôt traité au détergent par les Anglais, tantôt secoué et émulsionné par la houle de haute mer, ici soumis à l'influence des marées et du ressac, là poussé par le vent, le pétrole se dépose en fait sous des formes très diverses.

Il s'agit parfois d'agglomérats presque solides et de boues relativement dures ; dans d'autres cas, on se trouve devant des boues diversément colorées et plus ou moins fluides. Il n'est pas rare, enfin, de rencontrer le pétrole traité déposé sous forme de masses visqueuses, plus ou moins semblables à des méduses.

Tout cela explique pourquoi il n'existe pas un moyen technique de lutte contre la « marée noire » et que des matériels et des ingrédients divers aient dû être utilisés selon la nature de la pollution.

C'est vrai, la science n'était pas en mesure de lutter immédiatement contre ce fléau. Les techniques adéquates ne pouvaient pas non plus être immédiatement trouvées. Qu'il s'agisse de lutte en mer ou de lutte sur le rivage, nos voisins anglais ont fait, non sans amertume, les mêmes constatations.

Nombre de personnes ont affirmé qu'il fallait attaquer la nappe de pétrole très au large, de manière à protéger nos côtes quoi qu'il arrive. Cette attaque au large se serait révélée dangereuse dans la Manche car elle aurait mêlé au milieu biologique le pétrole abondamment traité au détergent. L'épandage du détergent a été condamné à l'unanimité par les experts parce qu'il a un effet désastreux tant sur les animaux, poissons et coquillages, que sur la flore des fonds marins. Il ne règle d'ailleurs aucunement le problème puisqu'il ne fait que modifier la consistance du pétrole et le rendre plus nocif encore et plus difficile à combattre.

Quant au pompage et à l'écopage en mer, ils ne sont possibles que lorsque la mer est entièrement calme, ce qui n'a pas été le cas aux heures critiques.

En réalité, nous nous heurtons à des forces — marées, vents et courants — contre lesquelles il n'est guère de défense que rapprochée et sur des espaces limités.

J'en viens aux techniques de lutte sur le rivage contre les souillures.

Les observateurs de l'aéronavale ont souvent éprouvé des difficultés considérables du fait que le pétrole traité au détergent flottait parfois légèrement au-dessous de la surface de la mer et n'était pas ou était à peine visible, d'où des incertitudes sur les menaces réelles. Aujourd'hui encore, d'ailleurs, personne ne peut dire exactement quel autre point du littoral français peut être touché, ni sous quelle forme le pétrole s'y présentera.

Telles sont les multiples difficultés d'une entreprise à l'échelle des grandes calamités naturelles.

La nature même du rivage commande naturellement les moyens de lutte. Les rochers ne peuvent pas être nettoyés par de gros engins mécaniques. Les plages peuvent être dégagées plus facilement. Encore faut-il distinguer entre plages de sable et plages de galets, et éviter d'endommager les premières par des actions inconsidérées, comme de laisser les secondes polluées en profondeur. Et tout cela est plus facile à dire qu'à faire.

L'administration, nous l'avons vu, a entrepris de résoudre tous ces problèmes, et ce dès le début du sinistre. Des groupes techniques spécialisés ont été créés à cette fin, et les solutions étudiées et mises au point. Appuyée sur les ateliers de la marine nationale, les laboratoires de la marine marchande et l'institut de recherche du pétrole, l'action engagée, à laquelle l'Université même est associée — le ministre de l'éducation nationale que j'ai été pendant longtemps a été heureux de retrouver en Bretagne les plus éminents représentants de l'université de Rennes — ne néglige absolument aucun concours.

Les études et expériences faites ont apporté maints résultats concrets. C'est ainsi que, les détergents ayant été éliminés pour les raisons que j'ai indiquées, la sciure de bois est apparue à l'usage comme un excellent agglomérant pour fixer le pétrole et en faciliter le ramassage.

Finalement, et sous réserve de découvertes futures, le meilleur produit pour agglomérer le pétrole, sans porter préjudice au milieu ambiant, est un mélange de sciure de bois et de composé de carbonate de calcium. Outre leurs avantages économiques, aucune rupture d'approvisionnement n'est à craindre pour ces matières.

Mais les agglomérants ne peuvent guère servir sur le rivage. Pour protéger les parcs à huîtres, les parcs à moules, les ports et éventuellement les plages, les barrages flottants devraient être la solution la plus efficace. Mais les problèmes posés par la violence des courants et des marées sont particulièrement difficiles à résoudre et les techniciens ont éprouvé quelques mécomptes.

Des barrages légers, de fabrication industrielle, ont semblé d'abord donner satisfaction, mais la plupart se sont rompus ensuite, particulièrement dans les estuaires. Aussi fut-il décidé d'en revenir presque partout au vieux système des barrages en paille confectionnés sur place et qui, lorsqu'ils résistent aux contraintes, remplissent parfaitement leur office.

A ce jour, de nouveaux types de barrages industriels paraissent donner satisfaction, des commandes ont été passées pour les employer concurremment avec les barrages de confection locale.

Le nettoyage du rivage proprement dit, essentiellement le nettoyage des plages, s'est fait au début, et dans certains cas continue à se faire, par des moyens artisanaux, pelles, baquets, etc. Ces méthodes peuvent paraître archaïques, mais je persiste à penser qu'elles sont les plus efficaces sur certains points du rivage, tels que les petites criques, ou en présence d'agglomérats d'hydrocarbures plus ou moins consistants.

Il n'en demeure pas moins, évidemment, que des méthodes plus industrielles ont été adoptées dès qu'on se fut rendu compte de la nature et de l'ampleur exactes de la pollution : scrapers, bulldozers, pompes à vidange et, tout récemment, de puissants groupes de pompes à vide amenés de la région parisienne ont été mis en action pour enlever le plus rapidement possible le complexe de pétrole, d'eau, de sable et de déchets divers accumulés sur le littoral.

Mais alors se posa un dernier problème, l'un des plus difficiles à résoudre, celui de l'élimination de cette masse énorme de déchets d'hydrocarbures. Le stockage à l'intérieur des terres, dans des fosses ou des carrières abandonnées, s'est révélé impraticable, le pétrole risquant d'atteindre et de contaminer la nappe phréatique.

Il fallut donc envisager, d'une part, les moyens de maintenir sur place, sans danger, les déchets en question ; d'autre part la possibilité de les transporter, en vue de leur destruction, dans les stations spéciales de dégazage.

Le stockage sur place, tout au moins pendant une certaine période, peut maintenant être effectué dans des fosses tapissées de feuilles de matière plastique, dont une grande quantité a été commandée. Le transport des déchets est, lui aussi, au point. Une incessante noria de wagons-citernes et de camions-bennes y est engagée.

A l'heure présente, l'objectif essentiel de la lutte en mer est l'attaque de ce que j'appellerai la « nappe d'Ouessant ». En effet, à cent dix kilomètres environ au large de cette île, a dérivé, en fonction des vents, dominants, d'abord vers l'Ouest, puis vers le Sud, sur une superficie de quelque cent kilomètres carrés, une importante fraction du pétrole issu du *Torrey Canyon*. Depuis le 18 avril, cette nappe est attaquée par des navires de la marine nationale et des chalutiers qui répandent sur elle un mélange de sciure de bois et de produits à base de carbonate de calcium, avec des résultats qui paraissent satisfaisants.

Les opérations ont dû être interrompues pendant deux jours en raison de la tempête qui a obligé les chalutiers à regagner Brest. Elles ont actuellement repris et il semble que la nappe soit maintenant fragmentée, une partie de la masse flottante ayant été entraînée au fond, sans inconvénients graves en raison des grandes profondeurs et du fait qu'il ne s'agit pas de lieux de pêche habituels. Néanmoins, le restant de cette nappe constitue encore une menace sérieuse.

Quant aux opérations à terre, coordonnées à l'échelon régional par le préfet de la région de défense, elles s'effectuent essentiellement dans le cadre départemental du plan Orsec.

Je profite de cette occasion pour évoquer brièvement une procédure qui me semble assez mal comprise d'une façon générale.

Le plan Orsec — ainsi désigné d'un sigle qui signifie « plan d'organisation et de secours » — est une procédure prévoyant en cas d'accident grave, de cataclysme ou de catastrophe, la mise à la disposition du préfet de tous les moyens de secours existant dans son département.

On a donc élaboré dans chaque département un document contenant l'inventaire précis des personnels et matériels de toutes catégories susceptibles d'être mobilisés, ainsi que l'indication des moyens permettant de les concentrer dans les plus brefs délais sur les lieux du sinistre, qu'il s'agisse des personnels et des matériels des grands services publics, ou de ceux d'associations de secourisme et de sauvetage, ou même du potentiel de certaines entreprises de travaux publics. Il est possible d'obtenir de la sorte l'efficacité maximale des ressources disponibles sur place.

La mise en œuvre effective de ce plan entraîne la constitution d'un état-major assistant le préfet et l'entrée en action de quatre services : police et liaison pour maintenir l'ordre et assurer les transmissions, sauvetage et déblaiement, soins et évacuation, transports.

Les dépenses occasionnées par le fonctionnement du plan Orsec sont à la charge des collectivités locales. C'est une conséquence de la législation datant de la Révolution, d'après laquelle les secours aux sinistrés sont apportés sur le plan communal. L'Etat contribue, naturellement, à ces dépenses sous forme de subventions dont le taux est généralement de 75 p. 100. Toutefois le Gouvernement a décidé, à l'occasion du désastre provoqué par le *Torrey Canyon*, de porter ce taux à 90 p. 100.

Comme vous l'avez bien compris, mesdames, messieurs, il ne faut pas voir dans le plan Orsec une sorte de panacée permettant

aux autorités de faire face immédiatement à n'importe quel événement. C'est la concentration entre les mains du préfet de tous les moyens de secours existants et recensés dans le département.

Comme vous le savez, eu égard à l'ampleur du sinistre, de nombreuses ressources, autres que celles qui sont prévues dans le plan Orsec des départements intéressés, ont dû être mobilisées aussi bien dans le cadre régional que dans le pays tout entier : achat des différents produits destinés à lutter contre le pétrole, mise en route de transports de sciure de bois et de matériels divers, fabrication et acheminement de barrages flottants, enfin intervention des forces armées.

Du point de vue opérationnel, rien ne peut mieux caractériser l'ampleur des mesures prises que les chiffres suivants :

Nombre de plages atteintes par le pétrole, 38 ; kilomètres de plages polluées et en voie de nettoyage, 90 ; volume enlevé, 4.200 tonnes ;

Produits employés : sciure de bois, 7.500 tonnes ; agglomérant, 900 tonnes ;

Produits en réserve : sciure de bois, 2.500 tonnes ; agglomérant, 800 tonnes ;

Barrages flottants industriels livrés et posés, 13 kilomètres ; commandés, 49 kilomètres, livrés à raison de cinq kilomètres par jour ; barrages artisanaux construits et posés, 40 kilomètres ;

Matériel mécanique : pompes-citernes, 80 ; pompes aspirantes, 70 ; pompes à vide, 20 ;

Transports : wagons-citernes, 160 ; camions-citernes, 32 ;

Surveillance en mer : avions militaires, 6 ; hélicoptères de la protection civile, 5 ; hélicoptères de la gendarmerie, 3 ;

Navires engagés : bâtiments de la marine nationale, 12 ; chalutiers, 113 ;

Nombre de journées de travail : sapeurs-pompiers, 2.300 ; civils volontaires, 5.000 ; militaires, 20.000 pour un effectif de 3.000 hommes.

Après avoir exposé les mesures prises pour combattre le fléau qui a atteint nos côtes de Bretagne, le Gouvernement a le désir d'examiner devant l'Assemblée nationale le problème de l'aide à apporter à ceux qui ont pu subir les méfaits de cet accident sans précédent.

Une des premières conséquences de ce qu'on appelle la « marée noire » est incontestablement une certaine mévente des produits de la mer, notamment du poisson. Mon collègue, M. le ministre des transports vous dira certainement, plus avant dans le débat, tout ce que le Gouvernement envisage de faire à cet égard.

Mais, jusqu'à ce jour, je crois qu'il n'y a pas d'autres groupes humains ou professionnels que l'on puisse considérer comme sinistrés. Il ne semble pas que l'hôtellerie bretonne ait eu à souffrir pour l'instant des conséquences de la pollution des plages. Grâce aux mesures prises, j'espère d'ailleurs que la côte bretonne sera complètement débarrassée de ses souillures pour la saison estivale et que les touristes se rendront aussi nombreux cet été sur ses plages.

Quant aux parcs à huîtres, ils n'ont subi jusqu'à présent, dans l'ensemble, aucune atteinte. Je garde cependant quelque inquiétude devant les effets possibles de la grande marée qui se fait sentir en ce moment même : les parcs à huîtres risquent d'être découverts et livrés à la pollution du pétrole. J'ai indiqué ce qui est fait pour leur protection par des barrages, mais l'absence d'expérience en cette lamentable affaire ne me permet pas d'assurer que cette protection sera entièrement efficace.

A cet égard, le problème de l'aide aux ostréiculteurs se posera peut-être. Mais le Gouvernement ne saurait honnêtement arrêter une ligne de conduite avant d'avoir constaté l'existence de sinistres mesurables.

Pour le moment, les pouvoirs publics ont à leur disposition différentes procédures destinées non pas à indemniser au sens exact du terme mais à secourir les détreffés.

D'abord, un crédit annuel de 500.000 francs est ouvert dans la loi de finances, au budget de mon ministère, pour « secours d'extrême urgence aux victimes de calamités publiques ». Ce crédit, qui est géré par le service national de la protection civile, a pour objet d'aider les sinistrés peu fortunés, se trouvant dans une situation difficile au lendemain d'un sinistre, à faire face dans l'immédiat à leurs besoins essentiels les plus urgents. Il sera utilisé, le cas échéant, à la demande des préfets et, s'il le fallait, son montant serait exceptionnellement revu en fonction des circonstances.

Une autre procédure existe qui, toujours fondée sur la notion de secours, est à la limite de l'indemnisation puisqu'elle prend en considération l'étendue du dommage. Il s'agit de l'article 75 de la loi de finances du 4 août 1956 qui a ouvert dans les écritures du Trésor un compte d'affectation spéciale intitulé « fonda de secours aux victimes de sinistres et de calamités ». Ce compte est géré par M. le Premier ministre assisté d'un comité interministériel dont la composition et les attributions ont été fixées par un décret du 5 septembre 1960.

Pour un sinistre survenu sur le territoire national, c'est le ministre de l'intérieur qui a compétence, par délégation du Premier ministre, pour prendre toutes initiatives destinées à venir en aide aux sinistrés sur avis du comité quant à l'opportunité et au montant des secours à attribuer. Le fonds est alimenté par des subventions de l'Etat mais aussi, le cas échéant, par des collectes et l'apport des collectivités locales. Dans le cas présent, l'Etat ne manquerait pas à son devoir si la situation venait à l'exiger.

La règle des attributions est que les secours sont normalement limités à 10 p. 100 des dommages recensés par les préfets, ce pourcentage pouvant très exceptionnellement atteindre 20 p. 100.

Les sommes sont réparties entre les sinistrés par décision du préfet sur avis d'un comité départemental constitué par ses soins.

Enfin, dans le domaine de l'aide à apporter aux sinistrés, il y a lieu de signaler la déclaration de zone sinistrée. Décidée par les préfets territorialement compétents, cette déclaration permet aux industriels, commerçants, agriculteurs, artisans, propriétaires ruraux, de bénéficier d'avantages fiscaux et de prêts à taux réduit, d'une part pour la reconstitution des matériels et des stocks, d'autre part pour la réparation des dégâts causés aux bâtiments, récoltes, cultures et cheptels.

Evidemment, toutes ces procédures de droit commun ne valent que pour des calamités partielles et d'une ampleur relative. En présence d'un fléau de dimensions nationales, portant atteinte à la totalité des biens des habitants d'une partie du territoire, peut se poser le problème très particulier de l'indemnisation proprement dite de dégâts qui se sont révélés inévitables, malgré les précautions, et dont l'ampleur met en cause la quasi-totalité du patrimoine des sinistrés.

Cette hypothèse est fort heureusement exceptionnelle ; c'est pourquoi la solution elle-même du problème alors posé ne peut être qu'exceptionnelle. Ainsi, après les inondations catastrophiques qui, en septembre, octobre et novembre 1960, dévastèrent nombre de départements, le gouvernement avait-il fait adopter par le Parlement, dans une loi du 21 décembre 1960, le principe de la participation de l'Etat à la réparation des dommages.

Le Gouvernement reste très attentif aux conséquences dommageables de la pollution des côtes de l'Ouest. Si les procédures existantes se révélaient insuffisantes, notamment en présence de sinistres de grande ampleur, il ne manquerait pas de proposer au Parlement les textes exceptionnels qui pourraient paraître nécessaires.

Telles sont les solutions auxquelles songe le Gouvernement pour le cas où, malgré les efforts prodigués, ce qui n'est actuellement qu'une immense salissure léserait gravement l'économie de la Bretagne et le patrimoine de ses habitants.

Du point de vue juridique, l'affaire du *Torrey Canyon* est très complexe, non seulement quant à l'exercice des actions en responsabilité, mais aussi quant à la révision des accords internationaux relatifs aux transports maritimes, qui semble désormais s'imposer.

D'abord, nous devons constater deux faits.

D'une part, l'échouement du *Torrey Canyon* en haute mer a causé des dommages en partie sur la côte anglaise, en partie sur la côte française.

D'autre part, selon les premiers renseignements recueillis, ce pétrolier qui battait pavillon libérien appartenait à la Barracuda tanker corporation, filiale, aux Bermudes, de l'Union oil company of California, dont le siège est à Los Angeles. Cette dernière société l'avait à son tour affrété au voyage à la British petroleum company, contrôlée à 48 p. 100 par l'amirauté britannique. Enfin le capitaine et l'équipage étaient de nationalité italienne.

En présence d'une situation aussi complexe, on peut se demander qui est responsable, à qui les dommages peuvent être réclamés, enfin quelle juridiction peut être valablement saisie.

Encore convient-il d'ajouter que les réponses à ces questions seront variables suivant l'action entreprise qui peut être une action de droit public, c'est-à-dire de l'Etat pour son propre préjudice, ou une action de droit privé, c'est-à-dire d'un groupement de particuliers pour les dommages qu'ils ont subis.

Soucieux d'efficacité, le Gouvernement a décidé de rechercher les responsables et de défendre jusqu'au bout ses intérêts et ceux de toutes les victimes d'une catastrophe aussi inadmissible. Il s'y emploie — ai-je besoin de le dire ? — en plein accord avec le gouvernement britannique qui a déjà entrepris une étude juridique approfondie.

Mais il apparaît aussi, à la lumière de ces lamentables événements, qu'une révision sérieuse des conventions internationales relatives au transport maritime s'impose.

Le gouvernement britannique a proposé, pour les 4 et 5 mai prochain, la réunion à Londres de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Il suggère l'examen de l'affaire du *Torrey Canyon* et propose l'ordre du jour suivant : mesures préventives à appliquer aux pétroliers, mesures destinées à limiter l'extension des dommages causés après un

accident, modifications à apporter au droit international. Le gouvernement français a manifesté son accord et appuiera entièrement l'action du gouvernement britannique.

Indépendamment des modifications du droit maritime, cette catastrophe doit nous faire prendre conscience de la nécessité de doter le pays d'une protection civile à la mesure des risques nés de la civilisation moderne.

L'accident du Torrey Canyon est sans doute exceptionnel, voire sans précédent, mais il peut se renouveler. Il vient brutalement nous rappeler que les progrès de la science, le perfectionnement de la technique, l'expansion de l'industrie engendrent constamment des risques nouveaux, parfois imprévisibles et toujours plus nombreux. Le transport d'hydrocarbures, le stockage de matières dangereuses, la production de substances chimiques toxiques, entre autres, accroissent chaque jour les risques, de pollution, d'accident et de panique. Le développement des loisirs, en multipliant les accidents de la route, de la mer et de la montagne, vient encore ajouter au déséquilibre trop évident entre les besoins de la nation et les moyens de secours.

Or les secours traditionnels sont l'affaire des communes. C'est un principe fondamental de notre droit public, posé par la loi révolutionnaire des 16-24 août 1790 qui confie aux maires le soin de « prévenir par des précautions convenables et de faire cesser, par la distribution des secours nécessaires, les accidents et fléaux calamiteux ». Ce principe est d'ailleurs repris par l'article 97 de la grande loi municipale du 5 avril 1884.

Devant la montée des périls, l'Etat a entrepris, depuis un demi-siècle, de coordonner et de soutenir l'action des communes et même d'intervenir directement quand la charge devenait trop lourde. Il a fallu attendre 1938 pour qu'un décret rende obligatoire l'inscription des dépenses d'incendie dans les budgets communaux. Mais dès 1925 étaient jetées les bases des services départementaux de lutte contre l'incendie qui ont permis l'organisation intercommunale des secours, la péréquation des charges et la normalisation des matériels d'incendie grâce aux subventions de l'Etat.

C'est en 1951 que fut créé le service national de la protection civile et en 1952 que fut mis au point le plan Orsec dont l'objet essentiel est la coordination, à l'échelon du département, de tous les moyens de secours.

Faut-il rappeler aussi que chaque fois qu'une catastrophe revêtait un caractère national — accident ferroviaire, inondations généralisées ou incendie de forêt — le Gouvernement n'a jamais hésité à faire appel à des moyens nationaux, notamment aux armées ? Toutefois, ces moyens sont insuffisants.

Sur les deux cent vingt mille sapeurs-pompiers qui constituent les éléments essentiels d'intervention à la disposition des mairies, à peine dix mille sont professionnels ou militaires ; tous les autres sont volontaires, de même que sont bénévoles les sauveteurs appelés à intervenir dans les opérations Orsec. Or, parmi ces volontaires, à qui je tiens à rendre l'hommage que méritent leur courage et leur dévouement, il en est qui ont pu recevoir une bonne instruction mais beaucoup trop n'ont pas encore acquis la formation technique exigée par la spécialisation des risques. Certains sont insuffisamment encadrés et, en tout cas, ils sont mal répartis. L'incendie des Landes, catastrophe dans laquelle, en 1949, quatre-vingts soldats du contingent ont péri, est là pour nous rappeler tragiquement que l'appel à l'armée n'est souvent qu'une solution de paresse et que l'intervention d'une troupe non spécialisée peut être dangereuse.

Est-ce à dire qu'il faille faire table rase de l'organisation traditionnelle et mettre sur pied un service national de secours, comparable à la sûreté nationale en ce qui concerne la police ? Je ne le pense pas.

Je ne le pense pas car, outre les difficultés juridiques et financières qu'une solution aussi drastique entraînerait, je ne dois pas oublier la valeur irremplaçable du geste volontaire dans l'action de secours. On ne peut fonctionnariser le secours et, précisément, la multiplication des nouveaux risques a suscité d'innombrables vocations nouvelles.

Il me suffira de vous rappeler, mesdames, messieurs, que l'accroissement dramatique des accidents de la route a suscité un remarquable mouvement de formation de secouristes dont le nombre, qui était de quelques milliers il y a dix ans, s'élève aujourd'hui à 500.000. Les sapeurs-pompiers communaux participent activement à ce mouvement. Ils disposent actuellement sur les routes de plus de 1.500 ambulances et tous les jours on les voit s'adapter aux exigences de la vie moderne ; aujourd'hui, la lutte contre les incendies ne représente plus que 30 p. 100 de leurs interventions.

