

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 — 12^e SEANCE

- Séance du Mercredi 26 Avril 1967.

SOMMAIRE

1. — Proclamation d'un député (p. 823).
2. — Renvoi pour avis (p. 824).
3. — Modification du règlement. — Discussion des conclusions d'un rapport (p. 824).

M. de Grallly, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Discussion générale :

M. Royer. — Clôture.

Art. 1^{er} et 2. — Réserve.

Art. 3 à 5. — Adoption.

Art. 2. — Adoption.

Art. 6. — Adoption.

Art. 7 :

Amendement n° 1 de la commission : MM. le rapporteur, Bertrand Denis. — Adoption.

Adoption de l'article 7, complété.

Art. 1^{er}. — Adoption.

Titre modifié. — Adoption.

Adoption de l'ensemble de la proposition de résolution.

* (1 f.)

4. — Protection du littoral contre le pétrole. — Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement (p. 826).

MM. d'Ornano, Antoine Caill, Cermolacce, Barel, Palmero, Le Foil, Mlle Dienesch.

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme.

MM. Ollivro, Prat, Godefroy, Lombard, Lavielle, de Lipkowski, Achille-Fould, Allainmat, Orvoën, de Poulpique, Mauger, Pierre Cot.

MM. Fouchet, ministre de l'intérieur ; Max Lejeune.

Clôture du débat.

5. — Dépôt d'un rapport (p. 847).

6. — Ordre du jour (p. 847).

PRÉSIDENCE DE M. ACHILLE PERETTI,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCLAMATION D'UN DÉPUTÉ

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre d'Etat chargé des départements et des territoires d'outre-mer, le 26 avril 1967, une communication faite en application de l'article L. O. 179 du code électoral d'où il résulte que M. Abdoukader Moussa Ali a été élu le 23 avril 1967 député de la Côte française des Somalis.

— 2 —

RENOVI POUR AVIS

M. le président. La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur le projet de loi d'orientation foncière et urbaine, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (n° 141).

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 3 —

MODIFICATION DU REGLEMENT

Discussion des conclusions d'un rapport.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des conclusions du rapport de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de résolution de M. Royer, tendant à modifier les articles 36 et 37 du règlement (n° 22, 131).

La parole est à M. de Grailly, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. Michel de Grailly, rapporteur. Mesdames, messieurs, votre commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République a été saisie d'une proposition de résolution de M. Royer tendant à modifier les articles 36 et 37 du règlement de l'Assemblée nationale.

Ces articles règlent la composition et le mode d'élection des commissions permanentes de l'Assemblée. L'article 36 précise la dénomination, la compétence et l'effectif maximum de ces commissions dont le nombre, je le rappelle, a été limité à six par l'article 43 de la Constitution. L'effectif maximum de deux d'entre elles — la commission des affaires culturelles, familiales et sociales et la commission de la production et des échanges — a été fixé à 120 membres, alors que celui des quatre autres commissions a été fixé à 60 membres.

L'article 37, quant à lui, règle le mode de nomination des députés dans les commissions en organisant le droit de pré-emption des groupes politiques. Il réserve à chaque commission permanente — c'est le dernier alinéa de l'article 37 — la possibilité de compléter éventuellement son effectif maximum prévu à l'article 36, par la cooptation de membres choisis parmi les députés n'appartenant à aucun groupe.

M. Royer, auteur de la proposition de résolution, critique ces dispositions. Il remarque que l'effectif maximum des six commissions — 120 pour deux d'entre elles et 60 pour les quatre autres — aboutit à un total de 480 membres, alors que l'effectif actuel de l'Assemblée nationale est de 487 députés. M. Royer en conclut que, nécessairement, sept députés se trouvent exclus de la participation aux travaux des commissions. Remarquons à cet égard que l'effectif des groupes politiques et de leurs apparentés est actuellement inférieur à 480 députés, c'est-à-dire à l'effectif maximum des commissions, mais que rien ne permet de considérer cette situation comme constante, l'effectif total des groupes et de leurs apparentés pouvant fort bien être supérieur à ce nombre.