D'ailleurs, si nous considérons l'accident qui nous préoccupe aujourd'hui, nous sommes bien obligés de constater qu'en raison des risques inhérents aux traitements chimiques et de l'insuffisance des engins mécaniques, ce sont les moyens traditionnels, artisanaux et même manuels qui, souvent, se révèlent les plus efficaces et qu'en définitive il se vérifie une fois de plus qu'en

matière de secours rien ne peut suppléer la grande solidarité entre les hommes.

A aucun prix il ne faut décevoir le volontariat ; à aucun prix il ne faut décourager l'esprit d'initiative des collectivités locales. Mais, finalement, le devoir du Gouvernement est de les orienter, de former leur personnel, de perfectionner leurs cadres et d'exiger des effectifs et un matériel qui soient en rapport avec les risques prévisibles.

En outre, il est des cas où l'intervention directe de l'Etat est absolument indispensable. Déjà un certain nombre de plans nationaux ont été mis sur pied afin de répondre à des accidents bien déterminés dont seul l'Etat pouvait évidemment assumer la responsabilité. Il en est ainsi des catastrophes aériennes, des naufrages, des risques atomiques, mais un cas est présent à tous les esprits : celui des incendies des forêts méditerranéennes.

Comme les moyens locaux semblaient insuffisants, le Gouvernement a eu recours à une technique nouvelle, celle du bombardement par des hydravions porteurs d'eau. L'expérience a été concluante puisque, l'an dernier, le nombre d'hectares brûlés a été spectaculairement réduit et que, pour la première fois, la cadence infernale a été renversée : le rythme du reboisement a été plus rapide que celui du déboisement. Un tel succès a incité le Gouvernement à remplacer les Catalina, qui seront bientôt hors d'usage, par des avions nouveaux, plus efficaces, qui entreront en service à partir de 1968.

Cet exemple illustre l'intérêt de groupes d'intervention rapide, capables de soutenir, avec du matériel hautement spécialisé, l'action des collectivités locales, et j'ai l'intention de m'attacher à les organiser. C'est du corps de défense de la protection civile que j'attends la formation des personnels et la mise au point des groupes spécialisés d'intervention rapide.

Vous connaissez le principe, posé par l'ordonnance du 7 janvier 1959, de ces corps de défense qui doivent permettre aux administrations civiles de remplir leur mission. En cas de guerre, le corps de défense de la protection civile est évidemment l'un des plus nécessaires. Aussi le Gouvernement a-t-il décidé de lui donner la priorité et, dès à présent, de tenter l'expérience d'un centre d'instruction qui fonctionnera le mois prochain à Villeneuve-Saint-Georges. Quatre cents jeunes gens du contingent seront instruits par la brigade des sapeurs-pompiers de Paris ; six mois plus tard, au camp de Brignoles, ils se perfectionneront en technique de la protection civile, en même temps qu'ils concourront à la lutte contre les incendies de forêts. Si l'expérience se révèle concluante, d'autres centres d'instruction seront progressivement créés.

A l'issue de leur service, ces jeunes gens seront versés dans les réserves de la protection civile ; ils pourront alors renforcer en quantité et en qualité les sapeurs-pompiers communaux que je compte associer encore plus étroitement que par le passé à la protection civile nationale.

Ce sont les centres principaux de secours qui serviront de centres d'entraînement et de mobilisation aux réservistes. C'est le corps de défense de la protection civile qui apportera son soutien rapide et spécialisé aux corps professionnels. Quant à ces derniers, mesdames, messieurs, mon intention est de les renforcer en moyens et en effectifs. La prochaine organisation des communautés urbaines me permettra une première réalisation.

Enfin, le temps paraît venu de donner à la protection civile française les structures administratives dont elle a besoin tant sur le plan national qu'à l'échelon local.

En quelques années, la protection civile s'est révélée comme un besoin indispensable de la civilisation moderne. Il est nécessaire aujourd'hui qu'elle dispose dans chaque département de cadres et de techniciens comparables à ceux des autres grandes administrations de l'Etat.

L'évolution que nous constatons en France, sous l'emprise des nécessités, se retrouve d'ailleurs dans tous les grands pays. En fait, le départ a été pris partout il y a une vingtaine d'années seulement et l'on peut considérer que nous avons perdu très peu de temps car de solides réalisations attestent déjà nos efforts.

Mais aujourd'hui, à la lumière du drame qui nous préoccupe, il faut prendre conscience de la réalité. Nous devons mettre sur pied une protection civile digne de notre grand pays et le Gouvernement compte sur le Parlement pour l'aider dans cette tâche.

Je crois, mesdames, messieurs, avoir essayé honnêtement de dresser devant vous un bilan exact de la situation. J'ai retracé aussi fidèlement que possible et, j'espère, sans trop tomber dans le détail, les conditions dans lesquelles les pouvoirs publics ont engagé la lutte contre cette menace sournoise et sans précédent.

Je n'ai voulu cacher ni les mécomptes, ni les insuffisances, ni les tâtonnements inévitables dans une mobilisation aussi étendue, dirigée contre un ennemi aussi capricieux que des

nappes de pétrole se mouvant sous les influences contraires des vents et des courants.

J'en suis arrivé à l'état des choses au jour de ce débat et j'ai essayé de vous en donner une image exacte, réaliste, sans pour autant céder à un pessimisme qui ne se justifierait pas.

Tout danger n'est pas écarté, mais la triste expérience des premiers jours nous a armés pour lutter désormais dans de meilleures conditions. Comme je l'ai dit, je vais examiner la possibilité d'améliorer encore ces conditions, par une réforme des structures de mes services de secours.

Ces réformes s'imposent à notre monde qui s'est asservi la science et les techniques, dont l'emploi n'admet aucun déséquilibre. Le contrôle de cet équilibre exige plus que jamais une coopération internationale afin de prévenir, par des règlements très stricts, des catastrophes telles que celle que nous déplorons. Il y a en l'occurrence un vide à combler dans l'organisation des grandes nations industrielles et c'est ce à quoi le Gouvernement va s'employer.

J'en aurais fini si, avant de descendre de cette tribune, je ne voulais rendre hommage à tous ceux qui, depuis un mois, sont engagés dans la lutte pour la protection de nos côtes et qui, dans leur immense majorité, ont fait plus que leur devoir.

Je veux remercier, du haut de cette tribune, tous les officiers, sous-officiers et hommes de troupe des armées, qui nous apportent un concours décisif, ainsi que tous les fonctionnaires de l'Etat, des départements et des communes, qui se sont adaptés à des missions nouvelles et astreignantes, avec un grand dévouement.

Je n'aurai garde d'oublier les sapeurs des corps de pompiers des départements et des communes, mobilisés en permanence. Je songe aussi à tous les volontaires qui, sans publicité, ont manifesté leur solidarité sur les plages, comme aux équipages des bateaux, engagés par tous les temps.

Je ne me livrerai naturellement pas à une énumération exhaustive de tous ces dévouements, mais je ne voudrais pas terminer mon intervention sans exprimer la gratitude du Gouvernement au monde scientifique, dont d'éminentes personnalités nous aident de leurs conseils et de leurs avis.

Au-delà des difficultés et même des erreurs, c'est cette solidarité agissante que je retiens comme un facteur d'efficacité. Le Gouvernement saura consacrer cette solidarité par toutes les mesures que les circonstances pourraient rendre nécessaires à l'avenir. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

M. le président. Mes chers collègues, répondant au souhait qu'a exprimé la conférence des présidents et que partage certainement l'Assemblée, j'ai organisé ce débat sur deux séances, celle de cet après-midi, qui sera prolongée jusqu'à dix-neuf heures trente, et celle de demain après-midi. De la sorte, nous pourrions faire l'économie, ce soir, d'une séance de nuit.

Naturellement, j'invite les orateurs à respecter les temps de parole qui leur ont été impartis et qui d'ailleurs sont conformes à leurs demandes.

La parole est à M. Bourdellès. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Pierre Bourdellès. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, il m'échoit un bien triste privilège : celui d'être actuellement, dans cette Assemblée, le représentant de la région la plus sinistrée de France.

En effet, à la suite de l'échouage du *Torrey Canyon* sur les côtes anglaises de Cornouailles et de la cassure en deux de ce pétrolier, une grande partie des 120.000 tonnes de pétrole qu'il contenait est venue s'abattre sur les rivages de la Bretagne et, hélas ! presque exclusivement sur les rives qui bordent ma circonscription.

Sur les vingt-cinq communes touchées par la « marée noire », et actuellement reconnues sinistrées, dix-sept sont situées dans ma circonscription ; une dizaine d'autres, nouvellement polluées, viendront dès cette semaine allonger la liste.

Comme plusieurs de mes collègues bretons, je viens, à cette tribune, m'efforcer de faire partager par le Gouvernement, par l'Assemblée et par le pays tout entier l'anxiété, l'angoisse dans lesquelles se trouve subitement plongée la population de cette magnifique côte bretonne dite « de granit rose » : hôteliers, commerçants, marins-pêcheurs, ostréiculteurs, mytiliculteurs, artisans, ouvriers, hommes et femmes de toute condition, dont l'essentiel des revenus est assuré par le séjour dans notre région d'un grand nombre d'estivants et par la visite de touristes dont le nombre a été évalué en 1966 à un million environ.

A vous, mes chers collègues, qui, presque tous, assumez des responsabilités à la tête de collectivités publiques, je viens faire part également du souci des maires et conseillers municipaux de ces communes sinistrées, pour la plupart petites stations balnéaires, qui doublent, triplent et même quintuplent le chiffre de leur population pendant les deux mois d'été et qui se deman-

dent comment sera réalisé l'équilibre de leur budget si la saison 1967 ne se déroule pas dans des conditions normales.

Au nom de tous, je lance un cri d'alarme au Gouvernement !

Après M. le ministre de l'intérieur, permettez-moi de rappeler brièvement les faits.

L'affaire commence le 18 mars dernier. Le pétrolier géant *Torrey Canyon*, battant pavillon de complaisance, s'échoue sur des récifs, près des îles Sorlingues, au large des côtes de Cornouaille.

Un véritable imbroglio est à démêler : commandant et équipage sont italiens ; le navire appartient à une compagnie américaine des Bermudes ; il transporte 120.000 tonnes de pétrole brut venant de Koweït pour le port gallois de Milford Haven au compte de la British Petroleum. Navire et cargaison sont assurés pour 84 millions de francs.

Pour des raisons qui restent une énigme pour les marins, le naufrage survient par temps clair à un endroit que connaissent tous les capitaines au long cours, où le balisage est excellent, où le danger est signalé.

Il semble acquis que la seule mesure à adopter était, en l'occurrence, d'incendier purement et simplement le pétrolier. Hélas ! de puissants intérêts privés sont en jeu ; on décide le renflouage.

Lorsque, le 26 mars, la coque du pétrolier se brise en deux et que tout espoir de renflouage est perdu, on envoie des appareils de la R. A. F. tenter d'incendier l'épave au napalm. Mais il est trop tard et, aux milliers de tonnes de pétrole qui s'échappent du flanc du *Torrey Canyon*, s'ajoutent les délestages clandestins de pétroliers étrangers, et même français, qui viennent augmenter la masse de mazout dans la Manche.

C'est le moment, n'est-il pas vrai ? pour les autorités françaises, de prendre toutes dispositions pour parer à un danger éventuel de déversement de ce pétrole sur nos rivages. Mais la presse, la radio, la télévision, ne cessent de répéter :

« Les côtes françaises ne seront pas atteintes ; vous surtout, les Bretons, pouvez dormir sur vos deux oreilles ; vous n'avez absolument rien à craindre du pétrole du *Torrey Canyon*. »

Hydrologues, météorologistes, océanographes qui, dans des bureaux, calculent à partir de cartes et de données abstraites, étaient unanimes dans leurs prévisions optimistes.

En revanche, nos vieux marins du Trégor, dont beaucoup sont encore de vieux cap-horniers, les long-courriers qui possèdent une grande expérience de la mer, se montraient inquiets.

Combien leurs craintes étaient hélas ! justifiées. Le lundi 10 avril, à 8 h 30 du matin, l'appel téléphonique d'un ami ostréiculteur me réveillait. « Le pétrole surnage mes parcs à huîtres, me disait-il ; la « marée noire » s'engouffre dans l'estuaire de la rivière de Tréguier ». Et un autre ami, spécialiste de la mer, d'ajouter : « On nous a endormis avec la morphine de bonnes paroles ; maintenant le malade se réveille dans des souffrances atroces ».

Dans le même temps, le préfet Raoul, directeur du service national de la protection civile, que je vois assis derrière le banc du Gouvernement, reconnaissait : « Il est vrai que nous avons commis une erreur de jugement ».

Oui, mesdames, messieurs, une erreur de jugement a bien été commise car si nos techniciens avaient pris la peine de relire l'histoire de notre rivage breton au lieu d'afficher un optimisme aussi béat qu'irraisonné, ils auraient retenu qu'autrefois dans la Manche, au large de cette partie de la côte, les pirates utilisaient des signaux lumineux pour faire dévier et couler sur les roches les bateaux marchands assurant ainsi de fructueuses récoltes à leurs complices pilleurs d'épaves.

Là où échouaient les épaves, là où toujours sont retrouvés les corps des péris en mer, là où le goémon et les varechs s'entassent pour le plus grand bien des agriculteurs de la côte, les mêmes vents et surtout les mêmes courants devaient inévitablement pousser le pétrole venant des côtes anglaises.

Et cela aurait pu, cela aurait dû être prévu !

« Mais on n'arrête pas la mer », a dit M. Fouchet lorsqu'il est venu en Bretagne. C'est vrai, monsieur le ministre, et personne n'attendait de vous que vous arrêtiez la mer. Mais ce que nous étions en droit de demander, c'est que vous preniez toutes dispositions utiles, au moins pour essayer d'arrêter le pétrole. Or dans ce sens, rien n'a été fait.

Mais ne revenons pas sur le passé. Aujourd'hui, le mal est fait ; il faut le réparer. Seize longs jours se sont écoulés depuis la catastrophe. Quelle est la situation à l'heure où j'interviens à cette tribune ? Je peux vous le dire puisque, hier soir encore, je me trouvais sur les lieux.

Après une semaine de tâtonnements, de travail artisanal consistant à ramasser le pétrole avec des pelles, des poubelles et des camions, des moyens appropriés — pompes à vide, citernes, véhicules amphibies, etc. — ont été mis, je dois le reconnaître, à la disposition des communes et dirigeants locaux.

La semaine passée, des centaines et des centaines de tonnes de mazout ont été évacuées. Nous sommes sur la bonne voie et l'espoir renaît au cœur de la population bretonne. Chacun à sa place fait son devoir et j'ai plaisir à rendre hommage à tous ceux qui, courageusement, de manière absolument désintéressée, avec une foi inébranlable dans le succès final, participent à l'opération de démazoutage de nos plages, de nos grèves et de nos criques.

Le préfet régional — que j'ai plaisir à saluer ici — le préfet des Côtes-du-Nord et le sous-préfet de Lannion ont obtenu l'aide des différentes administrations du département, des services de la protection civile, des ponts et chaussées, du génie rural, de la gendarmerie, des sapeurs-pompiers, de l'armée et de ses chefs, du comité de défense. Des volontaires civils, des ouvriers, des étudiants, des membres de la Croix-Rouge sont venus, souvent de loin, les samedis et dimanches se mettre à la disposition des organisateurs de la lutte contre les méfaits de la « marée noire ».

Les maires et les conseils municipaux, que vous avez tout à l'heure omis de citer, monsieur le ministre...

M. le ministre de l'intérieur. Excusez-m'en.

M. Pierre Bourdellès. ... sont sublimes dans leur dévouement. (Applaudissements sur de nombreux bancs.)

Dans une petite commune de mon canton, une grande partie de la population se rassemble chaque matin et travaille d'arrache-pied jusqu'à la nuit. Paysans, pêcheurs, retraités, ouvriers et patrons, hommes et femmes, tous sont à leur poste. Le maire et le curé, qui ne partagent pourtant pas les mêmes opinions dans tous les domaines, donnent au coude à coude l'exemple du courage et du dévouement. Nous assistons à un magnifique élan de solidarité, à une union parfaite de tous devant le danger.

Comme je l'ai dit précédemment, le Gouvernement met certes à la disposition de ceux qui se battent sur le front du pétrole des moyens sans cesse accrus et de mieux en mieux appropriés. Mais, monsieur le ministre, cela ne suffit pas. Nul n'ignore que des dépenses considérables ont été engagées et le seront encore par des particuliers, par des collectivités et surtout par les communes. Nous attendons de vous, avant que ne s'achève ce débat, une déclaration nette, plus nette encore que celle que nous avons entendue tout à l'heure, une déclaration sans équivoque. L'Etat doit rembourser intégralement la totalité des frais engagés dans cette lutte implacable.

Vous avez déclaré communes sinistrées toutes celles qui sont touchées par ce malheur. Mais quels sont exactement les droits de ces communes, les droits des sinistrés ? Pourront-ils seulement bénéficier des avantages du plan Orsec, c'est-à-dire obtenir une partie du dédommagement ?

Le 19 avril, à la sortie du conseil des ministres, M. le secrétaire d'Etat à l'Information déclarait à la presse :

« L'Etat pourrait rembourser plus de 75 p. 100 des dépenses engagées dans les communes sinistrées. »

Vous venez vous-même d'indiquer, monsieur le ministre, que le pourcentage était fixé à 90 p. 100. Les Bretons ne peuvent se satisfaire d'une telle déclaration. Pourquoi 75 p. 100, voire 90 p. 100 ? Les Bretons ne seraient-ils pas des Français à part entière ? Auraient-ils une responsabilité, si minime soit-elle, dans cette catastrophe ? Le sort de la Bretagne intéresse-t-il moins le Gouvernement que celui d'autres régions de France ? Dois-je rappeler qu'en différentes périodes critiques de l'histoire de France, les Bretons ont donné la preuve de leur solidarité, de leur courage et de leur patriotisme ?

L'aménagement de la côte du Languedoc est inscrit au V^e Plan pour un crédit de 340 millions de francs.

La démolition, à elle seule, coûtera 73 millions de francs. Les Bretons n'en sont pas jaloux, bien au contraire ; ils admettent volontiers qu'un pays touristique comme la France engage des sommes importantes pour retenir les touristes sur son sol et y attirer les étrangers. Mais pourquoi, entre les Français, établir deux poids et deux mesures ?

Après le conseil général des Côtes-du-Nord, qui s'est réuni vendredi 21 avril, j'en appelle, moi aussi, au général de Gaulle :

« Monsieur le Président, il s'agit dans cette affaire d'une catastrophe nationale. Les frais engagés par les communes et les individus doivent leur être intégralement remboursés. Nous attendons de vous une déclaration nette et sans ambiguïté sur ce problème. »

Messieurs les ministres, je connais des communes de quelques centaines d'habitants à qui incombe la charge de nettoyer cinq, six et même dix kilomètres de côte polluée. Comment pouvez-vous concevoir que leur budget, qui s'élève à quelques dizaines de milliers de francs, puisse suffire ? Comment certaines communes classées stations balnéaires, qui n'ont pratiquement d'autres ressources que celles que leur procure le tourisme, pourront-elles supporter cette charge alors que, pour la plupart,

elles ont engagé des dépenses d'investissement élevées, en bénéficiant de subventions toujours plus faibles, en empruntant pour des délais de plus en plus courts, à des taux d'intérêt de plus en plus forts ? (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

Les voyez-vous, ces communes, doubler, tripler leurs impôts et accabler encore davantage leurs contribuables : patentés, hôteliers, commerçants, qui auront eu à pâtir d'une mauvaise saison ?

Non seulement le Gouvernement doit rembourser intégralement les frais occasionnés par la lutte contre la « marée noire » mais il lui faut, dès à présent, prévoir d'accorder des délais à certaines catégories professionnelles pour le règlement de leurs impôts et le remboursement de leurs emprunts auprès des organismes de crédit : crédit commercial, crédit maritime, etc.

Le Gouvernement a le devoir de venir en aide aux marins-pêcheurs dont on évaluait déjà, pour la première semaine, le manque à gagner à quatre millions de francs.

En Bretagne, dans la partie sinistrée, se pratique la pêche artisanale et les marins, à la sortie d'un hiver sans travail, s'approprient à partir en mer poser leurs filets et leurs casiers lorsque la catastrophe s'est abattue sur eux. Ils sont actuellement bloqués dans les ports. Vous ne pouvez rester insensible à la détresse de ces familles si cruellement éprouvées.

Ostréiculteurs et mytiliculteurs sont toujours en émoi et demeurent sur le qui-vive. 700 hectares de parcs à huîtres sont menacés. Cela représente 4.000 tonnes de coquillages d'une valeur de 40 millions de francs. Bien que ces parcs soient généralement situés en eau profonde, il faut s'attendre à des dégâts. Les bouchots à moules sont déjà gravement atteints et les pouvoirs publics ne pourront ignorer cette catégorie professionnelle durement touchée.

Enfin je me dois d'appeler votre attention sur une autre conséquence de ce drame de la mer. Au large des plages de Perros-Guirec, Trégastel et Trébeurden, se détache à l'horizon un chapelet de petites îles, appelé les Sept Îles, dont l'une, l'île Rouzic, est connue dans le monde entier. Elle constitue une réserve ornithologique importante puisque 30.000 oiseaux de mer y séjournent chaque année pendant la belle saison. Il s'agit, pour l'essentiel, de macareux, appelés communément perroquets de mer, de guillemots, de pingouins et de fous de Bassan. Certaines espèces sont rares et même en voie de disparition. Ces oiseaux viennent de l'extrême Nord à la saison des amours, font leur nid sur l'île Rouzic et repartent à la fin de l'été avec leur nouvelle progéniture.

Hormis les fous de Bassan qui vont en mer, à 200 kilomètres et même davantage, pêcher leur nourriture et qui ont, en grande partie, résisté, les autres oiseaux ont, pour les trois quarts, péri, victimes de la « marée noire ». Des milliers d'entre eux ont été recueillis dans un hôpital improvisé à la hâte à Perros-Guirec et il est touchant de constater avec quel intérêt la population s'est mise en quête des oiseaux sur le rivage, et avec quel dévouement elle les a soignés.

Monsieur le ministre, je suis persuadé que vous aimez les oiseaux, comme nous tous. Faites que des crédits soient mis à la disposition de la ligue française pour la protection des oiseaux de façon que soit rapidement reconstituée et agrandie la réserve des Sept Îles, l'une des plus belles parures de notre beau pays.

Je terminerai mon propos en lançant un pressant appel à ceux qui, dans le pays, ont pour mission d'éclairer l'opinion : les journalistes, la radio, la télévision.

Nul n'ignore que le département des Côtes-du-Nord est tout entier frappé par la catastrophe, car le tourisme, après l'agriculture, et bien avant l'industrie, constitue sa principale ressource.

Depuis quinze jours, c'est le déferlement sur nos plages, sur nos grèves, d'une nuée, j'allais dire d'une marée, de journalistes français et étrangers. Nous sommes heureux de les accueillir. La plupart d'entre eux font consciencieusement leur métier. D'autres, en revanche, photographient et écrivent en dépit du bon sens. Je m'élève particulièrement contre l'article publié dans une revue hebdomadaire considérée pourtant comme sérieuse et qu'il me faut nommer. Il s'agit de la Vie catholique illustrée qui, dans son numéro du 19 au 25 avril, reproduit des propos volontairement exagérés et erronés. L'article, je n'hésite pas à le dire, a été écrit dans l'intention de porter préjudice à notre région déjà si douloureusement éprouvée, alors même que les Bretons continuent à panser leurs blessures et à se battre contre l'adversité. Leur opiniâtreté et leur courage viendront à bout de ces difficultés passagères et, bientôt, ils auront nettoyé leurs plages.

Amis journalistes, en leur nom, je vous demande instamment de revenir nombreux et souvent chez nous. Vous nous devez autant d'articles et de photographies illustrant notre redressement que vous en avez publié pour étaler nos misères. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

Nous demandons à bénéficier d'une propagande intense de la presse, sur les ondes et sur les écrans, afin que tout le monde sache que nous sommes en mesure d'accueillir les centaines de milliers de Français et d'étrangers qui, en 1967, viendront prendre en Bretagne, et plus particulièrement sur la Côte de Granit rose et les régions sinistrées, les vacances indispensables que leur impose la vie moderne. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. le président. La parole est à M. Dumortier. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)

M. Jeannil Dumortier. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, des pollutions accidentelles d'une extrême gravité comme celle qu'a entraînée la catastrophe du *Torrey Canyon* ou l'éclatement d'un collecteur de raffinerie alertent à juste titre l'opinion publique en soumettant à une bien cruelle épreuve des populations entières. Mais la crise aiguë que nous connaissons ne doit pas nous faire oublier l'empoisonnement chronique de nos côtes.

Je veux rappeler qu'après la signature à Londres, le 12 mai 1954, de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures et après le décret du 7 octobre 1958, fut instituée en avril 1961 la commission nationale de la pollution, qui créa en son sein deux sous-commissions.

Le rôle de la première était de définir les méfaits des rejets d'hydrocarbures en mer.

Les navires pollueurs sont avant tout les pétroliers qui, après décharge, nettoient leurs citernes à pétrole et se débarrassent en mer en rejetant environ 1 p. 100 de leur cargaison. Les autres navires utilisant le mazout rejettent eux aussi des déchets à la mer.

Ces hydrocarbures s'étaient en général en formant sur la mer une pellicule. Une tonne de produit peut recouvrir 1.200 hectares. L'eau de mer provoque une émulsion qui est attaquée par des agents bactériens et autres; mais, étant donné l'importance des déversements actuels, ces agents ne disposent pas d'un temps suffisant pour être efficaces. En effet, un double mécanisme agit : la rotation de la terre d'Est en Ouest provoque la création de courants marins refouant vers l'Europe, et les vents d'Ouest dominants contribuent à diriger vers nos côtes ces produits indésirables.

Après avoir recherché les causes de la pollution, la première sous-commission a étudié ses dégâts.

Sur les plages, les rejets obligent les municipalités intéressées à de coûteux travaux de nettoyage. C'est ainsi qu'au Touquet-Paris-Plage, par vent d'Ouest, sont recueillies de très grosses sphères de goudron et de sable en quantité telle que plusieurs camions sont nécessaires pour les emporter.

Les dégâts causés à la faune et à la flore marines sont maintenant connus de tous. Les conchyliculteurs, les mitylculteurs et les ostréiculteurs sont menacés de ruine.

Il y a danger aussi pour les poissons, par action sur le frai; ce qui explique la diminution de certaines espèces, telle le rouget; certains poissons de surface gagent d'autres territoires.

La sous-commission a signalé qu'elle avait été informée de la diminution du nombre des mulets, des bars et des maquereaux près de l'île d'Ouessant.

Vous savez aussi, monsieur le ministre de l'intérieur, que l'existence de produits cancérogènes, notamment de benzo-3-4-pyrène a été signalée dans des sables vaseux de certains estuaires. Je note en passant que ces produits ne sont pas présents dans le pétrole brut, mais seulement dans certaines huiles usées; ce qui est tout de même rassurant quant aux conséquences lointaines du naufrage du *Torrey Canyon*.

Notre excellent collègue Bourdellès a traité du problème des oiseaux. Il est bien difficile de rester insensible devant la détresse d'un goéland ou d'une mouette aux plumes collées.

Les membres de la première sous-commission, considérant les méfaits de la pollution, demandaient à la délégation française à la conférence de Londres, le 2 février 1962, de s'efforcer d'obtenir l'interdiction totale de tout rejet à la mer de résidus d'hydrocarbures et de lubrifiants.

La deuxième sous-commission, chargée de l'étude des moyens de lutter contre la pollution, soulignait l'insuffisance de la réglementation actuelle et la nécessité, pour les navires pétroliers, lors du nettoyage de leurs tanks en cours de route, de rassembler en un slop-tank tous els résidus après épuration à bord des eaux de ballastage et de lavage.

Quant aux navires non-pétroliers, l'utilisation de soutes à combustible pour recueillir les eaux de lest devrait entraîner la séparation des résidus avant le rejet de ces eaux à la mer.

Le gouvernement français proposait, en 1962, d'étendre de 50 à 100 milles la zone d'interdiction de rejet des hydrocarbures,

de fixer au dixième degré de longitude ouest la zone interdite pour les navires pétroliers, de porter de 50 à 100 milles les limites de la zone interdite pour les non-pétroliers et d'étendre l'application des dispositions de la convention à des navires de charge inférieure à 500 tonnes et de puissance inférieure à 200 chevaux.

La deuxième sous-commission demandait, elle, que du dixième degré de longitude ouest, la zone passe au trentième et que la limite soit fixée au quarantième degré de latitude nord.

Elle soulignait l'intérêt d'équiper les principaux ports, et surtout les ports de chargement des nations signataires de la convention, d'installations de déballastage et de réception des résidus, voire de lavage et de dégazage.

Devant les réticences de certains Etats, seuls hélas! ont été retenus quelques amendements à la convention de 1954: l'extension, demandée par la France, de 50 à 100 milles, de la zone interdite pour les non-pétroliers, l'application des dispositions de la convention aux navires d'une charge supérieure à 150 tonnes — et non plus 500 — ainsi que l'interdiction aux navires pétroliers d'au moins 20.000 tonnes d'effectuer tous rejets en zone interdite, sauf exception.

Mais il ne suffit pas de signer des textes; encore faut-il les appliquer: d'où la nécessité d'un contrôle et de sanctions.

Messieurs les ministres, si l'interdiction était totale, le contrôle pourrait s'effectuer efficacement à quai, en bout de traversée. Est-ce possible? C'est en tout cas souhaitable car nous ne pouvons pas continuer à tolérer le déversement sur les eaux de milliers de tonnes de masses huileuses. Il y va de l'avenir de tous.

Je suis persuadé que l'Assemblée unanime voudra bien demander au Gouvernement d'agir dans ce sens auprès de ses partenaires déjà signataires de la convention et qu'il incitera les nations qui ne l'auraient pas encore signée à le faire.

La sensibilisation de l'opinion publique à la pollution de quelques zones côtières a entraîné une réaction lamentable: le refus de consommer du poisson. Alors que nos zones de pêche s'étendent de la mer du Nord à la Scandinavie, des eaux du Labrador et de Terre-Neuve, au large du Canada, jusqu'aux côtes d'Afrique, nombre de nos concitoyens, et, hélas! de nos concitoyennes boudent le poisson parce qu'ils le croient « mazouté ».

Je veux que toutes et que tous sachent que du marin-pêcheur au patron de pêche, de l'armateur au mareyeur, chacun fait son devoir et n'a qu'un désir: servir à la consommation un poisson impeccable.

« Le poisson « mazouté », écrit M. Keller, est un poisson mort qui ne nage plus, alors que nos chaluts travaillent à 200, 300 mètres de profondeur et plus et ne capturent que des poissons vivants et qui nagent. »

Aucun patron de pêche, dont l'orgueil n'est pas la moindre qualité, ne relèverait un chalut dans une mer présentant la moindre souillure.

M. Hervé Landrin. Très bien!

M. Jeannil Dumortier. Je demande instamment aux pouvoirs publics d'utiliser tous les moyens dont ils disposent et en particulier la télévision pour faire connaître, à l'aide de cartes, les principaux lieux de pêche.

M. André Fanton. Très bien!

M. Jeannil Dumortier. Il faut briser ce que M. le sénateur-maire de Boulogne appelait, il y a quelques jours, une « psychose injustifiée ».

Est-il meilleur aliment qu'un poisson frais venu directement de la mer sur votre table? Ce poisson frais que, par tous les temps, nos hardis marins-pêcheurs ramènent de toutes les mers, apaise votre faim et satisfait votre gourmandise. Elle est plus belle et plus fraîche, la marée qui nous est offerte que celle, tardive, qui priva un grand roi d'un grand cuisinier!

Mais il est nécessaire en même temps d'aider tous ceux et toutes celles qui vivent par et pour la pêche et de ses industries annexes. C'est pourquoi je vous demande d'aider en particulier les fonds régionaux de l'organisation du marché. Je sais que la moitié des crédits ont déjà été dégagés et je m'en réjouis. Mais cela ne suffira pas. Des crédits spéciaux seront nécessaires.

En effet, vous rappellerai-je que le chiffre d'affaires de « la pêche » accuse actuellement une baisse de 40 p. 100.

Je comptais limiter là mon propos mais, il y a quelques instants, monsieur le ministre, vous avez dit en substance: Le 8 avril, contrairement aux prévisions...

Je déplore de devoir vous signaler que vous avez été inexactement informé. En outre, il est regrettable de constater que dans une grande partie de la presse, à la radiodiffusion, à la télévision, une sorte de campagne s'est développée, tendant à rejeter sur la météorologie nationale une large part de la responsabilité de l'absence de mesures efficaces pour assurer la protection de nos côtes.

Je rappellerai quelques dates, monsieur le ministre. Vous n'avez d'ailleurs pas, à l'époque, la charge du ministère de l'intérieur.

L'échouement du *Torrey Canyon* s'est produit le 18 mars. La météorologie nationale n'a été saisie de cette affaire que le 23 mars et, malgré les indications très pessimistes fournies ce même jour par un « prévisionniste », elle n'a été consultée régulièrement qu'à partir du 4 avril, lors de la réunion des préfets intéressés.

Dès le 6 avril au matin, le retour des vents au régime du Nord-Est a été prévu et confirmé le 7 avril. J'ai sous les yeux le tableau comparatif des vents prévus fourni aux services hydrologiques et des vents réels. Je ne citerai que quelques prévisions : celles du 6 avril pour le 7 avril : vent de Nord à Nord-Est : 15 à 25 nœuds. En réalité, dans la Manche Ouest, on a observé un vent de Nord-Est de 15 à 20 nœuds faiblissant de 10 à 15 nœuds.

Le 7 avril, les services de la météorologie donnent les prévisions pour le 8 avril. Ils annoncent un vent de Nord-Est de 10 à 20 nœuds ; en fait, le vent observé est un vent d'Est-Nord-Est de 10 nœuds.

Le 8 avril, les prévisions, données pour le 9, mentionnent un vent de Nord-Est de 5 à 15 nœuds. Le vent de Nord-Est, d'abord effectivement de 10 à 15 nœuds, s'amplifia de 20 à 25 nœuds.

Et le 10 avril, la « marée noire » envahissait nos côtes. Il ne faut pas faire le procès de gens qui ont réellement et complètement rempli, en l'occurrence, la tâche qui leur était assignée. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste, du groupe communiste et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. Christian Bonnet. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. Christian Bonnet. M. Louis Joxe, ministre d'Etat, admettait volontiers la semaine dernière au Sénat que l'affaire du *Torrey Canyon* fût évoquée lors d'un débat maritime.

Cette Assemblée admettra volontiers, j'imagine, qu'à l'occasion du débat sur le naufrage du *Torrey Canyon* j'esquisse ce que devrait être en France une véritable politique de la mer.

On permettra au maire de Carnac de qualifier de « mégalthique » l'indifférence qui s'attache de longue date, en France, aux problèmes de la mer. La France est une nation de terriens. De 1870 à 1914, elle a eu les yeux fixés sur la ligne bleue des Vosges ; elle les a eus sur la ligne Maginot dans les années qui ont précédé la seconde guerre mondiale, et elle semble avoir oublié qu'elle doit sa libération à l'une des plus grandes opérations maritimes de l'histoire.

Elle a aussi perdu de vue ce qu'une très haute personnalité de l'Etat, mémorialiste de grand talent, écrivait à propos des préoccupations des ministres des puissances alliées en 1942. « Pour les ministres et les services, écrit le général de Gaulle dans ses mémoires, il n'était alors question que de *shipping*, le tonnage devenait une hantise ».

A l'abri de cette indifférence de la nation pour les problèmes maritimes, tous les gouvernements, reconnaissons-le, se sont installés dans une coupable indifférence, une méconnaissance, en tout cas, dont j'ai eu la révélation dès le jour de 19... — je ne citerai pas l'année ! — où, étant allé, accompagné de mon collègue Lachèvre, rapporteur du budget de la marine marchande au Sénat, voir un éminent ministre des finances pour évoquer avec lui la nécessité d'affecter un supplément de crédits à l'établissement national des invalides, dont la dotation atteignait alors 17 milliards d'anciens francs, j'ai entendu le ministre me répondre : « Mais, mon cher Bonnet, je ne savais pas qu'il y eût tant d'invalides dans la marine ! ».

Ce jour-là, mesdames, messieurs, j'ai mesuré le degré d'incompréhension de la nation et des pouvoirs publics à l'égard de la chose maritime.

Tirer profit de cette malheureuse affaire du *Torrey Canyon* pour mettre en œuvre une politique de la mer, voilà du moins un résultat vers lequel je voudrais essayer de polariser vos esprits pendant quelques minutes.

Une politique de la mer, qu'est-ce à dire ? C'est essentiellement, et comme toujours en matière de politique, des moyens et une volonté.

Des moyens d'abord, et ils exigent tout à la fois un outil et des crédits.

A propos de l'outil, une satisfaction a été donnée aux députés des départements côtiers lors de la réorganisation des structures gouvernementales intervenue récemment. Je veux dire par là que nous avons vu échapper à une fureur réformatrice, qui s'appuyait sur les mauvais génies du « désenclavement », les services de la marine marchande menacés de démantèlement.

Mais une satisfaction nuancée seulement, dans la mesure où l'adjectif « maritime » n'a pas même été utilisé, monsieur le

ministre des transports, pour marquer vos nouvelles responsabilités.

Satisfaction nuancée en ce sens que nous eussions vu plutôt un grand ministère des affaires maritimes et aériennes qu'un ministère des transports et, sous-entendu, « des affaires maritimes ». Pourquoi ne pas rattacher à votre tutelle la direction des ports, la direction des phares et balises, peut-être certains services d'hydrographie, plutôt que la direction des transports terrestres qui risque d'accaparer très rapidement, sur le plan économique comme sur le plan social, l'essentiel du temps que vous pouvez consacrer aux affaires publiques ?

Au sujet de l'outil, notre satisfaction n'est donc que nuancée.

Quant aux crédits, deux problèmes vous échoient, monsieur le ministre, l'un immédiat et l'autre qui se posera très rapidement dans les semaines qui viennent.

Le problème immédiat ? Pour la première fois, le budget de 1966 a fait apparaître une dotation de 7.120.000 francs, modeste, certes, mais non misérable — c'était la première fois que nous pouvions utiliser ce qualificatif de « modeste » — au chapitre 41-00, au titre de l'adaptation de l'industrie des pêches. Trois millions 400.000 francs en ont déjà été distraits, temporairement je veux le croire, par les appétits des services de la rue de Rivoli, au titre de la lutte contre la « marée noire » ; ce qui ne paraît pas — et vous serez certainement d'accord avec moi — correspondre à l'objet du chapitre 41-00.

Vous aurez à rétablir ces 3.400.000 francs. Sans doute pourrez-vous le faire à partir d'un virement venu du chapitre 37-95 du budget des charges communes — crédits pour dépenses accidentelles — qui a été doté de 50 millions de francs dans le budget de 1967 comme il l'avait été dans celui de 1966. Mais il faudra faire mieux que rétablir le crédit primitif. Comme le disait tout à l'heure M. Dumortier, il faut d'ores et déjà prévoir une augmentation de la dotation du fonds régional d'organisation du marché.

Aucune hypothèse de travail n'avait envisagé les conséquences que pourrait avoir une catastrophe comme celle du *Torrey Canyon* sur les cours du poisson, cette éventualité paraissant peu vraisemblable. Or ces conséquences ont déjà entraîné des interventions des F. R. O. M., d'un montant très supérieur à celui qui était prévisible.

Mais, à côté de ce problème concernant le budget de 1966, un autre problème se pose, plus large celui-là, qui concerne le budget de 1968.

Le projet de budget de 1968 se présente — ce n'est un secret pour personne — sous des auspices peu favorables. Des arbitrages interviendront, marqués par des « échenillages » — c'est le terme retenu depuis quelques années — et nous savons fort bien qu'*in fine* le Premier ministre sera appelé à trancher, à rogner, à dire qu'il faut abattre systématiquement tant pour cent sur les crédits de chaque département ministériel.

Je vous dis alors dès maintenant, monsieur le ministre des transports, pendant qu'il en est encore temps — car ce ne sera plus le cas au moment de la discussion budgétaire — que, s'il est normal de retirer un plat à un convive dont le repas en comportait quatre, il n'est pas possible de soustraire une seule cuiller du brouet très clair alloué depuis quelques années déjà à la marine marchande.

Dans votre département ministériel, les services de la place Fontenoy sont réduits à la portion congrue depuis de nombreuses années, à ce point qu'ils ont « encouru » — j'emploie ce mot à dessein — les félicitations du ministère des finances pour leur gestion. Avec 10 p. 100 seulement de dépenses de fonctionnement, comment voulez-vous, monsieur le ministre, qu'il soit possible d'administrer dans de bonnes conditions ?

Une politique, ce sont des moyens marqués par un outil et par des crédits ; mais une politique, c'est aussi une volonté. Or il apparaît que cette volonté fait encore défaut. Je n'en veux qu'un exemple.

Lors de la réunion d'un comité interministériel, restreint, tenue sous la présidence du chef de l'Etat, le mardi 20 juillet 1965, il avait été décidé qu'un groupe de travail interministériel examinerait la possibilité de créer un corps de défense de la marine marchande où certains marins pourraient être appelés à accomplir leurs obligations militaires. Ce groupe de travail, dont la création a pourtant été décidée il y a bientôt deux ans, ne s'est pas encore réuni, cependant que « sur le tas » s'est poursuivie l'expérience extrêmement prometteuse d'un corps de défense qui, englobant le secteur allant de Douarnenez aux Sables-d'Olonne, a montré ce que pouvait donner une coordination des services attachés à la mer quand elle était confiée à des hommes qui connaissent bien les problèmes de la mer.

Qu'avons-nous vu depuis le mois de juillet 1965 ? Nous avons vu se réunir une commission dite de réforme des services extérieurs de la marine marchande, fâcheusement animée, semble-t-il, par certains hauts fonctionnaires dont je ne nie pas

la valeur professionnelle, mais dont je dirai avec force qu'ils n'ont des problèmes de la mer qu'une connaissance très lointaine.

Amené par mes fonctions de rapporteur du budget de la marine marchande dans la précédente législature — donc jusqu'au 2 avril dernier — à avoir connaissance, en vertu de l'ordonnance du 30 décembre 1958, de tous les documents pouvant intéresser le département de la marine marchande, j'ai pu lire le procès-verbal de l'une des récentes séances de cette commission. Et qu'y voit-on en fait de volonté d'avoir une politique maritime ?

Tout d'abord — mais ce n'est qu'un vœu, Dieu merci ! et nous vous demandons déjà de ne pas le suivre — on envisage de supprimer la gendarmerie maritime. Je vous dirai à cet égard, monsieur le ministre, qu'on avait déjà supprimé la gendarmerie maritime en 1935 pour raison d'économie et qu'on l'a rétablie quelques années plus tard... pour la même raison !

On voudrait aussi réduire à trois le nombre des directions de l'inscription maritime. Le directeur déjà chargé du secteur allant de Douarnenez aux Sables-d'Olonne — secteur qu'il parcourt au volant d'une 403 vieille de sept ou huit ans — serait donc ainsi chargé d'un secteur allant de Saint-Servan-sur-Mer jusqu'à Hendaye. Je me demande vraiment si ceux qui ont prévu de telles dispositions entendent « raison garder ».

Au point de vue administratif, il y a en France, monsieur le ministre, deux secteurs : celui de l'administration des finances, et celui de tous les autres départements. Dieu sait de quelle considération nous pouvons entourer le corps de hauts fonctionnaires de l'administration des finances que nous envient, à juste titre, tant de pays, en Europe et même dans le monde ! Dieu sait qu'elle est leur qualité intellectuelle, leur sens de l'Etat et leur désintéressement ! Mais Dieu sait aussi combien ils sont — et par force — éloignés des réalités concrètes.

Aussi pensons-nous que, dans des affaires aussi particulières que les affaires maritimes, il conviendrait peut-être de ne pas s'en remettre au seul avis de ces grands commis des finances, quelles que puissent être, je le répète, leurs éminentes qualités.

M. André Salardaino. Bravo !

M. Christian Bonnet. Monsieur le ministre, cette commission dite de réforme des services extérieurs n'émet qu'un avis. Certes, il vous appartient — et à vous seul — de décider. Je veux croire que vous choisirez la voie d'une adaptation, d'une refonte — car il en faut une — mais avec le souci de maintenir un corps dont le statut militaire n'a pas à être mis en cause, de maintenir une administration qui, sur le plan social, a rendu au Gouvernement et au pays de très grands services en évitant, notamment, que ne deviennent plus graves encore les mouvements sociaux nés au début de l'année sur nos côtes. Je tiens à le dire ici si, d'aventure, on ne s'en est pas très bien rendu compte rue de Rivoli.

Vous aurez à faire en sorte que soit dotée de moyens suffisants cette administration que l'on a beau jeu de dire inefficace dès lors qu'on lui retire toutes les possibilités d'assurer la surveillance des pêches et la sécurité en mer.

Je ne veux pas insister davantage, mais je voudrais faire remarquer, en terminant, que cette affaire du *Torrey Canyon* comporte deux enseignements.

Le premier permet au Gouvernement de prendre véritablement conscience de la place que tient la pêche dans nombre de régions de l'Ouest, les plus défavorisées. Il en coûtera moins au pouvoirs publics de maintenir ou de créer des emplois dans les activités maritimes correspondant à la situation géographique, à la vocation et au tempérament des régions de l'Ouest, qu'il leur en coûtera de créer des emplois industriels de substitution.

Le deuxième enseignement met en évidence les dangers que court une région dont la richesse ne résulte pratiquement que d'une mono-activité. A côté de l'encouragement nécessaire qu'il convient de donner aux activités maritimes, il faut que le Gouvernement mette nos provinces de l'Ouest en mesure de parer, d'amortir, d'une manière plus efficace et plus autonome, des chocs semblables à ceux que peut causer à l'économie d'une région une catastrophe comme celle du *Torrey Canyon*.

Messieurs les ministres — et vous voudrez bien m'excuser, monsieur le ministre de l'intérieur, de m'être jusqu'à maintenant adressé surtout à M. le ministre des transports, chargé de la marine marchande — nous aurons à débattre, vendredi prochain, des problèmes de la viticulture. Nous connaissons tous l'importance de la viticulture. Je suis le premier à reconnaître son importance dans l'économie de certaines régions, mais ne faut-il pas rappeler que ce débat sera sans doute le dix-septième si ce n'est le vingt et unième depuis trois ou quatre ans ? Ayant déposé ce matin même une question orale avec débat sur la situation des activités maritimes en général et de la pêche en particulier, je souhaite, monsieur le ministre des transports, que vous puissiez prendre l'engagement de faire inscrire cette question à l'ordre du jour. Nous pourrions ainsi consacrer une de nos séances aux problèmes maritimes, en particulier à ceux

de la pêche, à la veille de l'entrée en vigueur du marché commun du poisson et de la naissance de « l'Europe bleue », laquelle, je le précise en terminant, verra le jour sur la base d'un rapport établi par un membre du corps si injustement attaqué de l'inscription maritime, devenu haut fonctionnaire européen. (Applaudissement sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union démocratique pour la V^e République.)

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

M. Gabriel Miossec. Monsieur le président, messieurs, les ministres, le samedi 18 mars, vers neuf heures du matin, par temps clair, deux petits bateaux du Finistère — dont le *Mater Christi* de l'île de Sein — pêchaient la langouste aux abords des Seven Stones dans la Manche, quand ils virent se profiler au large la silhouette d'un grand pétrolier qui faisait cap sur eux.

Intrigués par cette route anormale, ils observèrent le pétrolier tout en continuant à pêcher. A leur étonnement succédèrent l'inquiétude et la colère, quand ils le virent se diriger droit sur les rochers à son régime de croisière.

Les gardiens du bateau-feu qui mouillait dans le voisinage s'aperçurent aussi de l'erreur de navigation commise et tentèrent, au moyen de signaux, d'attirer l'attention de l'officier de quart. De leur côté, les deux petits langoustiers, voyant le danger grandir, lancèrent des fusées de détresse.

Toutes ces interventions restèrent sans effet et le pétrolier *Torrey Canyon* vint s'écraser à pleine vitesse sur les rochers. Le pilotage automatique était peut-être en service. Mais il semble certain qu'il ne devait y avoir aucun officier de quart sur la passerelle, ni aucun marin de veille sur le pont.

Cette inqualifiable négligence — vous avez dit vous-même, monsieur le ministre, qu'elle était inadmissible — trouve sans doute son origine dans le recrutement au rabais des états-majors et des équipages auquel procèdent les compagnies de navigation qui utilisent des pavillons de complaisance. Ces compagnies se montrent plus soucieuses de réaliser des économies que d'assurer à leurs bateaux la sécurité la plus élémentaire.

Il semblerait, d'autre part, que l'affolement ait succédé à l'accident et qu'un temps précieux ait été perdu en atermoiements. Sans doute est-il aisé d'indiquer après coup ce qu'il eût fallu faire. Mais le simple bon sens conseillait de faire pomper, si possible, la cargaison par un autre pétrolier, puis de mettre le feu au pétrole qui restait dans les cales.

Il était absurde de toute façon de songer à renflouer un bateau dont la coque, certainement éventrée, était encastrée dans les rochers, de même qu'il était illusoire de le couler, alors qu'il était échoué sur des rochers affleurant à basse mer.

Si les nations maritimes sont décidées à prévenir de tels accidents, il est indispensable que soit établie une réglementation internationale propre à mettre un terme aux abus et aux facilités dont bénéficient les bateaux naviguant sous pavillon de complaisance.

Une autre cause de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures provient du déballastage des pétroliers au voisinage des côtes. Sans doute existe-t-il une réglementation internationale interdisant cette opération à moins de cinquante milles du rivage, distance qui sera d'ailleurs portée à 100 milles à partir du 18 mai prochain. Mais, pratiquement, les commandants des pétroliers sont tenus de respecter des horaires très stricts. Aussi hésitent-ils à se détourner pour déballaster dans des zones autorisées et encore plus à utiliser les stations de dégazage et déballastage du Havre, de Brest ou de Marseille, où la perte de temps est d'environ 12 heures et où la dépense varie entre 30.000 et 40.000 francs.

Après déchargement, 1 p. 100 environ du pétrole transporté reste dans les cales. Pour un pétrolier moyen de 60.000 tonnes, ce pourcentage représente donc 600 tonnes, soit pour dix rotations annuelles — nombre habituel — 6.000 tonnes par an pour un seul bateau.

On ne peut donc s'étonner de la pollution permanente de la mer et de nos côtes. La solution ? Exiger de tout pétrolier un déballastage avant qu'il quitte le port où il a livré son chargement, contre remise d'une attestation de la station.

L'accident du *Torrey Canyon* a posé, pour la première fois sur une très grande échelle, le problème de la pollution massive de l'eau de mer et des côtes. Un certain désarroi a présidé à la mise en place des premières mesures, tant en Grande-Bretagne que chez nous. La complexité du problème tenait à la masse de mazout libérée, la cargaison du navire étant de 110.000 tonnes.

On tenta successivement de détruire le mazout par le feu, opération qui se révéla impossible quand il était en émulsion dans l'eau de mer ou en couche trop fine pour être portée à une température suffisante ; de le décomposer par des détergents, aussi nocifs pour la faune et la flore marines que le

mazout lui-même; de le pomper, ce qui était impossible car c'est une pellicule impalpable qui s'étalait à la surface de l'eau.

Le mazout n'ayant pu être détruit en mer, il devait fatalement parvenir à la côte, polluant plages et rochers.

A cette première catastrophe devait s'en ajouter une autre: la publicité à l'américaine donnée par la presse et la radio créa aussitôt chez les consommateurs la psychose du poisson pollué.

Or, si les oiseaux de mer se sont laissés surprendre en se posant sur l'eau polluée, on n'a pas encore trouvé de poissons contaminés, car ils se tiennent à une certaine profondeur. De nombreuses espèces vivent même sur le fond. Il en est ainsi des crustacés: homards, langoustes et langoustines.

La désaffectation pour le poisson s'est traduite par une mévente désastreuse. Au cours de la seule journée du 12 avril, la vente du poisson a diminué de 50 p. 100. Des centaines de tonnes de poissons ont dû être livrés à la pisciculture et aux usines de sous-produits, et ce malgré un effondrement des prix. Du 4 au 11 avril, le prix moyen du poisson vendu par les mandataires était de 2,8 francs le kilogramme. Les 13, 14 et 15 avril, ce prix moyen est tombé à 1,40 franc, soit une baisse de 50 p. 100 à aussi.

Les marins-pêcheurs ne peuvent percevoir un salaire décent; la rentabilité des bateaux n'est plus assurée. Les mareyeurs supportent de lourdes pertes car aux pertes brutes s'ajoutent les frais normaux d'exploitation: emballage, main-d'œuvre, charges sociales. Circonstance aggravante, cette mévente survient à un moment où la pêche française connaît une crise très grave, caractérisée par la disparition progressive de la rentabilité des exploitations et, depuis un an, par l'arrêt de tout investissement dans l'armement.

Cette situation trouve son origine dans les coûts de production plus élevés chez nous que chez nos concurrents du Marché commun qui bénéficient d'aides substantielles de la part de leur gouvernement respectif. Elle se concrétise par une augmentation de 70 p. 100 des importations de poisson frais et congelé, alors que, dans le même temps, nos exportations ont diminué de 25 p. 100.

L'incidence sur l'économie bretonne est très importante. Il suffit, pour s'en convaincre, de rappeler que la production des ports bretons représente près de 50 p. 100 du tonnage français et 60 p. 100 de la valeur du poisson débarqué sous pavillon national.

Aussi, monsieur le ministre, vous demanderai-je instamment de prendre l'initiative d'un règlement international pour prévenir les accidents de navigation susceptibles de survenir aux pétroliers et pour imposer aux navires leur déballastage avant le départ du port de déchargement.

Je vous demande également de considérer l'industrie de la pêche maritime comme sinistrée et de prendre, en conséquence, toutes mesures utiles en vue de réparer les dommages causés.

Je vous invite enfin à poursuivre et à intensifier votre action d'information de l'opinion publique en ce qui concerne les incidences exactes de ces sinistres sur la qualité des produits de la pêche, qu'il s'agisse du poisson, des crustacés ou des huîtres. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Duroméa. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

M. André Duroméa. Monsieur le ministre, je visitais hier les côtes du Nord de la Bretagne et les plages souillées par le pétrole brut.

J'ai rencontré de nombreux maires ainsi que les membres des bureaux des comités de défense de la Côte de granit rose et du Trégor.

Je puis vous affirmer que le mécontentement est grand et que, pendant ces dernières semaines, les Bretons — et avec eux des millions de Français — ont fait l'expérience amère de l'inefficacité du Gouvernement.

Partout, j'ai constaté une protestation unanime: « On nous a tout promis et presque rien donné », dit-on; ou encore: « Pourquoi avoir attendu et n'avoir pas pris les mesures nécessaires aussitôt après le naufrage du *Torrey Canyon* ? »

C'est en effet le 18 mars que ce navire s'échouait sur les récifs des Cornouailles. Dans les jours qui suivirent, la « marée noire » polluait inexorablement les côtes anglaises et l'on assistait, passifs, aux efforts improvisés et inefficaces de nos voisins d'outre-Manche.

Au lieu de vous attaquer tout de suite au problème, vous avez tenté de rassurer à tout prix. Dès le 23 mars, les éleveurs d'huîtres écrivaient au préfet des Côtes-du-Nord pour lui faire part de leurs inquiétudes et déjà on leur répondait que « toutes les précautions étaient prises ».

Un grand quotidien du soir, qui passe pour être bien informé des opinions gouvernementales, titrait sur huit colonnes: « Les

côtes françaises sont prêtes pour la bataille du mazout » et le journal *La Nation* assurait, avec la même sérénité, que « la Bretagne ne serait pas touchée ».

On affectait le même optimisme à la réunion tenue chez M. Frey par les préfets des dix départements côtiers: « Il n'y a aucune chance sur mille pour que le pétrole arrive chez nous », y affirmait-on.

Mais, le 6 avril, on indique en haut lieu que « la nappe arrive sur nous ». C'est alors seulement que le Gouvernement prend quelques mesures nettement insuffisantes mais jugées par lui indispensables. Un avion Neptune fait plusieurs sorties par jour pour vérifier que le mazout arrive bien. Et il arrive en effet! A partir du 8 avril, les côtes, de Trebeurden à la baie de Morlaix, seront souillées les unes après les autres.

Monsieur le ministre, je vous rappelle que, le 4 avril, je vous avais demandé, par voie de question écrite, quelles mesures le Gouvernement entendait prendre pour éviter aux régions menacées les graves dommages qu'elles pourraient subir, car l'inquiétude régnait aussi sur les côtes normandes.

N'ayant obtenu aucune réponse, je vous ai posé, le 11 avril, une question orale avec débat, en vous priant de bien vouloir m'indiquer « les mesures et les moyens en hommes, en matériel et en crédits que vous entendiez mettre en œuvre pour protéger efficacement le littoral menacé et pour parer, puis remédier aux graves conséquences de la pollution par le pétrole brut ».

Ce même jour, un autre quotidien, bien informé lui aussi, titrait: « Soyez confiants, les plages de nos vacances ne seront pas souillées cet été ».

Hélas! les mânes du docteur Coué qu'on avait invoquées depuis des jours, se révélaient impuissantes devant la réalité de la « marée noire ». Les magnifiques plages des Côtes-du-Nord étaient gravement atteintes. La couche de mazout était parfois épaisse de trente centimètres, souillant pour longtemps les rochers, tuant des milliers d'oiseaux, polluant quelques parcs à huîtres et en menaçant des dizaines d'autres.

Mais le Gouvernement cherchait encore à rassurer. Le conseil des ministres déclarait: « Ce n'est qu'une affaire très grave, mais pas du tout catastrophique ». Pourtant, le lendemain, cela devenait « une catastrophe » et, le surlendemain, « une calamité nationale ».

Comment donc expliquer ce retard ?

On nous donnera comme excuse que les vents ont changé, que les spécialistes de la météorologie ont établi des prévisions qui se sont révélées inexactes. A cet égard, une mise au point a été faite par le syndicat C. G. T. des employés de la météorologie nationale, qui a démenti ces affirmations.

Hier, au cours d'une réunion que je tenais à Plouguivel, le représentant des pêcheurs a soutenu que les prévisions de Radio-Conquet étaient exactes. On a donc incriminé les spécialistes ou la malignité des vents, mais tous les pêcheurs bretons, tous les officiers de marine qui ont navigué dans cette région vous diront que les courants et les vents y sont capricieux et changeants; n'a-t-on pas souvent ramassé sur les côtes bretonnes des débris provenant de naufrages ayant eu lieu sur les côtes anglaises de Cornouailles ?

Aucune personne compétente n'aurait osé prétendre que le pétrole n'atteindrait pas la Bretagne. Dès le début, on devait penser qu'il polluerait nos côtes. Le rôle du Gouvernement était donc de prévoir, et de prévoir les pires éventualités pour être prêt à y faire face.

Il est inexplicable et impardonnable d'avoir perdu tant de temps et de n'avoir pas envisagé les moyens d'une surveillance efficace de la progression des nappes de pétrole. On nous dit que les calculs des spécialistes ont été déjoués par la prise au vent du pétrole émulsionné, lequel s'est déplacé plus vite que prévu. Mais la plus élémentaire des précautions ne commandait-elle pas de mobiliser quelques-uns des nombreux avions du ministère de la guerre pour observer la situation, la vitesse d'approche, la direction de la nappe de pétrole et pour vérifier ainsi les calculs des experts ?

Les intéressés se posent une autre question: pourquoi ne pas avoir attaqué de suite les nappes au large, comme le fait aujourd'hui la marine nationale — et c'est fort heureux — pour les couler dans des zones non poissonneuses ?

Pourquoi, se demande-t-on encore, des tentatives de pompage des nappes en mer n'ont-elles pas été entreprises alors que les spécialistes en ont démontré la possibilité? Était-ce par souci d'économie? Il faudrait alors convenir que c'était là une économie mal comprise.

D'autre part, les pêcheurs, les hôteliers, les ostréiculteurs pensent que l'on pouvait dégager les crédits indispensables sur les dépenses improductives du budget.

Monsieur le ministre, vous nous avez expliqué que personne, dans aucun pays du monde, n'avait imaginé qu'un pétrolier pût couler si près des côtes. Les marins ne choisissent pas le lieu des accidents quand, par malheur, il s'en produit.

A la vérité, le plan Orsec n'était pas adapté à l'ampleur d'une telle catastrophe. Non seulement les mesures ont été prises avec retard, mais les moyens mis en œuvre ont été et demeurent d'une insuffisance criante.

Une barrière flottante de 10 kilomètres a été commandée le 14 avril seulement, livrable huit jours plus tard. Passée quinze jours plus tôt, peut-être cette commande aurait-elle permis de protéger efficacement nos plages et nos parcs à huîtres.

Des soldats ont été envoyés en Bretagne. Je les ai vus. Ils sont au nombre de 2.500 environ ; c'est insuffisant.

Tous les maires et les représentants des comités de défense que j'ai rencontrés soulignent qu'on en compte cent là où il en faudrait mille.

Mais ce qui fait encore plus défaut, c'est le matériel. Au début, les soldats n'avaient ni pelles, ni seaux, ni bottes. Or, on comprend aisément que les travaux avanceraient beaucoup plus vite avec le matériel nécessaire.

On a vu arriver, par exemple, des soldats du génie les mains vides, les bulldozers étant restés à Angers.

Dans les Côtes-du-Nord et dans le Finistère, les personnes que j'ai rencontrées pensent que ce sont les volontaires, avec l'aide des municipalités, qui travaillent le plus efficacement à la protection des côtes et au nettoyage des plages, ainsi qu'à la protection de l'important établissement scientifique qu'est la station de biologie marine de Roscoff.

Mais ces volontaires bénévoles qui se dévouent courageusement pour sauver les côtes bretonnes depuis quinze jours, ne pourront pas poursuivre éternellement leur effort. Les uns sont pêcheurs, d'autres cultivateurs, d'autres hôteliers ou ouvriers et ils doivent exercer leur profession s'ils veulent subvenir aux besoins de leurs familles.

De plus, ces volontaires se plaignent d'un manque de coordination dans l'action. Selon eux, la troupe observe des horaires de travail fixes sans tenir compte des marées. Il aurait fallu confier les responsabilités à des familiers de la mer.

On achète, ajoutent-ils, des produits sans se préoccuper de savoir s'ils sont toxiques ou non. Vous savez, mes chers collègues, que l'emploi de détergents peut avoir pour la faune marine des conséquences encore plus graves que le pétrole.

Ce que veut la population des départements des Côtes-du-Nord et du Finistère, c'est que l'on mette tout de suite en œuvre des moyens massifs en hommes et en matériel, pour attaquer les nappes de mazout au large et pour nettoyer les plages afin de sauver la saison touristique prochaine. Elle demande également la présence sur place d'un représentant de l'institut scientifique des pêches, chargé de déterminer le meilleur produit à utiliser, soit pour coaguler, soit pour dissoudre le pétrole.

Mais, vous le savez, le nettoyage des rochers et des galets reste la grosse difficulté. Actuellement, on emploie la sciure et le kaolin, mais c'est insuffisant.

D'autre part, certaines rumeurs de presse laissent entendre qu'il resterait quelque 30.000 tonnes de mazout dans les flancs du Torrey Canyon. Est-ce vrai, monsieur le ministre ? Dans l'affirmative, que comptez-vous faire pour empêcher que ce pétrole ne vienne polluer de nouveau les côtes ?

Mais le problème essentiel qui reste posé est celui des indemnités. Monsieur le ministre, on ne doit laisser aucune charge aux communes et aux particuliers qui déploient aujourd'hui un effort considérable pour lutter contre la « marée noire ». Il faut les indemniser à 100 p. 100. Du reste, de telles dépenses seraient insupportables pour les communes, même si, comme vous l'avez indiqué, le Gouvernement les remboursait à concurrence de 90 p. 100.

Le maire de Plouguivel m'a déclaré que, pour sa petite commune, les frais engagés s'élevèrent très vraisemblablement à cent vingt mille francs environ. A Plouguescant ils seront de l'ordre de sept cent mille à huit cent mille francs. Quant au comité de défense de la région de Ploumanach, il évalue les dépenses à deux millions et demi pour trois plages et des kilomètres de côte. 10 p. 100 de ces sommes représenteraient pour certaines de ces communes le montant de leur budget.

De plus, les communes risquent fort d'enregistrer des pertes sévères si la saison est mauvaise. Il serait donc injuste de les pénaliser. Il faut, au contraire, leur venir en aide, notamment en remettant leurs plages en état.

Quelles mesures prendrez-vous pour indemniser ceux qui ont été directement ou indirectement victimes de la « marée noire » : les ostréiculteurs dont les parcs sont pollués ; les hôteliers qui risquent de voir leur saison perdue ; ces milliers de personnes qui, chaque été, louent une ou deux pièces de leur maison, parfois leur maison tout entière, et qui vivent de ce commerce en même temps que de la pêche ; enfin, les marins-pêcheurs, qui sont actuellement les plus touchés par la mévente du poisson et par la baisse des cours ?

Soit-on, par exemple, qu'à Concarneau 500 tonnes de poissons sont restées invendues sur le marché ? On m'a cité le

cas d'un bateau de pêche dont la cargaison avait été achetée sept mille francs alors que, dans des conditions normales, elle aurait été vendue vingt mille francs. Il faut donc indemniser les marins et les patrons des navires réquisitionnés pour la lutte contre le pétrole. Songez au manque à gagner des équipages. Nous proposons également que, devant la mévente actuelle, qui, du reste, ne se justifie pas puisque le poisson n'est pas contaminé par le pétrole, on prenne des mesures exceptionnelles comme, par exemple, l'arrêt des importations de poissons et crustacés ; nous pensons aussi que l'Etat doit débloquer des crédits pour que le fonds régional de l'organisation du marché de Bretagne puisse procéder à des achats massifs de poissons.

La région de Bretagne, dites-vous, est déclarée zone sinistrée ! mais il faut indemniser tous les dommages subis, quitte à se retourner ensuite contre la compagnie qui assurait le navire et qui a d'ailleurs payé sans attendre 82.500.000 francs au propriétaire du navire, soit le montant total de l'assurance du bâtiment. En effet, on ne saurait laisser les victimes dans l'attente de la fin d'un procès international qui risque de durer longtemps.

Nous ne pouvons oublier que la pêche bretonne représente par son importance près du tiers de la pêche française et que, dans le seul département du Finistère, le chiffre d'affaires atteint 250 millions de francs pour la pêche, 50 millions pour les huîtres et 120 millions pour le tourisme.

Certes, monsieur le ministre, à défaut d'efficacité, vous avez dénoncé « cette véritable piraterie », ce défi au droit maritime que constitue l'octroi de pavillons de complaisance. Nous attendons les suites données à cette condamnation justifiée et nous le faisons d'autant plus volontiers que, depuis vingt ans, nous soutenons la position des syndicats d'officiers et de marins, qui exigent qu'un terme soit mis à cette situation scandaleuse. Mais vous auriez pu également dénoncer un autre scandale : pour sauvegarder les intérêts d'une grosse société comme la British Petroleum, on n'a pas détruit immédiatement la cargaison de ce navire, ce qui eût sans doute évité, du moins limité les dégâts.

Mais ces condamnations ne peuvent pas déplacer le problème et servir à détourner le mécontentement.

Sans préjuger les conclusions de l'enquête actuellement menée sur les causes du sinistre du Torrey Canyon, il faut bien convenir qu'aucun équipage, aucun commandement de quelque nationalité qu'il soit, n'est à l'abri d'accidents de navigation semblables à celui du Torrey Canyon. C'est pourquoi, cette catastrophe pose le problème de la mise en œuvre des moyens modernes et permanents de lutte contre le mazout. Peut-être faudrait-il constituer dans quelques ports, avec les cadres de la marine nationale ou des marins pompiers, et moyennant la participation financière des sociétés pétrolières, des corps spécialisés pourvus de navires-pompes et de chaland, susceptibles d'intervenir à tout moment.

D'autre part, il serait bon sans doute de réglementer la construction de ces pétroliers géants, notamment en ce qui concerne la capacité unitaire de leurs citernes. C'est ce que les fédérations maritimes de la C. G. T. ont demandé à M. Morin, secrétaire général de la marine marchande. Nous faisons entièrement nôtres les préoccupations exprimées par ces syndicats.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations et les propositions que je tenais à faire au nom du groupe communiste, pour permettre à cette région déjà fort touchée par ailleurs, de reprendre son activité économique et d'accueillir, cet été, de nombreux touristes. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur quelques bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. René Pleven. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. René Pleven. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, en montant à cette tribune, j'entends m'interdire, comme l'ont fait tous les orateurs qui m'ont précédé, toute exploitation politique du sinistre qui a frappé le littoral nord de la Bretagne (Applaudissements sur de nombreux bancs) à la suite de l'éventrement des soutes du Torrey Canyon, chargées de 117.000 tonnes de pétrole brut.

Il n'est pas non plus dans mon intention de chercher à accabler les hommes qui furent les conseillers techniques choisis par le Gouvernement et dont la compétence et les déclarations, évidemment exagérément optimistes, ont été si souvent mises en défaut.

Les populations que j'ai l'honneur de représenter n'attendent pas de nous ce genre d'accusations. Elles souhaitent que nos interventions servent deux objectifs essentiels : le premier est de convaincre le Gouvernement de la nécessité morale d'un engagement ferme de sa part de faire jouer à 100 p. 100 la

solidarité nationale en faveur des collectivités et des particuliers des départements bretons sinistrés.

Le second objectif est d'obtenir l'assurance que le Gouvernement est vraiment résolu à prendre les initiatives nécessaires sur le plan national et international pour que les leçons de l'épreuve subie actuellement par la population bretonne ne soient pas perdues, pour que les côtes de notre pays et aussi celles de tant de nations maritimes soient à l'avenir mieux protégées à la fois contre les effets de catastrophes comme celle du *Torrey Canyon* et contre cet empoisonnement intense, continu, toujours croissant des eaux de la mer qui, de jour en jour, d'année en année, prépare, de l'avis des savants les plus éminents, de tragiques lendemains à l'humanité. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur divers bancs.)

Traitant d'abord du cas particulier du *Torrey Canyon*, je dois préciser les motifs pour lesquels une déclaration gouvernementale différente de celle que vous avez faite, monsieur le ministre, au début de ce débat quant aux conséquences financières de la calamité est indispensable pour apaiser les inquiétudes de la population bretonne.

Lorsque, au lendemain du 10 avril qui vit la première arrivée massive de mazout traité ou non traité sur les côtes du Trégor, M. le secrétaire d'Etat au tourisme vint faire une rapide apparition sur les plages de la région sinistrée, l'étendue du sinistre n'était pas encore ce qu'elle est devenue depuis.

Aujourd'hui un tiers du littoral des Côtes-du-Nord est souillé, et ce tiers est celui qui présente la plus haute densité touristique, le plus grand nombre d'hôtels, de résidences secondaires, de logements meublés loués par des habitants qui en vivent, de même que le plus grand nombre de pêcheurs et la population la plus fournie.

Les sommes déjà engagées pour la remise en état de la côte et pour éviter l'extension de la calamité sont déjà de l'ordre de deux milliards d'anciens francs. Il est présentement impossible d'évaluer les dommages directs et indirects qui seront finalement causés aux collectivités et aux particuliers. Certains dommages sont dès maintenant irréparables, comme l'hécatombe d'oiseaux à laquelle a fait allusion M. Bourdellès, comme aussi les pertes qui ont été subies par l'ensemble des pêcheurs bretons à la suite de la mévente et de la baisse des cours du poisson.

Or, interrogé au cours de sa brève visite, M. Dumas déclara que l'application du plan Orsec entraînerait la prise en charge par l'Etat de 70 p. 100 des dépenses provoquées par les calamités. Cette information provoqua dans toute la population la stupeur.

Réunis d'urgence, les parlementaires bretons de toutes opinions vous demandèrent immédiatement audience et furent reçus d'abord par M. Bord, puis par vous-même, monsieur le ministre. Vous vous rappelez certainement combien la représentation bretonne fut pressante à ce sujet. Et nous étions sortis de votre cabinet avec l'impression que vous étiez acquis à notre point de vue. Quelle ne fut donc pas notre déception, pour ne pas employer un terme plus fort, en apprenant qu'à l'issue du conseil des ministres de mercredi dernier, M. le secrétaire d'Etat à l'information s'était contenté de déclarer que la participation de l'Etat aux dépenses serait supérieure à 70 p. 100. Depuis, des informations officielles ont cité le pourcentage de 90 p. 100. C'est ce pourcentage, que vous venez de confirmer au début de la séance d'aujourd'hui. Mon devoir est de vous déclarer qu'il provoquera des protestations unanimes, qu'il blessera au plus profond de son sens de la justice — et rappelez-vous que nous sommes au pays de Saint-Yves — la population du Trégor et, d'ailleurs, de la Bretagne tout entière.

Nous ne pouvons pas l'accepter. Nous ne comprenons pas d'ailleurs en vertu de quel principe le Gouvernement peut prétendre nous l'imposer. Toute la population de la côte a conscience de ne pas être seulement victime d'une telle catastrophe contre laquelle on ne peut rien; elle s'estime victime aussi — et je partage son opinion — d'un enchaînement de causes et d'effets qui mettent en jeu des responsabilités multiples, complexes, diffusées, mais très hautes, puisqu'elles sont, dans une certaine mesure, celles du gouvernement britannique comme du gouvernement français.

Je ne pense pas en ce moment aux erreurs, aux hésitations provoquées par l'impression de sécurité trompeuse créée par les déclarations des experts; je pense à des responsabilités d'un autre ordre, à des responsabilités qui peuvent avoir des conséquences civiles.

Aucun être sensé ne fera grief au gouvernement de Sa Majesté d'avoir été surpris par l'erreur ou la faute de navigation du commandant du *Torrey Canyon*. Même si on les déplore, tout le monde peut comprendre les hésitations, les improvisations qui suivirent l'échouement d'un navire de plus de 118.000 tonnes de port en lourd dont dix des seize soutes, chargées de pétrole brut, furent, dès le premier choc, éventrées.

Mais la catastrophe s'est produite le 18 mars. L'immense nappe constituée par les 80.000 tonnes de pétrole qui, selon les documents officiels anglais, se déversèrent sur la mer durant les huit jours qui suivirent, se dirigea d'abord vers la côte des Cornouailles britanniques et fut attaquée par cinquante-trois navires allant des petits chalutiers aux destroyers de la Royal Navy.

Ces navires versèrent sur le pétrole des milliers de gallons de détersif. Ce détersif provoquait une émulsion mais ne coulait pas l'huile brute. Aussi, lorsqu'un changement providentiel de la direction des vents fit soudainement arrêter l'invasion de la côte anglaise, des masses énormes du magma malodorant, que vous avez pu vous-même observer le long de nos plages, monsieur le ministre, commencèrent à errer hors des eaux territoriales anglaises, c'est-à-dire, en fait, dans la Manche, entre la côte britannique et la côte française.

C'est à partir de ce moment-là, pensons-nous avec les marins et la population de notre côte, que gouvernements anglais et français ont encouru une responsabilité conjointe dans le sinistre qui frappe la côte bretonne.

Entre le jour où la nappe de pétrole a cessé de cerner la côte anglaise et celui où elle est venue frapper les côtes du Trégor se situe un long temps mort. Qu'ont fait, pendant ce temps, les gouvernements britannique et français?

Ils ont eu, à mon avis, un comportement identique. Le gouvernement de M. Wilson a poussé un soupir de soulagement: le péril ne concernait plus l'Angleterre. Le gouvernement français a pris l'avis de ses experts qui lui ont affirmé, avec l'assurance que vous savez, que vents et courants feraient que la plus grande partie de la côte française serait épargnée, que s'il arrivait que le Cotentin, la Seine-Maritime et le Pas-de-Calais soient effleurés, ce ne serait que par des bavures et que la couche polluante n'aurait plus alors que l'épaisseur d'une pellicule.

Dans ces conditions, puisque la grosse masse visqueuse ne se dirigeait pas vers le littoral français et ne menaçait pas non plus la côte anglaise, puisque, si elle devait causer des ennuis, ceux-ci seraient pour d'autres pays, les deux gouvernements ont pratiqué — me semble-t-il — le même égoïsme sacré et ont fait preuve alors de ce qui m'apparaît comme une dangereuse passivité.

Dans les tout derniers jours de mars, en effet, l'existence d'une importante nappe de pétrole fut signalée à quelques milles de Jersey. Le temps était très calme, il n'y avait pas de vent et les deux gouvernements ont laissé, semble-t-il, cette nappe qui stagnait parfaitement tranquille.

Autant que je sache, on n'avait même pas procédé à des prélèvements dans la nappe pour déterminer sa composition chimique, ce qui aurait pu faciliter le choix des moyens de l'attaquer. La politique du « chacun pour soi et des vents pour tous » a prévalu et quand la bourrasque du Nord-Est a commencé à souffler, le samedi 8 avril, l'île anglaise de Guernesey et la côte française du Trégor, par une sorte de justice distributive, ont été aussitôt condamnées.

Rien n'avait été prévu pour les protéger. Les dépôts de détergent et de sciure étaient à Brest et Cherbourg, mais dans la large brèche qui s'étend entre ces deux ports les autorités n'avaient reçu ni directives ni moyens appropriés et c'est ce que la population ne pardonne pas. Les contacts franco-anglais, face au péril, n'ont été établis qu'au niveau des experts. Dans la structure gouvernementale française, telle qu'elle était alors et telle qu'elle est restée, aucun ministre français ne s'est senti assez directement responsable de cette affaire pour se rendre, d'un coup d'aile, à Londres afin d'y discuter avec son homologue britannique, non pas des meilleures formules de détersifs, ou des meilleurs types de barrages, mais d'une stratégie commune tendant à débarrasser la Manche du fléau charrié par les flots. Qui, d'ailleurs, actuellement peut nous dire de qui dépend le domaine maritime de la France?

Dès le 28 mars, cependant, la chambre de commerce de Brest et, un peu plus tard, celle de Saint-Brieuc, avaient tenu à appeler l'attention sur le danger. Il est évident que les plans Orsec n'avaient jamais été conçus pour une hypothèse de sinistre comme celle du *Torrey Canyon*. Mais ce que la marine nationale est en train de faire au large d'Ouessant, avec efficacité nous dit-on, et qui consiste à saupoudrer les nappes de coagulant, à les diviser — il semble que les doctrines aient été changées puisque maintenant on les fait couler, mais n'aurait-on pu imaginer un ratissage? — n'était-il pas possible de le concevoir, de l'organiser, la première semaine de stupeur passée, en conjuguant l'expérience et les moyens britanniques et français au lieu d'attendre que la calamité ait touché le sol de notre pays?

Si la nappe de Jersey avait été attaquée, découpée entre le 30 mars et le 7 ou 8 avril, peut-être n'aurait-il pas été impossible d'empêcher toute pollution, mais celle-ci aurait été sûrement moins importante et la population aurait eu l'impression que tout avait été entrepris pour la protéger alors qu'elle a le

sentiment qu'au temps très précieux, qui n'a pas pu être rattrapé, a été perdu.

Comment les deux puissances riveraines de la Manche, qui ont le même intérêt à protéger et la mer et leurs côtes, et qui collaborent par ailleurs dans tant de domaines, n'ont-elles pas eu cette réaction ?

Comment, alors que tous les pays s'entendent pour lutter contre les épidémies, alors que les Etats africains s'associent pour détruire les vols de sauterelles, comment l'Angleterre et la France ont-elles laissé se répandre durant plusieurs jours un pétrole dont il était aisé de prévoir qu'il finirait bien par échouer quelque part, puisque les courants dominants vont toujours d'Ouest en Est ?

La solidarité, qui se manifeste d'habitude entre gens de mers, n'a pas été assez forte pour inciter les deux gouvernements à attaquer conjointement les nappes au large, ce qui était évidemment la seule manière d'éviter la souillure des côtes, que celles-ci fussent anglaises, françaises ou autres.

Voilà, monsieur le ministre, l'un des fondements moraux de notre requête tendant à la prise en charge intégrale par l'Etat des dépenses imposées aux collectivités par la calamité.

Il s'y ajoute la conviction, partagée par toute la population, que tous les gouvernements — je dis bien tous les gouvernements — ont fait preuve dans tous les pays d'une inertie coupable face au danger grandissant que fait courir l'accroissement du tonnage des pétroliers aux riverains des mers, aux pêcheurs, aux ostréiculteurs, aux mytiliculteurs, à tous ceux qui, dans l'industrie touristique, tirent de la mer et de ses côtes leurs moyens d'existence, danger sur lequel de très nombreux congrès scientifiques n'ont cessé, au cours des trois dernières années, d'appeler l'attention des autorités, de même qu'ils ont constamment attiré l'attention sur la mollesse du contrôle et l'insuffisance des sanctions destinées à pénaliser les rejets en mer pratiqués dans toutes les mers du globe par les armements de tous les pavillons.

A mes yeux, ce n'est pas la catastrophe du *Torrey Canyon* qui est surprenante. La vraie surprise, c'est que ce soit la première, au moins de cette dimension.

M. Jean de Lipkowski. Très bien !

M. René Pleven. Car il faut savoir, mesdames, messieurs, que le tonnage de pétrole transporté par mer, qui était évalué à 445 millions de tonnes en 1958, doit être actuellement au minimum de 600 millions de tonnes ; que le quart au moins de la flotte mondiale est constitué par des pétroliers d'un tonnage de plus en plus élevé ; que pratiquement tous les vaisseaux de la flotte marchande utilisent maintenant le mazout et, par conséquent, transportent dans leurs soutes des quantités importantes de produits pétroliers.

L'institut océanographique de Grande-Bretagne annonçait il y a deux ou trois ans, chaque année, les océans charriaient environ 2.500.000 mètres cubes de produits pétroliers. Ceux-ci proviennent, d'une part, de l'énorme tonnage de navires coulés lors de la dernière guerre mondiale et dont les soutes, rongées lentement par la mer, libèrent subitement leur contenu. Ils proviennent aussi du nettoyage, nécessaire à chaque voyage, des citernes des pétroliers.

Ce nettoyage — qu'on appelle techniquement le dégazage — rejette à la mer — ou, s'il est fait au port, dans des installations appropriées — 1 p. 100 du tonnage transporté. Un pétrolier de 30.000 tonnes rejette à chaque voyage 300 tonnes de pétrole. C'est donc environ 6 millions de tonnes d'hydrocarbure qui sont jetées dans tous les océans du monde chaque année et il s'y ajoute le rejet des huiles de graissage qui est lui aussi un élément de pollution très important.

A maintes reprises, lors de débats malheureusement toujours trop courts et bien souvent confidentiels consacrés ici au budget de la marine marchande, ou par la voie de questions écrites, j'ai appelé dans le passé l'attention du Gouvernement sur le péril sans cesse grandissant qui résultait de cette pollution massive par des produits pétroliers et sur l'insuffisance des moyens de contrôle prévus pour assurer l'application de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, convention à laquelle plusieurs de nos collègues ont déjà fait référence et qui a été signée en 1962.

En mars 1962, je me souviens d'avoir rappelé la loi belge de 1962 qui précisait les dispositions prises par nos voisins pour imposer l'application, par les navires, des recommandations de la conférence de Londres et je demandais si le Gouvernement préparait des textes similaires. La réponse fut affirmative et elle se terminait par ces mots : « L'administration aura donc les moyens de combattre efficacement le péril que représente la pollution des eaux de la mer, donnant ainsi satisfaction aux légitimes préoccupations de l'honorable parlementaire ».

Les textes ont en effet été promulgués. Ce sont les lois du 5 mai et du 26 décembre 1964. Mais comment ont-ils été appliqués ?

Le taux d'utilisation de la station de dégazage de Brest donne à cet égard des renseignements éloquentes. En 1960, douze pétroliers seulement s'y étaient fait dégazer ; en 1961 et 1962, quinze ; en 1963, dix ; en 1964, sept ; en 1965, cinq et en 1966, huit.

Il est vrai qu'en vertu de la convention de 1962 l'interdiction de dégazage dans la partie de l'Atlantique située à cent milles de la pointe du Finistère ne commencera à s'appliquer qu'en mai 1967.

Je vous demande de mesurer les risques auxquels est ainsi, en permanence, exposé ce môle de l'Europe qu'est la presqu'île bretonne, devant laquelle défile chaque année une proportion très élevée de la flotte mondiale et dont les voies maritimes — les statistiques le prouvent — sont particulièrement dangereuses, entraînant de très nombreux accidents et de très fréquentes collisions.

Je vous demande de mesurer à combien s'élèveront ces risques lorsque seront mis en service les pétroliers actuellement commandés au Japon et dans un certain nombre d'autres pays — il est question d'en commander aussi en Grande-Bretagne et on va en construire en France — pétroliers qui jaugeront de 400.000 à 500.000 tonnes.

Toute une partie des moyens d'existence d'une région, comme l'ont indiqué M. Miossec et plusieurs de nos collègues, est tirée de la pêche, de l'ostréiculture, de la mytiliculture et du tourisme. En quelques heures, ils peuvent à tout moment être compromis, voire annihilés. On ne voit aucune assurance possible contre de tels risques, si ce n'est le recours à la solidarité nationale.

C'est pourquoi toute la population bretonne comme, j'en suis sûr, la population de toutes les côtes françaises, car nous n'avons pas le monopole du danger, approuve la demande des collectivités sinistrées des Côtes-du-Nord et du Finistère d'être intégralement déchargées des conséquences financières directes de la calamité.

Les autorités locales, sous la direction de M. le préfet de région, de M. le préfet des Côtes-du-Nord, de M. le sous-préfet de Lannion, ont fait à mon avis le maximum pour faire face à la situation. Les maires, comme l'a dit M. Bourdellès, ont été admirables dans les initiatives qu'ils ont prises.

Certes les rouages de l'Etat, comme toujours, ont fonctionné lentement mais ils sont lourds et je ne vous en fais pas grief, monsieur le ministre. Je constate que maintenant — je m'en réjouis — les moyens que nous sollicitons sont à pied d'œuvre. Vous les avez énumérés : deux mille soldats, cinquante pompes à vide, plusieurs centaines de wagons-citernes, des centaines de requis, de très nombreux bénévoles de tous âges. Actuellement toutes les professions organisent des commandos de volontaires ; chacun comprenant que la saison d'été doit être sauvée.

Mais, par la simple énumération des moyens qu'il faut mettre en œuvre pour dégager la côte, on ne voit pas comment, si le Gouvernement persévérerait dans son intention de laisser 10 p. 100 de la charge aux collectivités locales, celles-ci pourraient faire face à leurs obligations du point de vue financier.

Vous l'avez très bien noté, le péril est loin d'être complètement conjuré, et vous savez que de très grandes difficultés techniques nous attendent encore en ce qui concerne le nettoyage de la partie la plus rocheuse de la côte. Il faudrait pouvoir l'attaquer par mer et nous n'avons pas encore les moyens amphibies ou nautiques qui seraient nécessaires.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, je vous en adjure, ne laissez pas à la charge des collectivités victimes une participation financière, même si elle peut vous paraître minime.

Les victimes ne sont pour rien dans la calamité, qui peut de nouveau frapper n'importe quel jour, tant que les conventions internationales ne seront pas appliquées plus sévèrement et que dans tous les pays des recherches scientifiques n'auront pas permis de mettre au point des moyens adaptés aux périls à vaincre. La pollution par le pétrole est une calamité nationale. Déclarez-la pour telle. Dites à M. le ministre des finances qu'on ne récupère pas des décimes sur la détresse.

J'aurais souhaité que la France fût, avec l'Angleterre, puissance invitante à la conférence internationale convoquée pour les premiers jours de mai afin de tirer les conséquences de la catastrophe du *Torrey Canyon*. Si tel avait été le cas, il n'y aurait peut-être pas eu de meilleur cadre pour une telle conférence que Perros-Guirec, avec comme fond de tableau les Sept-Iles, engluées dans le pétrole, et l'île Rouzic, ce sanctuaire d'oiseaux de mer devenu pour tant d'entre eux un piège mortel.

A l'occasion de cette conférence, le Gouvernement soulèverait-il le problème de la sécurité maritime posé par les bâtiments naviguant sous pavillon de complaisance, avec des équipages quantitativement et qualitativement insuffisants ?

L'ensemble des causes de pollution de la mer sera-t-il aussi évoqué lors de cette conférence ?

En effet, il n'y a pas que le pétrole qui tue la flore et la faune. N'attendez pas qu'un navire marchand ou militaire à propulsion atomique ait sombré pour déterminer les méthodes et les moyens qui devront être mis en œuvre pour protéger la mer, la vie marine, les hommes des pollutions radioactives.

Dans l'intérêt de l'humanité, certaines limites ne devront-elles pas être imposées au progrès technique ? Non seulement l'opinion française, mais l'opinion mondiale ont été profondément touchées par la catastrophe. Ce serait sans doute l'honneur et l'avantage de la France que de prendre la tête d'une puissante action internationale contre la pollution des mers, et elle aurait l'appui des plus grands biologistes, des plus illustres savants, de tous les amis de la nature pour qui la loi de la mer doit absolument être complétée, armée, afin de protéger cette ressource commune de l'humanité que sont les océans.

Ne me dites pas qu'il existe déjà une commission nationale de lutte contre la pollution des mers : depuis le 11 novembre 1966, j'attends une réponse à une question écrite pour savoir quel a été le bilan de son activité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*) La composition de cette commission m'a d'ailleurs toujours paru inadéquate et son activité insuffisante.

M. Christian Bonnet. Très bien !

M. René Pleven. Depuis des années, je demande la création à l'université de Rennes d'un institut de la mer. Si un tel organisme fonctionnait, vos services et nos savants seraient moins désarmés devant des désastres tels que celui qui est à l'origine de ce débat. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Il en serait de même, à mon avis, s'il existait, au sein du Gouvernement, un ministère des affaires maritimes, affaires qui sont aujourd'hui éparpillées, ce qui conduit aux résultats que nous avons enregistrés. (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Un fait est certain : nous ne pouvons pas et nous ne voulons pas rester exposés à des risques comme ceux que nous connaissons depuis le 18 mars. Etant donné les pertes que notre région a subies ou va subir, nous ne pouvons pas accepter, je le répète, d'être, de plus, pénalisés par une rigueur financière qui me paraît hors de propos dans ces circonstances et qui, si elle n'était pas atténuée — je compte d'autant plus sur vous, monsieur le ministre, que c'est après votre voyage en Bretagne que la situation commença à changer — susciterait dans toute la région bretonne des ressentiments profonds et, à mon avis, justifiés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Max Lejeune. (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.*)

M. Max Lejeune. Messieurs les ministres, mes chers collègues, le 8 avril j'avais posé une question orale sans débat à M. le Premier ministre sur les mesures prises ou à prendre en vue d'assurer la protection du littoral picard et des bords de la baie de Somme devant la menace du pétrole échappé du *Torrey Canyon*.

Vu l'ampleur du désastre, le Gouvernement a été amené à faire une déclaration à l'Assemblée et à ouvrir ce débat. Mon intervention changera donc un peu de caractère et mes observations rejoindront certaines de celles qui ont été faites par des orateurs précédents.

Quand le pétrolier s'est échoué, par beau temps, le 18 mars, au large des Cornouailles, ont s'est demandé, à la lecture des premières informations, pourquoi on avait fait courir à un tel bâtiment un risque aussi grand.

On a prétendu depuis que la compagnie affrèteuse, la British Petroleum Company, aurait choisi cette route plus courte parce qu'elle comptait profiter d'une forte marée pour faire parvenir le pétrolier à destination plusieurs jours plus tôt que si l'itinéraire habituel de sécurité avait été strictement respecté.

Pourquoi, la catastrophe survenue, et après l'échec des premières tentatives de renflouement, n'a-t-on pas essayé de pomper le pétrole dans le bâtiment et de le transvaser dans des bateaux-citernes ?

Pourquoi n'a-t-on pas tenté ensuite de le détruire par le feu en bombardant le navire avec des bombes au phosphore ? Le respect d'intérêts privés l'a-t-il interdit ?

Certes, dira-t-on, cela incombait aux Anglais. L'épave était au large des côtes britanniques et, sachant que Londres a toujours eu tendance à étendre la définition de ses eaux territoriales, peut-être a-t-on voulu lui laisser la responsabilité majeure dans cette affaire, d'autant que le pétrole semblait vouloir longer la côte anglaise en direction du Nord-Est.

En fait, tous les pays riverains de la Manche et de ses ouvertures sur l'océan et la mer du Nord auraient dû se

concerter. L'Irlande, la Grande-Bretagne, la France, la Belgique et même la Hollande étaient directement concernées par les conséquences de ce naufrage. Le problème devait être soulevé sur le plan international et le Gouvernement français aurait été bien inspiré en en prenant l'initiative. Une action décidée internationalement était immédiatement nécessaire et justifiée ; elle n'a pas été provoquée, et il faut le regretter.

Les Lloyds ont certes payé *cash* la valeur de ce bateau américain battant pavillon libérien et affrété par les Britanniques, mais on ignore si, dans le contrat d'assurance, une part était affectée à la responsabilité à l'égard des tiers. Il apparaît maintenant qu'une telle clause s'imposera dans les futurs contrats, et il faut l'obtenir par convention internationale.

Enfin, comment admettre que des bâtiments d'un tel tonnage puissent, pour des considérations fiscales, naviguer sous des pavillons de complaisance, les petits pays qui se prêtent à cet usage étant bien incapables d'assumer une quelconque garantie financière en cas de catastrophe ? (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.*)

Telles sont les questions communément posées à la suite de ce naufrage. Le règlement des problèmes soulevés ne peut être lrouvé que dans des rencontres internationales, et le vieux droit maritime semble dépassé.

Mes collègues ont souligné le caractère tardif et insuffisant des dispositions prises quand la nappe de pétrole a commencé de dériver vers le Sud.

Il est en effet permis de penser qu'avant les jours de grosse houle on aurait pu tenter de pomper en surface le pétrole alors en couche épaisse. On vient de le faire ! Or, à l'origine, on a déclaré que les bâtiments de la marine nationale n'étaient pas équipés à cette fin. On a également prétendu qu'une certaine irrésolution, voire un certain optimisme, avait conduit à commander trop tard des barrages en matière plastique. Il faut surtout, en la circonstance, regretter que n'aient pas été sollicités les avis de ceux qui, en raison même de leur activité professionnelle, ont la connaissance expérimentale de ces problèmes de courants et de marées.

Le drame vécu par les populations bretonnes aurait pu l'être par celles du Cotentin, des côtes picardes et flamandes. Ces dernières sont-elles d'ailleurs à l'abri d'une atteinte ultérieure ? Les courants marins sont une réalité permanente quelquefois contrariée par les vents, ce qui a été le cas au cours de ce mois d'avril. Les prévisions des services hydrologiques de la marine nationale étaient étayées par la prédominance des vents d'Ouest sur la Manche et par la présence d'un courant, dérivé du *Gulf stream*, se déplaçant d'Ouest en Est à une vitesse d'un dixième de nœud. Or la tempête souffiant du Nord-Est a neutralisé le flux du *Gulf stream* et la nappe de pétrole n'a pas franchi le Cotentin pour se diriger vers la Picardie, comme la presse l'avait annoncé à l'issue d'un conseil des ministres.

Si la nappe a été disloquée, traitée par le détergent, la sciure et la poudre de craie, si elle a été attaquée sur les rivages atteints, si elle s'est en partie diluée en pleine mer au cours des derniers jours, une menace n'en demeure pas moins en raison de la nouvelle direction que viennent de prendre les vents dominants. Je suis donc amené à reprendre les termes de ma question orale.

La baie de Somme est un vaste estuaire de plus de cinquante kilomètres carrés, précisément situé à l'endroit où la direction générale Sud-Ouest-Nord-Est du littoral se relève brusquement vers le Nord. Ce fait explique pourquoi toute la côte, entre la baie de Somme et la baie d'Authie et jusqu'à Boulogne, est, après les grandes marées, jonchée de tant d'algues, de madriers, de menues épaves apportés par les courants qui viennent heurter puis longer une côte basse où les tempêtes découvrent d'ailleurs souvent les membrures des navires naufragés d'autrefois. Demain, les courants et les vents peuvent y amener de la même façon le pétrole. C'est d'ailleurs trop souvent que nos plages sont souillées par les particules de mazout des cargos qui vidangent leurs soutes. Or la « marée noire », aboutissant dans la baie de Somme, s'y colmaterait dans le sable et le limon, même sur les molliers périodiquement recouverts par les fortes marées.

On ne peut d'ailleurs concevoir comment il serait possible de s'en débarrasser. La conformation même de la baie qui s'ensable, le fait que ces bancs découvrent totalement à marée basse, que le reflux y est beaucoup moins rapide que le flux sur des profondeurs très faibles, provoqueraient un dépôt de pétrole ample et pénétrant. La faune marine serait détruite pour une longue période.

La baie est le domaine de pêches particulièrement importantes. Outre les poissons plats, crevettes, coques ou hérons en constituent l'originalité. Dans les trois ports de pêche du Crotoy, de Saint-Valéry et de Cayeux-le-Hourdel, plus de 200 pêcheurs, équipant près de 80 bateaux, et 300 hénéoniers

ramasseurs de coques seraient frappés et perdraient leur gain. Les 180 huttes de chasse deviendraient inutilisables et, à l'époque des migrations, le gibier d'eau viendrait s'engluer dans un relais qui lui est familier.

Devant les falaises au sud de l'estuaire, les gisements de moules seraient détruits et toutes les plages de galets ou de sable, souillées. Ce serait la ruine de la pêche artisanale et d'un tourisme qui subit déjà la dure concurrence des régions plus ensoleillées.

Aussi voudrais-je savoir quelles mesures sont prévues pour la protection de cette côte et quelle mobilisation de moyens est envisagée au titre du plan Orsec.

Si l'efficacité des barrages de filets, de paille ou de plastique peut être acquise par temps calme, ne convient-il pas de prévoir l'établissement d'un barrage à l'entrée de la baie, dans l'alignement général du littoral ?

Au cours de ces dernières années, l'Etat, propriétaire des rivages balayés par la mer, a le plus souvent éludé ses responsabilités, enclin qu'il était à les abandonner aux collectivités locales qui déjà s'exténuent dans de coûteux travaux face à la mer. Aujourd'hui, cette responsabilité propre lui apparaît ; des promesses ont été faites, des financements assurés.

Espérons que les régions côtières jusqu'à présent épargnées ne connaîtront pas le sort de la Bretagne sinistrée et, surtout, que des conventions internationales interviendront à très bref délai, de façon à éviter le retour d'un tel fléau.

C'est, en conclusion, l'action que l'Assemblée attend du Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et sur quelques bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Mesdames, messieurs, je remercie tous ceux d'entre vous qui ont exposé avec objectivité l'ensemble des problèmes posés par la catastrophe du *Torrey Canyon*.

Même si des critiques visant l'action gouvernementale — ou plutôt l'inaction gouvernementale, selon certains — transparaissent derrière les préoccupations exprimées cet après-midi, il n'en reste pas moins que l'initiative prise par le Gouvernement de provoquer devant la représentation nationale un débat sur ce problème illustre la nécessité pour le pouvoir législatif et le pouvoir exécutif d'examiner en commun les grandes questions d'intérêt national. Car — les orateurs n'ont pas manqué de le souligner — c'est dans toutes sortes de domaines que les conséquences de cette catastrophe ont été ressenties jusqu'à maintenant.

Naturellement, vous attendez du ministre des transports, responsable de la marine marchande, un exposé de l'action de son ministère dès l'instant où sont apparus les premiers effets désastreux de la catastrophe du *Torrey Canyon*.

Je n'ai garde d'oublier, en effet, que toute une catégorie socio-professionnelle — les marins-pêcheurs, les mareyeurs et les ostréiculteurs — éprouve les plus grandes difficultés du fait de cette catastrophe, et j'entends exposer ici les mesures qui ont été prises afin d'y porter remède et celles que le Gouvernement envisage d'appliquer pour réparer les préjudices causés.

Au reçu des premières informations relatives à l'effondrement du marché du poisson, j'ai prescrit des actions d'information des consommateurs, lesquelles ont été menées soit à l'initiative des pouvoirs publics, soit à celle de groupements professionnels ou privés.

A cet égard, je souligne combien le Gouvernement est reconnaissant à la presse, à la radiodiffusion nationale, à la télévision et à leurs services pour le concours qu'ils n'ont cessé d'apporter à l'action menée sous l'égide des pouvoirs publics.

Il y a quelques jours, à la télévision, le secrétaire général à la marine marchande pouvait ainsi s'entretenir avec les représentants qualifiés de certains organismes professionnels, et cette émission a suscité l'adhésion la plus entière, non seulement des groupements professionnels intéressés, mais aussi des dirigeants syndicalistes.

En outre, une action de relations publiques a été entreprise par les responsables de la direction des pêches, qui ont eu à répondre, comme cela était normal, à de nombreuses questions posées par des journalistes, par des responsables de groupements de consommateurs et, bien entendu, par des particuliers.

Chacun l'a compris — vous-mêmes, mesdames et messieurs les députés, vous vous êtes associés à cette action dans vos régions — il s'agissait de briser le cercle de méfiance dans lequel se sont enfermés l'ensemble des consommateurs de ce pays, lesquels étaient persuadés à tort que le poisson risquait d'être contaminé.

Nous n'avons cessé de lutter contre ce que certains d'entre vous — comme toute la presse, d'ailleurs — ont appelé la « psychose du poisson mazouté ». Malgré tout, cette lutte s'est révélée particulièrement efficace puisque, selon les indications que nous avons reçues, le marché du poisson a connu hier, 24 avril, une nette amélioration, qui s'est poursuivie aujourd'hui, semble-t-il, et dont je pense d'ailleurs qu'elle se prolongera ces jours-ci.

Ainsi que plusieurs orateurs l'ont rappelé, notamment M. Dumortier, le fonds régional d'organisation du marché est intervenu dès les premiers symptômes de l'effondrement des cours. En accord avec M. le ministre de l'économie et des finances, j'ai ordonné le déblocage immédiat de la moitié du crédit inscrit au budget au titre du F. R. O. M. Ainsi, dans une certaine mesure et avant même que les cours effectivement pratiqués n'aient atteint leur niveau de retrait, le F. R. O. M. a pu agir de façon à éviter une chute encore plus catastrophique des cours.

En dépit de ces efforts et de ces actions, une partie importante de la population maritime a subi un préjudice dont nous ne cherchons pas un seul instant à discuter la réalité. Bien entendu, nous avons demandé que ce préjudice soit évalué avec le maximum de certitude. Dès que le Gouvernement sera saisi des conclusions du rapport sur ce point particulier, il sera en mesure de prendre une décision quant à la réparation due aux victimes.

Nul mieux que le ministre des transports — je vous prie de le croire, mesdames, messieurs — ne mesure ce que sont et ce qu'ont été, les jours passés, pour le monde de la pêche, les difficultés créées par la psychose qui s'est emparée de la plus grande partie de l'opinion publique. Le Gouvernement ne saurait rester indifférent, d'autant que — M. Christian Bonnet et d'autres orateurs n'ont pas manqué de le souligner — ces difficultés s'inscrivent dans un contexte déjà difficile quant à la situation de la pêche en France.

Je pourrais rappeler l'ensemble des mesures qui, pour la première fois, ont été envisagées dans les dispositions budgétaires de 1967, mais cette énumération me semble inutile, surtout à ce point du débat, car elles sont connues de la plupart d'entre vous, sinon de tous.

Au surplus, M. Christian Bonnet et d'autres intervenants ont souhaité que s'instaure devant l'Assemblée un large débat sur tous les problèmes que posent à la fois le présent et l'avenir de la marine marchande en France.

Ce n'est certes pas le ministre des transports, responsable de la marine marchande, qui refusera ce débat. Je souhaite que l'occasion me soit offerte d'y participer de façon très positive et très active. Ce sera le moment de rappeler ce qui a été fait et, surtout, d'esquisser devant vous — et, je l'espère, avec votre concours, mesdames, messieurs — une politique de l'avenir de la marine marchande.

Dans une très remarquable intervention dont il est coutumier, M. Pleven a lancé un appel à la solidarité nationale et demandé que, pour contrebalancer et pour prévenir, autant que possible, les effets d'un désastre tel que celui qui s'est produit récemment, le gouvernement français prenne, tant sur le plan national qu'à l'échelon international, certaines initiatives dont nul ne saurait contester la nécessité.

En ce qui concerne le domaine national où s'exerce l'action gouvernementale, la loi du 26 décembre 1964 avait pour objet de réprimer la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

J'indique à l'Assemblée, encore qu'elle en soit déjà informée, que, la semaine dernière, il m'a été signalé qu'un pétrolier français vidangeait ses cales au large de Brest, dans les limites des eaux territoriales, ce qui dénote une certaine impudence. En déposant une plainte, j'ai immédiatement saisi le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Brest en lui demandant d'ouvrir une enquête et de poursuivre le responsable conformément à la loi.

Je donne à l'Assemblée nationale l'assurance que, chaque fois qu'un fait analogue sera révélé et porté à la connaissance du Gouvernement, des instructions seront données dans les heures qui suivront — comme ce fut le cas la semaine dernière — afin que la loi soit appliquée dans toute sa rigueur. Mais réprimer n'est pas prévenir et, en une telle matière, tant sur le plan national que sur le plan international, la prévention est singulièrement difficile.

Tous les orateurs qui sont venus à cette tribune ont déploré l'insuffisance des textes ou des conventions internationales en vigueur et j'estime qu'ils ont eu parfaitement raison.

Le Gouvernement dans son ensemble — et moi-même en particulier — est convaincu que c'est surtout à l'échelon international qu'il doit pousser ses initiatives, de façon à amener les puissances maritimes avec lesquelles nous sommes en relation à reviser certaines conceptions qui, me semble-t-il, devant

l'ampleur de la catastrophe dont nous sommes les victimes, ne sont plus de mise comme elles pouvaient l'être il y a seulement dix ou vingt ans. A une situation entièrement nouvelle doivent être adaptées des mesures essentiellement nouvelles.

A ce sujet, M. Christian Bonnet m'a quelque peu surpris lorsqu'il a déclaré que l'action menée par le Gouvernement tendait en fait à démanteler la marine marchande et, par là même, à l'empêcher de jouer dans un avenir proche, voire immédiat, le rôle qui lui incombe dans l'activité nationale.

Quel que soit l'intérêt des travaux que les commissions créées par le Gouvernement effectuent actuellement sur les divers problèmes dont elles ont été saisies — qu'il s'agisse de la réforme des services extérieurs de tel autre ministère ou de celle des services de la marine marchande, qui se trouve au cœur de l'intervention de M. Christian Bonnet — je rappelle qu'en tout état de cause et au moment même où le Gouvernement sera saisi des conclusions de ces commissions, il appartiendra au seul Gouvernement d'assumer ses responsabilités et de prendre les décisions qui lui paraîtront le plus conformes à la fois à l'intérêt du service et à l'intérêt général.

M. Christian Bonnet. Très bien !

M. le ministre des transports. Je souhaite que mes propos rassurent M. Christian Bonnet, ainsi que tous ses collègues. L'action du Gouvernement sera menée avec le souci de sauvegarder un instrument aussi efficace que les services extérieurs de la marine marchande et de doter la marine marchande de tous les moyens qui lui sont nécessaires pour accomplir son indispensable mission.

Sur le plan international, la situation est sans aucun doute plus difficile à cet égard ; les orateurs qui sont intervenus au cours du débat n'ont pas manqué de le souligner. Les conventions internationales, celle de 1954 comme celle de 1962, ainsi que les amendements apportés en 1962, ont fait l'objet de très larges commentaires. Ce qui est le plus frappant, lorsqu'on analyse ces textes, c'est de constater qu'ils ne sont nullement adaptés au cas du *Torrey Canyon*. Ainsi les puissances signataires de la convention de 1954 avaient cru forger un outil permettant de faire face aux diverses éventualités. Or, malgré les précautions prises dans ces conventions pour cerner l'ensemble des cas qui pourraient se présenter, on s'aperçoit au premier usage — si l'Assemblée me permet cette expression — qu'en réalité il est impossible d'invoquer, dans le cas précis du *Torrey Canyon*, la convention internationale de 1954.

C'est pourquoi — et, sur ce point, je voudrais rassurer M. Plevin, en même temps que l'Assemblée nationale — nous attachons la plus grande importance à la réunion que l'organisation maritime consultative intergouvernementale tiendra à Londres au début du mois de mai.

M. Plevin s'est étonné que la France ne fût pas puissance invitante. Mais nos voisins et amis britanniques, les premiers frappés par la catastrophe, ont tout naturellement été amenés à prendre cette initiative, rappelant d'ailleurs qu'elle n'a aucun caractère gouvernemental puisque l'organisation maritime consultative, bien qu'appelée « intergouvernementale », est en réalité composée d'un conseil et d'une assemblée générale où ne siège aucun ministre des pays associés ou adhérents à cette organisation.

Quoi qu'il en soit de cette querelle mineure de procédure — M. Plevin voudra bien me le concéder — il est évident que le gouvernement français s'est immédiatement joint à l'initiative britannique et qu'il a arrêté — s'il ne les a déjà données à l'heure où je parle — toutes les instructions destinées à nos représentants quant aux problèmes qu'il désire voir débattre lors de cette réunion des 4 et 5 mai.

Nous allons proposer — cette demande résulte des déclarations que je viens de faire — le renforcement des dispositions de la convention internationale de 1954 relatives à la pollution des mers.

Nous allons demander une étude aussi approfondie que possible des modifications à apporter à la technique de construction des navires. C'est là d'ailleurs un problème difficile sur la solution duquel — nul n'en sera étonné — les techniciens ne sont pas d'accord. Certains préconisent l'utilisation d'une double coque pour les pétroliers, alors que d'autres estiment qu'un tel dispositif serait inefficace.

Néanmoins, après les événements que nous avons vécus, cette question ne saurait être éludée.

Nous allons demander que soient revues les règles de navigation en vigueur, que soit abordé le problème de la qualification des équipages...

M. André Salardaino. Bravo !

M. le ministre des transports. ... que les méthodes de lutte contre la pollution résultant d'accidents soient précisées au

niveau international, chacun d'ailleurs pouvant apporter à cet égard le fruit de son expérience et de ses pratiques.

M. René Plevin. Il y a aussi le problème des assurances !

M. le ministre des transports. J'allais en parler, monsieur Plevin. Nous allons en effet demander une modification de la réglementation concernant la responsabilité des transporteurs maritimes.

Mesdames, messieurs, cette énumération des problèmes dont le gouvernement français demandera l'examen lors de la conférence de Londres vous permet de mesurer les difficultés de la tâche qui attend nos négociateurs et ceux des pays avec lesquels nous serons confrontés. En tout état de cause, nous mettrons tout en œuvre pour tenter d'apporter à ces problèmes les solutions raisonnables qui sont indispensables.

J'allais omettre de préciser — et vous auriez été en droit de me le reprocher — que le problème de l'octroi des pavillons de complaisance sera également abordé...

M. Bertrand Denis. Bien sûr !

M. le ministre des transports. ... encore que je n'aie pas le sentiment — c'est une opinion tout à fait personnelle — qu'il puisse être résolu dans le cadre de la réunion que tiendra l'organisation maritime consultative intergouvernementale.

Sur le plan international, en raison des intérêts qu'il met en jeu, ce problème est sans doute l'un des plus complexes, mais je puis donner l'assurance à l'Assemblée nationale que le gouvernement français est décidé à l'affronter avec le souci d'aboutir à une solution conforme aux aspirations les plus légitimes, aux besoins de la collectivité et aux intérêts bien compris de toutes les puissances, qu'elles soient ou non maritimes.

Telle est, telle a été dès le premier jour du sinistre, l'action poursuivie par le ministère des transports pour la défense des intérêts dont il a la gestion.

Je m'excuse de la longueur d'une intervention qui m'a exposé au risque de dépasser l'heure de levée de séance précisée par M. le président de l'Assemblée nationale. J'ai profité de ma présence à cette tribune pour répondre — du moins j'espère l'avoir fait — à des préoccupations particulières exprimées cet après-midi et j'ai voulu définir le sens de l'action que le Gouvernement est déterminé à mener sur le plan international, comme d'ailleurs tous les orateurs l'y ont invité.

Une fois encore, je prie l'Assemblée nationale de croire que le Gouvernement a parfaitement mesuré — comme l'a indiqué mon collègue M. le ministre de l'intérieur — l'ensemble des conséquences de la calamité qui s'est abattue sur une région sympathique et importante à tous égards.

Conscient des difficultés dans lesquelles se débat une grande partie de la population de cette région, le Gouvernement mettra tout en œuvre afin que soient effacées au plus vite et au mieux les conséquences désastreuses de la situation présente. (*Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'Union démocratique pour la V^e République et sur quelques bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

Il est à penser que, demain après-midi, l'Assemblée devra encore siéger jusqu'à dix-neuf heures trente environ pour mener à son terme cette discussion. Dans ces conditions, je vous informe dès à présent, mes chers collègues, qu'exceptionnellement la conférence des présidents se réunira, non pas à dix-neuf heures dix, mais aussitôt après la levée de la séance.

— 2 —

DEPOT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif à la Cour des comptes.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 140, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi d'orientation foncière et urbaine.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 141, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 26 avril, à quinze heures, séance publique :

Discussion des conclusions du rapport n° 131 de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution n° 22 de M. Royer tendant à modifier les articles 36 et 37 du règlement (M. de Grailly, rapporteur) ;

Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement sur la protection du littoral contre le pétrole.

La séance est levée.

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

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
VINCENT DELBECCHI.

Errata.

1° Au compte rendu in extenso
de la séance du jeudi 20 avril 1967.

Page 757, 1^{re} colonne, 10^e alinéa, rétablir ainsi cet alinéa :

« Nous estimons qu'il y a là des mesures particulières à prendre. Certes, des mesures fiscales favorables à la recherche existent déjà, mais nous voudrions qu'elles soient rendues plus cohérentes. En effet, elles ne favorisent pas les formes concentrées de recherche, qui sont pourtant, de nos jours, les seules rentables et concevables. »

2° Au compte rendu in extenso
de la séance du vendredi 21 avril 1967.

Page 790, 2^e colonne, rétablir ainsi qu'il suit le 14^e alinéa :

« M. le secrétaire d'Etat à l'Intérieur. En ce qui concerne le découpage, il se fera dans le cadre départemental. »

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

625. — 24 avril 1967. — M. Roland Dumas expose à M. le Premier ministre que le Gouvernement a manifesté, à diverses reprises, son intention de « libéraliser » l'O. R. T. F. Dès l'été 1965 il fut question de permettre à l'opposition parlementaire de disposer chaque mois d'un temps d'antenne tant à la radio qu'à la télévision nationale ou régionale. Certaines émissions ont pu donner le change à l'opinion publique qui réclame aujourd'hui le droit, pour les mandataires de près de 10 millions d'électeurs, de faire entendre leur point de vue sur les grands problèmes contemporains. La réforme du statut de l'O. R. T. F. proposée par la fédération de la gauche démocrate et socialiste prendra rang. Mais d'ores et déjà une décision de principe et des aménagements d'horaires doivent permettre à l'opposition de faire entendre sa voix. Cette organisation existe déjà dans d'autres démocraties, en Grande-Bretagne, en Italie par exemple. Elle suppose les règles suivantes : 1° un nombre d'heures fixes de temps d'antenne sera octroyé à l'opposition chaque mois à la radio et à la télévision ; 2° ce temps d'antenne se répartira entre les groupes qui composent l'opposition au prorata des voix obtenues aux élections du 12 mars 1967, comme la majorité a déjà la faculté de le faire avec les groupes qui la composent ; 3° l'opposition utilisera comme elle l'entendra ce temps imparti, en choisissant les sujets à traiter et les orateurs ; 4° une commission, qui pourrait être composée sur les mêmes bases que la commission créée à l'occasion des élections présidentielles, serait chargée de surveiller la bonne exécution de cette nouvelle mesure. Il lui demande quels inconvénients il verrait à instaurer à l'O. R. T. F. cette pratique véritablement démocratique qui assurerait à l'opposition, comme à la majorité, la libre discussion des opinions, des programmes et des hommes, et l'utilisation équitable d'un service public de l'Etat.

650. — 25 avril 1967. — M. Francis Palméro demande à M. le ministre de l'éducation nationale dans quelles conditions va s'effectuer notamment dans le second degré la prochaine rentrée scolaire de septembre 1967 compte tenu de la décision prise d'appliquer l'ordonnance n° 59-45 du 6 janvier 1959 sur la prolongation de la scolarité et s'il n'estime pas utile le dépôt d'urgence d'un projet de loi prévoyant les moyens financiers nécessaires.

651. — 25 avril 1967. — M. Christian Bonnet expose à M. le ministre des transports que la situation des activités maritimes dans leur ensemble, et de la pêche en particulier, devient de jour en jour plus préoccupante. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour faire face à une crise qui risque d'aggraver encore le problème de l'emploi dans les régions les moins favorisées par l'expansion de l'économie française dans son ensemble.

653. — 25 avril 1967. — M. Jacques Barrot expose à M. le ministre de l'information qu'il serait nécessaire d'organiser dans le cadre des émissions de l'O. R. T. F. une tribune spéciale permettant d'évoquer l'ensemble des problèmes économiques et sociaux qui intéressent les Français. A cette tribune participeraient des délégués des organisations nationales représentatives des travailleurs et des employeurs et des organismes économiques qui seraient invités à faire connaître leur position en ce qui concerne la politique gouvernementale. Il lui demande a-t-il entend préciser ses intentions à l'égard de cette suggestion.

672. — 25 avril 1967. — M. Odru expose à M. le ministre des affaires étrangères que le coup d'Etat du 21 avril en Grèce a provoqué l'émotion et l'inquiétude du peuple français. Le pouvoir dictatorial, constitué illégalement à l'issue du coup de force, liquide les principes démocratiques, supprime les libertés, arrête et déporte des milliers de démocrates grecs. Ce pouvoir est un danger pour toute l'Europe. Il lui demande s'il compte donner rapidement à l'Assemblée nationale toutes les informations en sa possession, l'informer de ses initiatives et lui indiquer, en particulier, s'il entend ne pas reconnaître, comme le réclame le peuple français, le Gouvernement illégitime installé en Grèce.

QUESTION ORALE SANS DEBAT

624. — 24 avril 1967. — M. Charles Privat expose à M. le ministre de l'agriculture que les pays suivants auraient été autorisés à importer en France des pommes de terre de primeur lors de la toute prochaine campagne : l'Italie (Sicile) : 80.000 tonnes, dont 45.000 en avril et 15.000 en mai ; le Maroc : 80.000 tonnes, dont 40.000 en avril et 5.000 en mai ; l'Algérie : 70.000 tonnes ; dont 30.000 en avril et 35.000 en mai ; l'Espagne : 95.000 tonnes, dont 50.000 en avril et 25.000 en mai ; l'Espagne (Canaries) : 50.000 tonnes, dont 20.000 en avril et 10.000 en mai ; Chypre : 100.000 tonnes, dont 20.000 en avril, 7.000 en mai et 73.000 en juin ; l'Egypte : 30.000 tonnes, dont 10.000 en avril et 20.000 en mai. Ces indications semblent comporter pour les mois d'avril et surtout de mai des risques de détérioration du marché français de la pomme de terre de primeur tels qu'on a pu en connaître en 1963. D'autant plus que la récolte française semble devoir être cette année de 10 à 15 p. 100 plus abondante et plus précoce d'une quinzaine de jours, ce qui situerait sa mise sur le marché vers le 10 mai au plus tard. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour éviter l'effondrement des cours de la pomme de terre de primeur, effondrement qui sanctionnerait une nouvelle fois durement les agriculteurs français.

QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler des éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne

peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

626. — 25 avril 1967. — M. Bourgoïn rappelle à M. le ministre des affaires sociales que l'article L. 39 du nouveau code des pensions civiles et militaires de retraite, tel qu'il résulte de la loi n° 64-1339 du 26 décembre 1964, prévoit que le droit à pension des veuves de fonctionnaires est subordonné à la condition que la date du mariage soit antérieure de deux ans à celle de la cessation d'activité du mari. Cependant, ce droit est également reconnu « si le mariage antérieur ou postérieur à la cessation d'activité a duré au moins quatre années ». En revanche, le décret n° 64-994 du 17 septembre 1964 relatif aux pensions de vieillesse des non-salariés ne prévoit une pension de réversion en faveur du conjoint d'un artisan que si le mariage a duré deux ans au moins avant la date de liquidation de la pension vieillesse. Afin d'assouplir les règles d'attribution de cette pension de réversion aux veuves des artisans, il lui demande s'il compte modifier les dispositions du décret du 17 septembre 1964 de telle sorte qu'elles puissent bénéficier de cette pension lorsque leur mariage antérieur ou postérieur à la cessation d'activité de leur mari a duré au moins quatre années.

627. — 25 avril 1967. — M. Krieg demande à M. le ministre de l'Intérieur de faire prendre les mesures nécessaires pour que soient écartés des entrées de la cathédrale Notre-Dame-de-Paris les nombreux photographes et vendeurs de cartes postales qui s'y pressent, importunant pèlerins et touristes. Il attire son attention sur le fait qu'à certaines heures leur nombre est suffisant pour constituer un véritable barrage aux grilles et aux guichets et que certains vendeurs s'avancent même dans l'espace se trouvant entre les grilles et le porche. Leur présence, les procédés employés et la tenue de ces photographes et vendeurs de même que les prix pratiqués sont de nature à nuire au bon renom de la capitale et à lui causer un grave préjudice, en particulier auprès des étrangers qui viennent en très grand nombre visiter Notre-Dame et sont des proies rêvées pour ces nouveaux « marchands du temple ».

628. — 25 avril 1967. — M. Le Theule appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les dispositions du décret n° 67-55 du 18 janvier 1967 relatif à la coordination de la politique de formation professionnelle et de promotion sociale et du décret n° 67-75 du 27 janvier 1967 relatif à la composition et au fonctionnement des comités régionaux de la formation professionnelle, de la promotion sociale et de l'emploi. Ces textes prévoient la création de plusieurs instances nouvelles, et notamment : d'un conseil national de la formation professionnelle, de la promotion sociale et de l'emploi ; d'un conseil de gestion du fonds de formation professionnelle et de promotion sociale ; de groupes régionaux permanents de la formation professionnelle et de promotion sociale. Ils précisent leur rôle et leur composition cependant que plusieurs arrêtés ont porté nomination de personnalités aux divers comités régionaux, en qualité de représentants des organisations professionnelles d'employeurs, de représentants des organisations professionnelles de travailleurs, de représentants de l'association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (A. S. S. E. D. I. C.), de personnalités qualifiées. Alors que la loi n° 66-892 du 3 décembre 1966 d'orientation et de programme sur la formation professionnelle reconnaît explicitement le rôle des organisations familiales en fait de formation professionnelle et de promotion sociale des jeunes gens et des adultes (art. 1^{er} et 2) et que l'article 3 précise que le conseil national et les conseils généraux réuniront « notamment » des représentants des organisations professionnelles et syndicales intéressées, ce qui laissait espérer une représentation familiale, étant donné la teneur des articles 1^{er} et 2, rien de tel n'est, en fait, résulté des décrets et arrêtés précités. Aucune représentation familiale n'est prévue et les organisations familiales n'ont pas été consultées, alors qu'il eût été possible de faire figurer un de leurs représentants parmi les personnalités qualifiées. Il lui demande s'il envisage, compte tenu des dispositions précédemment rappelées de la loi du 3 décembre 1966, de modifier les décrets et arrêtés susvisés de telle sorte que l'organisation familiale la plus représentative obtienne une représentation de droit, au même titre que les organisations professionnelles et syndicales.

629. — 25 avril 1967. — M. Tamezini rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale qu'en 1963 a été ouvert, pour la première fois, le concours de professeur technique adjoint de traitement thermique. Il n'y eut pas de candidat ni en 1963, ni en 1964 ; en

1965, trois candidats mais pas d'admissibles ; en 1966, six candidats : trois admissibles, deux reçus ; en 1967, pas de concours mais ouverture d'un concours de professeur technique adjoint de traitement thermique du cadre des lycées techniques (Bulletin officiel n° 7). Il lui demande : 1° si cette ouverture de concours a pour objet la création d'un nouveau cadre devant remplacer les P. T. A. de traitement thermique dont le concours n'a pas été ouvert cette année et, dans l'affirmative, les raisons de cette décision ; 2° si, en raison de la nécessaire habileté manuelle et de l'exécution de travaux de mise en marche, d'arrêts des fours, de neutralisation des eaux usées, etc., cette partie des fonctions du professeur technique sera remplie par des ouvriers ; 3° dans l'affirmative, à qui incombera la responsabilité dans l'exécution de ces tâches dangereuses et insalubres ; 4° dans la négative, à quelle catégorie de personnel enseignant seront confiées les tâches ci-dessus décrites, et plus généralement la préparation des expériences, des seais, analyses et contrôles des traitements.

630. — 25 avril 1967. — Mme Colette Privat attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le fait que la circulaire n° 65-396 du 26 octobre 1965 a mis fin au recrutement des professeurs techniques adjoints d'enseignement ménager des lycées techniques et qu'ainsi leur corps est en voie d'extinction. Elle souligne qu'actuellement la situation de ces professeurs est en tous points analogue à celle des chargés d'enseignement de travaux manuels éducatifs et d'enseignement ménager (C. E. de T. M. E. et E. M.) : niveau de formation identique, corps en extinction, existence d'un cadre de certifiés dans la même discipline. Or, grâce au décret n° 65-1010 du 26 novembre 1965, les C. E. de T. M. E. et E. M. peuvent accéder au cadre des certifiés après l'obtention de deux certificats du diplôme des travaux manuels éducatifs et d'enseignement ménager et la réussite aux épreuves pratiques du C. A. P. E. S. de T. M. E.-E. M. Pour mettre fin à cette disparité, il lui demande s'il n'estime pas juste de permettre, dans l'immédiat, aux professeurs techniques adjoints d'enseignement ménager, d'accéder au cadre des certifiés dans les mêmes conditions : obtention de deux certificats de la licence de sciences appliquées à l'économie domestique et réussite aux épreuves pratiques du C. A. P. E. T. (section A' 2 de l'E. N. S. E. T.).

631. — 25 avril 1967. — M. Albert Denvers demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre de lui faire connaître les raisons qui s'opposent à relever de la forclusion les demandes formulées par des personnes qui, au cours de la guerre 1939-1945, ont été contraintes au travail en pays ennemi et qui désirent s'en faire reconnaître la qualité.

632. — 25 avril 1967. — M. Henri Darres expose à M. le ministre des affaires sociales que l'article L. 283 du code de la sécurité sociale prévoit qu'une indemnité journalière est accordée « à l'assuré qui se trouve dans l'incapacité physique... de continuer ou de reprendre le travail ». L'article L. 289 détermine la durée du versement de cette indemnité ; accordée à partir du quatrième jour, elle peut être servie pendant une période d'une durée maximum de trois ans. En particulier, pour les affections dites de longue durée, l'indemnité journalière peut être servie pendant une période de trois ans, calculée de date à date. L'article L. 290 prévoit qu'en cas d'augmentation générale des salaires postérieurement à l'ouverture du bénéfice de l'assurance maladie et lorsque l'interruption de travail se prolonge au-delà du troisième mois, le taux de l'indemnité journalière peut faire l'objet d'une majoration par l'application d'un coefficient fixé par arrêté ministériel. La dernière revalorisation a été fixée par un arrêté du 15 juin 1965. Depuis cette date, les salaires ont sensiblement augmenté et les pensions d'invalidité et de vieillesse ont bénéficié régulièrement de la majoration annuelle. Il lui demande s'il envisage de procéder rapidement à une revalorisation des indemnités journalières. Il exprime le souhait qu'un coefficient de revalorisation soit fixé tous les ans pour ces indemnités.

633. — 25 avril 1967. — M. Fernand Sauzedde demande à M. le ministre de l'agriculture, quelles actions concrètes il envisage de demander au fonds européen d'orientation et de garantie agricole (section améliorations des structures) et à la Banque européenne d'investissement de financer dans les quatre départements de la région d'Auvergne soit directement, soit par l'intermédiaire de la Somival dont l'efficacité est réduite du fait de la modicité des crédits qui lui sont alloués.

634. — 25 avril 1967. — M. Fernand Sauzedde fait observer à M. le ministre de l'information que la télévision, grâce à l'effort des collectivités locales qui ont installé des relais de télévision pour la première comme pour la seconde chaîne, peut maintenant être reçue pratiquement sur l'ensemble du territoire national, et notamment dans toutes les zones rurales. Or, si les agriculteurs sont devenus des téléspectateurs assidus, et si la télévision est devenue, pour eux, une rupture de leur isolement, un moyen de contact avec le monde moderne, aucune émission de formation technique ou d'information ne leur est spécifiquement consacrée, alors que la télévision consacre, chaque semaine, diverses séquences aux amateurs de l'automobile, aux femmes (le magazine féminin), aux jeunes (les émissions du jeudi). Il lui demande s'il n'envisage pas de consacrer une émission hebdomadaire ou mensuelle ou bimensuelle aux agriculteurs, leur apportant des informations sur les conditions économiques de la vente des produits, de la production agricole, sur la restructuration des exploitations, sur le progrès technique dans le secteur agricole, sur la formation professionnelle, sur les institutions mises en place à Bruxelles dans le cadre du Marché commun agricole, sur les techniques en vigueur dans les pays étrangers, chez nos voisins et partenaires ou dans les diverses régions de France, etc.

635. — 25 avril 1967. — M. Darchicourt expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en vertu du décret n° 66-810 du 28 octobre 1966 portant réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite, paru au Journal officiel du 3 novembre 1966, et suivant les dispositions annexées audit décret (article R. 25), une bonification prévue à l'article L. 12 (h) du code des pensions civiles et militaires de retraite, est accordée aux retraités de certaines catégories de fonctionnaires de l'enseignement technique. Cette bonification est égale, dans la limite de cinq années, à la durée de l'activité professionnelle dans l'industrie dont les professeurs de l'enseignement technique ont dû justifier pour pouvoir se présenter au concours de recrutement dans les conditions exigées par le statut particulier au titre duquel ils ont été nommés et n'est applicable qu'aux fonctionnaires prenant leur retraite après le 1^{er} décembre 1964. Il apparaît que cette dernière disposition crée une discrimination injuste vis-à-vis des fonctionnaires de même catégorie ayant pris leur retraite avant cette date. En effet, ces derniers ont travaillé dans les plus mauvaises conditions matérielles avec des horaires plus longs. De plus, le personnel de cette catégorie était peu nombreux. En effet, pour prendre normalement sa retraite avant le 1^{er} décembre 1964, ce personnel devait être en fonctions avant 1935. Les écoles pratiques d'alors étaient rares avec très peu de personnel par rapport au nombre actuel de professeurs en fonctions dans les très nombreux établissements de l'enseignement technique. Il faudrait encore retrancher ceux qui, nombreux, sont décédés ou ceux qui, pour faits de guerre, bénéficient pour la retraite d'autres bonifications et qui n'auraient pas besoin de la nouvelle disposition pour obtenir le maximum de leur retraite. Il lui demande s'il ne pense pas faire cesser cette inégalité et accorder le bénéfice de cette bonification à tous les retraités de cette catégorie de fonctionnaires ayant pris leur retraite avant le 1^{er} décembre 1964.

636. — 25 avril 1967. — M. Louis Longueque demande à M. le ministre de l'économie et des finances : 1° s'il est exact qu'en ce qui concerne la transformation en faculté de l'école nationale de médecine et de pharmacie de Limoges, l'accord de principe a été donné au ministre de l'éducation nationale par le secrétaire d'Etat au budget le 3 novembre dernier, mais que la publication du décret à intervenir est subordonnée à l'engagement que doit prendre la ville de Limoges d'assurer les charges qui lui incombent ; 2° dans l'affirmative, si les services du ministère des finances ont officiellement demandé à la ville un engagement et quelle est la nature de cet engagement ; 3° si les services susindiqués ont eu connaissance de la délibération du conseil municipal du 6 juin 1966 visée par M. le préfet de la Haute-Vienne le 5 octobre 1966, comportant la décision suivante : « en ce qui concerne l'école de médecine et de pharmacie... prend l'engagement d'inscrire à son budget les dépenses mises normalement à la charge de la ville pour sa transformation en faculté... » ; 4° au cas où toutes les transmissions nécessaires n'auraient pas été effectuées, quelle suite il pense donner à cette affaire et quelles mesures il compte adopter ou proposer à l'encontre des responsables de ces négligences.

637. — 25 avril 1967. — M. René Plevin appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur la situation des négociants bretons en vins qui, du fait des mesures de blocage prises à l'encontre des vins d'Afrique du Nord, importés dans des conditions strictement légales et dans le cadre des contingents fixés par l'Etat, supportent des charges de financement, de magasinage et des risques de détérioration considérables dont l'accumulation devient insupportable

pour les entreprises régionales de dimension moyenne. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour le déblocage des vins déjà entreposés en France ou pour l'indemnisation des négociants intéressés.

638. — 25 avril 1967. — M. Poudevigne expose à M. le ministre de l'intérieur la situation difficile dans laquelle se trouvent les rapatriés âgés. Ils percevaient jusqu'à une date récente une indemnité de 750 francs par trimestre. Elle a été ramenée à 525 francs. S'agissant de personnes ayant tout perdu en Algérie, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour leur permettre de se loger et de vivre dignement, et si cette situation n'est pas de nature à justifier la discussion rapide d'une loi leur accordant une indemnisation pour les biens perdus en Algérie.

639. — 25 avril 1967. — M. Poudevigne expose à M. le ministre de l'économie et des finances la situation des viticulteurs endettés au-delà de ce qui est raisonnable. Ces viticulteurs étant la plupart imposés forfaitairement pour les bénéfices agricoles, se voient privés de la possibilité de déduire les intérêts de leurs emprunts. Compte tenu de la situation dramatique de ces viticulteurs, il lui demande s'il ne serait pas possible d'accorder la déduction de ces frais financiers qui grèvent de plus en plus lourdement les exploitations déjà en déficit.

640. — 25 avril 1967. — M. Peretti demande à M. le ministre des affaires sociales ce qu'il faut entendre dans le décret n° 67-136 du 21 février 1967 par le texte du paragraphe B : « Des régimes complémentaires de garantie du risque vieillesse organisés au profit des membres du corps médical des autres établissements hospitaliers visés par le présent décret ». En particulier il lui demande de lui indiquer : 1° s'il faut entendre par régime complémentaire un régime complémentaire du régime général de la sécurité sociale ; 2° si ce régime a comme assiette la partie du salaire située au-dessus du plafond de la sécurité sociale ; sinon quelle est son assiette ; 3° le taux de la cotisation du salarié et de celle de l'administration employeur ; 4° l'organisme qui est prévu pour gérer le régime ; 5° les conditions exigées pour bénéficier de ce régime.

641. — 25 avril 1967. — M. Peretti expose à M. le ministre de l'intérieur les faits suivants : à l'hôpital de Nanterre, les médecins attachés sont nommés annuellement par arrêté. Leurs fonctions sont bénévoles. De ce fait, bien qu'assurant des activités hospitalières sous la direction d'un chef de service, ils ne possèdent pas de couverture sociale. Il lui demande s'il serait possible d'envisager pour les médecins attachés de l'hôpital de Nanterre, un statut identique à celui de deuxième catégorie (décret du 2 août 1963).

642. — 25 avril 1967. — M. Bourgoin expose à M. le ministre des affaires sociales qu'un manque de cohésion entre les différents services et surtout entre les nombreux hôpitaux de la région parisienne cause, dans bien des cas, un surcroît de travail au personnel et de dépenses qui pourraient être évités. En effet, sur simple demande de consultants, des examens complets avec radio sont pratiqués, absorbant le temps des chefs de service et de leurs assistants. Or, il arrive très souvent que les consultants ont subi des examens analogues, quelquefois moins d'un mois auparavant, dans un hôpital voisin. Ces faits se présentent continuellement et bien souvent sur une grande échelle, car les malades pensent toujours que le médecin s'est trompé et qu'un autre comprendra mieux leur cas. Il doit être possible d'instituer un contrôle ou de munir chaque malade d'une fiche ou d'un livret à présenter à chaque consultation hospitalière sous peine de sanctions. Il lui demande s'il n'estime pas que la surcharge actuelle des hôpitaux et de leur personnel pourrait être sérieusement allégée si cette question était étudiée et si une procédure était établie pour éviter de tels abus.

643. — 25 avril 1967. — M. Westphal expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'un particulier ayant acquis, le 4 mars 1963, un terrain à bâtir sous le régime de l'article 1373 bis du code général des impôts (taxe sur les prestations de service) avec engagement de construire dans les deux ans, a été admis par la suite à se placer rétroactivement sous le régime du droit d'enregistrement réduit, seul applicable en l'espèce, et a obtenu la restitution du trop-perçu (4,30 p. 100). Ayant, ultérieurement, été victime d'une grave affection qui le mettait hors d'état de réaliser son projet, il revendait le terrain, le 31 août 1964, à une importante société parisienne qui reprit à son compte l'engagement de construire et ce, sous le régime de la taxe sur la valeur ajoutée. Le sous-acquéreur se heurta, toutefois, à son tour, à de graves difficultés

élevées par la police du bâtiment telles que rectification d'alignement, modifications apportées au plan d'urbanisme, modification du nombre de niveaux projeté, annulation du permis de construire, etc. Ces difficultés se produisirent alors que le délai de quatre ans à compter de la première acquisition n'était pas expiré. Il lui demande si le caractère imprévu, imprévisible et irrésistible des événements ainsi survenus n'autorise pas le maintien du bénéfice des allègements de droits d'enregistrement dont a profité en définitive l'acquisition du 4 mars 1963.

644. — 25 avril 1967. — M. René Pleven demande à M. le ministre de l'agriculture si la normalisation des carrières d'ingénieurs des travaux de la fonction publique va, à brève échéance, être achevée par un alignement indiciaire de tous les intéressés sur l'indica net 500 pour la classe exceptionnelle et 540 pour la fin de carrière de l'ingénieur divisionnaire des travaux. Il lui demande s'il est exact que les ingénieurs des travaux des eaux et forêts risquent d'être défavorisés dès 1967 par rapport à leurs homologues du ministère de l'agriculture dont, en de nombreuses circonstances, ils ont été officiellement déclarés solidaires. Dans cette hypothèse le corps des ingénieurs des travaux des eaux et forêts, en dépit de sa formation et au lendemain de la création d'un office national des forêts qui apporte à ces fonctionnaires des responsabilités nouvelles, se trouverait pénalisé.

645. — 25 avril 1967. — M. René Pleven demande à M. le ministre d'Etat chargé de la fonction publique si le Gouvernement a renoncé à la normalisation très souhaitable des carrières des ingénieurs des travaux de la fonction publique. Il lui demande s'il est exact que, à statut identique, des différences de rémunération vont être prochainement constatées au sein du ministère de l'agriculture et que les ingénieurs des travaux des eaux et forêts risquent d'être défavorisés par ces différenciations et s'il peut donner l'assurance qu'en tout état de cause la situation des ingénieurs des travaux des eaux et forêts sera alignée sur celle de leurs homologues, avec une date d'effet identique à celle dont pourraient bénéficier ces derniers.

646. — 25 avril 1967. — M. Guy Mollet attire l'attention de M. le ministre des armées sur un cas entrant dans le cadre des décrets du Président de la République n° 62-1472 du 28 novembre 1962 et 64-121 du 6 février 1964, qui constituent actuellement la réglementation d'attribution de la Légion d'honneur, de la médaille militaire selon leur grade et de la croix de guerre aux mutilés de guerre et qui stipulent dans les articles 39 et 41 que « les anciens combattants mutilés de guerre à 65 p. 100 et plus, déjà titulaires de la Légion d'honneur ou de la médaille militaire, se voient attribuer la croix de guerre avec palmes s'ils ne possèdent déjà cette décoration ». Un ancien combattant de 1914-1918, titulaire de la médaille militaire depuis 1939, sans attribution de la croix de guerre, au titre des « Réservés », avec titres de guerre, invalidité à 35 p. 100 à cette époque, est réformé actuellement avec une invalidité de 70 p. 100 pour blessures de guerre. La croix de guerre 1914-1918 ne lui ayant pas été attribuée lors de sa promotion de médaillé militaire, il lui demande s'il peut en solliciter l'attribution actuellement et, dans l'affirmative, à quel service il doit s'adresser.

647. — 25 avril 1967. — M. René Pleven rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que les ingénieurs des travaux des eaux et forêts appartiennent au groupe des ingénieurs des travaux du ministère de l'agriculture. Alors qu'à l'époque où on procédait à la révision de leur statut (1961) on comparait leur situation à celle des ingénieurs des travaux du ministère de l'équipement, les ingénieurs des travaux des eaux et forêts se sont trouvés injustement déclassés depuis plusieurs années. En effet, tandis que leurs indices de traitement demeurent plafonnés à 475 net en classe exceptionnelle et 515 en fin de carrière d'ingénieur divisionnaire des travaux, ceux de leurs homologues techniques de cadre A, employés par le ministère de l'équipement, sont passés respectivement à 500 et 540 net et ce, parfois, avec des effets rétroactifs considérables. Il est inutile de rappeler pourtant que l'école des ingénieurs des travaux des eaux et forêts fonctionne depuis 1854 tandis qu'aucune de celles qui forment les ingénieurs de même niveau et même statut des autres ministères n'a une existence antérieure à 1959. Au sein même du ministère de l'agriculture l'école des ingénieurs des travaux des eaux et forêts est de très loin la plus ancienne de ce niveau. Il lui demande les raisons pour lesquelles ces fonctionnaires ne sont pas encore rémunérés selon leurs titres et leurs charges et dans quel délai disparaîtra cette grave anomalie.

648. — 25 avril 1967. — M. Félix Gaillard signale à M. le ministre de l'économie et des finances que l'article 1712 du code général des impôts énonce : « Les droits des actes civils et judiciaires emportant translation de propriété ou d'usufruit de meubles ou immeubles sont supportés par les nouveaux possesseurs, et ceux de tous les autres actes le sont par les parties auxquelles les actes profitent, lorsque dans ces divers cas il n'a pas été stipulé de dispositions contraires dans les actes ». Des propriétaires d'immeubles bâtis s'autorisant de ce texte et de différentes interprétations recueillies dans des revues non qualifiées ont sollicité de leurs locataires le remboursement du droit d'enregistrement frappant les conventions verbales. Il est un fait que ce droit, au point de vue fiscal, est assimilé au droit de bail s'appliquant aux conventions écrites. Mais il se distingue par le fait qu'il n'est pas un droit d'acte. Par suite, l'article 1712 du C.G.I. semble exclure absolument les conventions verbales. Si, par une interprétation abusive de ce texte, on entendait faire rembourser au locataire verbal le droit de 1,40 p. 100, cela se trouverait cette fois en contradiction avec la loi de septembre 1948 (art. 38). Cet article en effet énonce d'une façon catégorique les taxes locales et les prestations que le « propriétaire » sera fondé de plein droit à obtenir en remboursement de ses locataires ou occupants en sus du loyer principal, savoir : 1° taxe d'enlèvement des ordures ménagères ; 2° taxe de déversement à l'égout ; 3° taxe de balayage. Le droit d'enregistrement — dénommé fiscalement « droit de bail » bien qu'appliqué indistinctement aux baux écrits et aux conventions verbales — semble donc récupérable par le propriétaire, quand il est seulement le fait d'un acte et ceci en vertu justement de l'article 1712 du C.G.I. Par contre, le droit « de bail » de 1,40 p. 100 sur les conventions verbales ne semble pas récupérable et cecl tant en vertu du même article du C.G.I. que de la loi de septembre 1948. Il lui demande si cette interprétation est exacte.

649. — 25 avril 1967. — M. Perrot expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, dans une succession, les biens qui reviennent au survivant des époux à titre de convention de mariage ne sont pas assujettis aux droits de mutation et que doit être considérée comme une convention de cette nature la clause dite de préciput conventionnel, prévue par les articles 1515 et 1516 du code civil, permettant au survivant de prélever à son profit tout ou partie du mobilier de la communauté, sans avoir à en tenir compte aux héritiers du prédécédé. Concernant une succession où la totalité du mobilier de communauté est prélevée par le conjoint survivant en vertu d'une clause du contrat de mariage précisant que ce prélèvement a lieu à titre de préciput de communauté et de convention de mariage, il lui demande si l'administration de l'enregistrement est fondée à calculer le forfait mobilier de 5 p. 100 sur la moitié de l'actif de communauté revenant à la succession. Ce procédé a en effet indirectement pour conséquence de faire échec à l'exonération de droits dont bénéficient les conventions de mariage alors qu'il semble que, dans ce cas, le forfait mobilier de 5 p. 100 devrait seulement être perçu sur l'actif propre de la succession, à l'exclusion de la moitié revenant à cette dernière dans les biens de la communauté.

652. — 25 avril 1967. — M. Barret expose à M. le ministre d'Etat chargé de la fonction publique que, pour être admis à se présenter au concours d'accès à un emploi du cadre B, les candidats doivent être titulaires du baccalauréat — sauf pour certains jeunes ayant obtenu la première partie du baccalauréat qui sont admis à se présenter pendant une période transitoire devant prendre fin prochainement. Or, un certain nombre de jeunes sont obligés, pour des raisons diverses, de cesser leurs études à la fin de la classe terminale, quel qu'ait été le résultat de l'examen. S'ils ont échoué à cet examen et s'ils se destinent à l'administration, ils sont contraints de se présenter à un concours du cadre C et d'attendre quatre ou cinq ans avant d'être candidats à un emploi du cadre B par la voie du concours interne. Cette situation est particulièrement pénible pour ceux qui, au cours des années passées, n'ont pu obtenir un sursis pour l'accomplissement de leur service militaire ou qui ont été envoyés en Algérie pour près de trois ans. Revenus au foyer, ils n'ont repris que lentement et difficilement la vie courante, et se sont présentés tardivement aux concours d'entrée dans l'administration. Bien souvent d'ailleurs, certains concours leur ont été interdits, du fait qu'il était nécessaire pour s'y présenter de justifier d'un temps déterminé de service public, la durée du service militaire n'étant pas comprise dans le temps exigé. Il lui demande si, pour mettre fin à ce déclassement subi par des jeunes qui ont rempli leur devoir sous les drapeaux, pendant que d'autres pouvaient préparer à loisir examens et concours, il n'estime pas possible d'accorder aux intéressés, lorsqu'ils sont titulaires de la première partie du baccalauréat, et dès lors qu'ils

ont subi les épreuves de la deuxième partie, le droit d'être admis au concours pour une emploi du cadre B dans n'importe quelle administration, sans avoir à justifier, au préalable, d'un temps déterminé de services publics.

654. — 25 avril 1967. — M. Durafour expose à M. le Premier ministre que les divers organismes concourant au développement social et culturel de la population — maisons de la culture, centres sociaux, foyers de jeunes travailleurs, foyers ruraux, maisons des jeunes et de la culture, clubs de jeunes, auberges de jeunesse — relèvent de quatre ministères différents et qu'il apparaît indispensable de coordonner ces initiatives et, tout en préservant l'autonomie et l'originalité de chacune d'elles, d'harmoniser leur action afin de la rendre plus efficace. Il lui demande s'il n'estime pas opportun d'envisager, à cet effet, la création d'une commission interministérielle à laquelle seraient soumis tous les problèmes d'ordre socio-culturel — aussi bien en ce qui concerne l'équipement que l'animation — et qui pourrait mettre à l'étude les diverses mesures à prendre en vue d'assurer le développement de l'éducation populaire dans notre pays.

655. — 25 avril 1967. — M. Halbout expose à M. le ministre des armées que les convocations aux centres de sélection sont envoyées en tenant compte de la date de naissance de chacun des jeunes gens intéressés. Cependant cette pratique se révèle gênante pour ceux qui passent un examen au cours du mois de juin, le baccalauréat, par exemple, et qui se trouvent convoqués pendant le dernier trimestre de l'année scolaire, à une date qui précède de peu celle de l'examen. Il lui demande s'il ne serait pas possible de faire en sorte que les jeunes gens puissent, sur leur demande, n'être convoqués qu'après avoir passé leur examen, c'est-à-dire dans le cas du baccalauréat, à la fin du mois de juin.

656. — 25 avril 1967. — M. Odru expose à M. le ministre de l'éducation nationale que certains directeurs de C. E. G. ayant vu tout récemment pérenniser leur situation administrative se sont vus ensuite privés de leur indemnité de directeurs de C. E. G. et, pour certains, mis dans l'obligation de rembourser l'indemnité normalement perçue en septembre. Il s'agit là d'une mesure arbitraire faisant fi des garanties des fonctionnaires. Il lui demande s'il envisage de revenir sur une décision qui porte atteinte aussi bien aux droits acquis qu'à la dignité des fonctionnaires ainsi brimés.

657. — 25 avril 1967. — M. Odru demande à M. le ministre de l'information s'il peut lui indiquer quel est le texte régissant le service de liaison interministérielle pour l'information, quelle est la composition actuelle de cet organisme, de quel budget dispose-t-il, quelle est son activité, notamment quels sont de façon précise ses liens, contacts ou rapports avec l'O. R. T. F. et, par ailleurs, avec les agences ou organes de presse.

658. — 25 avril 1967. — M. Paul Laurent expose à M. le ministre de l'éducation nationale les conditions déplorables dans lesquelles fonctionne le collège d'enseignement technique pour jeunes filles, sis rue du Pré-Saint-Gervais, à Paris (19^e). Les bâtiments sont vétustes et délabrés, les jours de pluie l'eau tombe dans les baraquements qui servent de classes. Le collège est situé au fond d'un passage non fermé, encombré de matériel de toutes sortes, étranger à l'établissement. Il lui demande de lui indiquer la date à laquelle doit être reconstruit le collège d'enseignement technique sur le terrain libre prévu à cet effet rue du Docteur-Potain.

659. — 25 avril 1967. — M. Tourne expose à M. le ministre des affaires sociales qu'en principe, dans le prix de journée des sanatoria et maisons de cure, devrait figurer une somme destinée aux loisirs et aux divertissements des malades en traitement dans ces établissements. Il lui demande : 1° quel est le montant de cette somme ; 2° qui doit conserver et utiliser cet argent destiné aux loisirs ; 3° quels sont les moyens de contrôle de l'utilisation de cet argent et qui a le droit de le contrôler ; 4° dans quelles conditions les malades d'un établissement de cure ou de postcure peuvent être intéressés par l'utilisation de cet argent.

660. — 25 avril 1967. — M. Roucaute attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation des maîtres auxiliaires des C. E. T. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre toutes mesures utiles en vue : a) de titulariser les maîtres auxiliaires ayant cinq ans de pratique professionnelle dans les spécialités où le concours de recrutement est supprimé et qui, après cinq ans au moins d'enseignement dans leur spécialité, ont satisfait aux épreuves d'un examen pédagogique ; b) de créer un concours

interne de recrutement ouvert aux maîtres auxiliaires remplissant les conditions normales pour concourir et ayant trois ans au moins d'enseignement ; c) de réserver 50 p. 100 des postes vacants aux maîtres auxiliaires titularisés ou admis au concours interne.

661. — 25 avril 1967. — M. Garcin demande à M. le ministre des affaires sociales : 1° combien il existe d'internats privés à but non lucratif habilités à recevoir des garçons de dix-huit ans, délinquants caractériels de niveau intellectuel normal, en apprentissage professionnel ; 2° combien de ces établissements sont habilités par l'éducation nationale à présenter leurs élèves aux examens du C. E. P. et du C. A. P.

662. — 25 avril 1967. — M. Ruffe signale à M. le ministre de l'agriculture qu'une pétition, précisant et soutenant les légitimes revendications des gemmeurs, se couvre actuellement de signatures dans le massif forestier de Gascogne. Cette pétition demande un règlement rapide du reliquat de salaire de la campagne 1966, close depuis novembre (soit 0,266 franc par litre), et la garantie d'un salaire de 0,534 franc par litre pour la campagne 1967. Il lui rappelle sa correspondance du 23 février 1967 à un conseiller général des Landes, publiée dans la presse régionale, et les assurances données à une délégation syndicale reçue le même jour concernant sa prochaine venue dans le massif forestier pour étudier l'ensemble de la situation et y trouver une solution. Il lui demande : 1° quelles sont les dispositions prises ou envisagées par le Gouvernement pour satisfaire les revendications précitées des gemmeurs ; 2° quelles sont les mesures financières arrêtées ou projetées pour doter le fonds de compensation et de recherches des produits résineux et dérivés des ressources nécessaires afin de compléter le salaire des gemmeurs pour toute la récolte de la campagne 1967 ; 3° quel est le volume du plan de production retenu pour la campagne 1967, la profession ayant proposé 40 à 42 millions de litres de gemme ; 4° à quelle date il compte se rendre personnellement dans la forêt de Gascogne et quels interlocuteurs il compte rencontrer.

663. — 25 avril 1967. — M. Ruffe expose à M. le ministre de l'industrie le déficit de la production française de produits résineux, eu égard aux besoins de l'économie nationale. Si l'on prend à témoin l'année 1965, il apparaît que 7.800 tonnes d'essence de térébenthine ont été produits pour une consommation métropolitaine s'élevant à 17.000 tonnes ; que 28.000 tonnes de produits secs (colophanes) ont été produits pour une consommation de 35.000 tonnes. Les industries du papier-carton, des plastiques, du caoutchouc, en notable développement, sont les principales utilisatrices de produits résineux. Le massif forestier de Gascogne est en mesure de satisfaire tous les besoins de l'économie nationale en résineux, évitant ainsi le recours aux importations. Il lui demande : 1° Quelles sont les mesures que le Gouvernement compte prendre pour encourager la production française des résineux dans la forêt de Gascogne et faire en sorte qu'elle couvre les besoins de l'industrie métropolitaine. 2° Quel est le volume du plan de production des résineux français pour l'année 1967 et sur quelles bases ce plan est établi.

664. — 25 avril 1967. — M. Gosnat expose à M. le ministre de l'industrie que les anciens établissements Gerbaud, à Ivry-sur-Seine, plus connus sous le nom de Postillon, ont été absorbés récemment par le groupe Préfontaines, lui-même sous contrôle du groupe Schneider-Banque d'Indochine. Trente-deux ouvriers viennent d'être informés de leur licenciement en avril et les 800 travailleurs de cette entreprise vivent dans l'angoisse d'être licenciés, eux aussi, d'autant que la nouvelle direction envisage éventuellement la baisse ou la cessation d'activité de l'entreprise d'Ivry-sur-Seine. Cette situation émeut fortement la population d'Ivry-sur-Seine, surtout après l'affaire des Forges, qui appartiennent au même groupe capitaliste. Il lui demande : 1° Les mesures qu'il compte prendre, en accord avec M. le ministre des affaires sociales, pour maintenir l'activité de cette entreprise à Ivry-sur-Seine. 2° Les mesures qu'il compte prendre pour la défense des droits du personnel, en premier lieu de leur plein emploi.

665. — 25 avril 1967. — M. Gosnat expose à M. le ministre des affaires sociales que les anciens établissements Gerbaud, à Ivry-sur-Seine, plus connus sous le nom de Postillon, ont été absorbés récemment par le groupe Préfontaines, lui-même sous contrôle du groupe Schneider-Banque d'Indochine. Trente-deux ouvriers viennent d'être informés de leur licenciement en avril et les 800 travailleurs de cette entreprise vivent dans l'angoisse d'être licenciés, eux aussi, d'autant que la nouvelle direction envisage éventuellement la baisse ou la cessation d'activité de l'entreprise d'Ivry-sur-Seine.

Cette situation émeut fortement la population d'Ivry-sur-Seine, surtout après l'affaire des Forges, qui appartiennent au même groupe capitaliste. Il lui demande : 1° Les mesures qu'il compte prendre, en accord avec le ministre de l'Industrie, pour maintenir l'activité de cette entreprise à Ivry-sur-Seine. 2° Les mesures qu'il compte prendre pour la défense des droits du personnel, en premier lieu de leur plein emploi.

666. — 25 avril 1967. — M. Jean Bertrand expose à M. le ministre des affaires sociales que des mineurs de fer de Lorraine, reclassés à la S. A. V. I. E. M. à Annonay (Ardèche) depuis août 1966, n'ont pas encore perçu les indemnités de transfert de domicile, bien que leurs demandes aient reçu une suite favorable. Les crédits nécessaires au mandatement des sommes n'ont pas été délégués à la direction départementale du travail et de la main-d'œuvre, bien qu'ils aient été demandés à l'expiration du mois au cours duquel la décision d'attribution a été notifiée. Or, ces mineurs ont subi, du fait de leur reclassement, une diminution de ressources et se trouvent dans une situation difficile. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les sommes dues soient rapidement versées et pour que de pareils faits ne se renouvellent plus.

667. — 25 avril 1967. — M. Roger Roucaute expose à M. le ministre de l'agriculture que, depuis le 1^{er} janvier 1966, l'office national des forêts a été substitué à l'ancienne administration des eaux et forêts pour assumer la gestion des forêts domaniales et communales. Depuis cette date, les personnels (chefs de districts et agents techniques) de l'ancienne administration n'ont pas encore obtenu leurs nouveaux statuts et la revalorisation de leur situation indiciaire, eu égard à la technicité qui est la leur et aux missions de plus en plus importantes qui leur sont demandées. La création de l'office national des forêts s'est accompagnée d'une suppression d'environ 400 triages ou districts, augmentant ainsi d'une façon dangereuse pour les forêts dont il ont la charge le champ d'action de chaque agent et le contraignant à des frais de déplacement supplémentaires dont il n'est que partiellement remboursé. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin que soit réglée, dans les moindres délais et aux meilleures conditions, la situation des personnels techniques des forêts.

668. — 25 avril 1967. — M. Vizet expose à M. le ministre des transports que la suppression de la section Voie et bâtiments de la gare de la Société nationale des chemins de fer français à Massy-Palaiseau et son regroupement à Versailles-Chantiers vont obliger 35 agents à prolonger leur journée de travail de 1 h 30 à 1 h 45, sans compensation de traitement. Il lui demande s'il n'entend pas faire reconsidérer cette décision, dont l'application est prévue pour le 1^{er} janvier 1968.

669. — 25 avril 1967. — M. Vizet expose à M. le ministre des transports que la distribution des colis de la S. N. C. F. dans les localités suivantes : Bièvres, Igny, Verrières, Palaiseau, Villebon, Orsay, Bures, Gif, Massy, Longjumeau, Champlan, Chilly, Morangia, Saux-les-Charreaux se fait, dans de très mauvaises conditions, par la gare de Versailles-Chantiers, en raison de la longueur des circuits de distribution. Il lui demande si la création d'un flot de desserte des colis à Massy-Palaiseau, pour les localités sus-indiquées, ne pourrait pas être envisagée.

670. — 25 avril 1967. — M. Ruffe expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, face à une grave crise des résineux français, fut adoptée la loi du 22 juillet 1934 pour l'encouragement à la production de gemme. Cette loi instituait une taxe à l'importation des white-spirits, produits concurrents des résineux français. A sa connaissance, aucune disposition législative n'ayant abrogé la loi du 22 juillet 1934, cette taxe est perçue depuis cette époque au bénéfice du budget de l'Etat. Il lui demande : 1° quel est le montant du produit de la taxe sur les white-spirits perçue pour chaque année de 1961 à 1966 ; 2° si le Gouvernement envisage

d'affecter le produit de cette taxe au fonds de compensation et de recherche des produits résineux et dérivés, créé par le décret du 11 avril 1963 ; 3° quelles sont, de 1961 à 1966, les variations intervenues sur les taux des droits d'entrée en France des produits résineux (brals et colophanes et essence de térébentine) en provenance des pays extérieurs au Marché commun.

671. — 25 avril 1967. — M. Raymond Barbet attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur l'urgence de la terminaison des travaux de construction des cuisine et réfectoire actuellement entrepris au lycée I. et F. Joliot-Curie à Nanterre. En effet, le lycée occupe actuellement un terrain sur lequel ont été installés, en 1951, des baraquements usagés ayant servi, jusqu'alors, de cuisine et réfectoire. C'est l'emplacement de la cour de l'école primaire mitoyenne au lycée et dont les classes et locaux annexes seront terminés pour la prochaine rentrée scolaire. Or, si les bâtiments provisoires utilisés par le lycée ne sont pas délogés au plus tard au mois de juin, les cours du groupe scolaire ne pourront être terminés en temps utile pour accueillir les enfants après les vacances. Par ailleurs, lorsqu'on compare l'heureuse célérité qui a marqué la construction des bâtiments de la faculté des lettres de Nanterre, on est pour le moins étonné que ces travaux du lycée, beaucoup moins importants, ne soient pas plus rapidement exécutés. Il lui demande s'il ne juge pas utile, en sa qualité de maître-d'œuvre, d'intervenir pour faire activer les travaux afin que la municipalité puisse assurer la rentrée scolaire prochaine dans le nouveau groupe qu'elle a fait édifier.

673. — 25 avril 1967. — M. Colnat attire l'attention de M. le ministre des affaires sociales sur la question de l'indemnisation des ouvriers en cas de chômage partiel. Il lui demande quelle solution il envisage de prendre pour résoudre cet important et grave problème. Le chômage partiel affecte le plus souvent les industries saisonnières, notamment dans le secteur textile et de la chaussure. Il devient malheureusement de plus en plus fréquent. A titre d'exemple, dans la ville de Fougères, on a pu dénombrer dans la semaine du 10 au 15 avril 1967 1.500 chômeurs partiels sur un total de 4.200 ouvriers environ travaillant dans l'industrie de la chaussure. Sur ce chiffre de 1.500 chômeurs, la répartition a été la suivante : 1.100 à 32 heures ; 300 à 24 heures et 100 à 16 heures. Cette répartition démontre la gravité du problème. En cas de chômage partiel les ouvriers perçoivent de la part de l'Etat une indemnité de 0,92 F par heure perdue dans le cadre d'un plafond fixé réglementairement. Actuellement les Assedic n'interviennent pas et leur aide est réservée au chômage total. Les organisations syndicales réclament une indemnité supplémentaire de 1 franc par heure perdue, soit une indemnité horaire totale de 1,92 franc. Il est certain que la réglementation actuelle a tendance à inciter les industriels à provoquer du chômage total temporaire, plutôt que de conserver le système du chômage partiel, de façon à pouvoir bénéficier de toutes les aides prévues en la matière. Cette situation contribuerait à détériorer un climat fragile si une solution n'était pas apportée à ce problème avant l'été prochain. Il apparaît que deux solutions pourraient être rapidement mises en place : soit autoriser les Assedic à prélever sur leurs réserves l'indemnité souhaitée de 1 franc par heure perdue ; soit d'accorder cette indemnité partie par prélèvement sur les Assedic, partie à la charge des industriels. Toutefois, dans ce deuxième cas, la part patronale n'est concevable que si celle-ci est dégrevée de toutes charges sociales.

674. — 25 avril 1967. — M. Coumores demande à M. le ministre de l'agriculture : 1° si le Gouvernement considère toujours comme souhaitable la normalisation de carrière des ingénieurs des travaux de la fonction publique ; 2° s'il est exact que, à statut identique, des différences de rémunération vont être prochainement constatées au sein du ministère de l'agriculture et que les ingénieurs des travaux des eaux et forêts risquent d'être éliminés de ces mesures favorables envisagées ; 3° s'il envisage que la situation des ingénieurs des travaux des eaux et forêts soit alignée sur celle de leurs homologues devant bénéficier de ces mesures avec une date d'effet identique à celle dont pourraient bénéficier ces derniers.