L'auteur de la proposition de résolution constate que la discrimination établie entre les députés, pour l'appartenance aux commissions, ne repose sur « aucun fondement juridique, moral ou politique ». Il propose donc une solution permettant de pallier ce qu'il considère comme un inconvénient et de réparer ce qu'il appelle une injustice du règlement. M. Royer demande donc que, dans le texte de l'article 36 du règlement, le mot « maximum », appliqué à l'effectif des commissions, soit supprimé.

Il demande en outre — et c'est la seconde disposition de sa proposition de résolution — que chaque commission, dotée d'un effectif théorique, puisse s'adjointre, au-delà de cet effectif, d'autres membres choisis parmi les députés inscrits ou non inscrits.

Telles sont, mesdames, messieurs, les propositions dont la commission des lois constitutionnelles a été saisie. Sans aucune discussion et à l'unanimité, votre commission a admis le bien-fondé de la motivation de M. Royer. Elle a estimé que rien ne justifiait la distinction, sur ces bancs, de deux catégories de députés : ceux qui seraient autorisés à participer aux travaux des commissions et ceux qui en seraient exclus.

En revanche — et elle a suivi en cela les propositions de son rapporteur — la commission des lois a écarté le système présenté par M. Royer, estimant qu'il n'était pas satisfaisant.

J'en expose les raisons dans mon rapport écrit. Elle y a substitué une autre solution que je vais maintenant vous présenter aussi brièvement mais aussi complètement que possible.

Tout d'abord, le principe de la participation de l'ensemble des députés aux travaux des commissions étant admis, il fallait que le système retenu puisse permettre sa mise en œuvre.

En effet, il n'est pas douteux — je le répète ici après l'avoir dit à la commission — que le système actuel se justifie mal, pour ne point dire qu'il ne se justifie pas du tout.

Lors de l'élaboration de son règlement, l'Assemblée pouvait, en effet, choisir entre deux systèmes. Le premier consistait à ouvrir à tous les députés l'accès aux commissions permanentes ; le second — et il avait été proposé par le rapporteur du règlement définitif — consistait à limiter volontairement le nombre des membres des commissions permanentes, dans la perspective, prévue à l'article 43 de la Constitution, de la création fréquente de commissions spéciales appelées à délibérer sur les projets de lois. A la lecture de l'article 43 de la Constitution, on pouvait penser que les projets de lois importants seraient généralement étudiés par des commissions spéciales. Ainsi pouvait-il paraître bon que les commissions fussent composées pour une moitié de membres permanents et pour l'autre moitié de membres suppléants, ces derniers se trouvant disponibles pour former en priorité l'effectif des commissions spéciales.

Je n'ai pas besoin de rappeler à ceux qui ont participé aux travaux de la précédente législature que cette hypothèse ne s'est pas réalisée, qu'en fait la règle s'est établie en sens inverse, c'est-à-dire dans le sens de l'affirmation de la compétence générale des commissions permanentes.

J'ajouterai que, théoriquement, le système d'une limitation réelle du nombre des commissaires n'a pas été consacré par l'ancien texte, car il est évident que le fait de limiter à 480 députés sur 487 le nombre des commissaires ne peut se rattacher à aucun système valable.

Par conséquent, le principe posé par M. Royer et qui est à la base de sa proposition de résolution doit être désormais consacré dans les textes. Mais il faut bien dire aussi que, sans que cela soit explicitement formulé, la limitation du nombre des commissaires procédait d'une autre idée. Disons-le en toute franchise, monsieur Royer, il s'agissait sans doute de pénaliser les députés n'appartenant ou ne s'apparentant à aucun groupe.

A cet égard, mes chers collègues, je suis aussi formel que je l'ai été sur le principe précédent. Je considère qu'il n'est pas convenable de pénaliser dans cette Assemblée qui que ce soit dont la position à l'égard des groupes constitués — qu'il s'agisse d'appartenance, d'appareillement ou de refus d'appartenance ou d'appareillement — correspond à une attitude politique. Cette idée de pénalité doit donc être écartée.

En revanche, ce qui doit être consacré par le règlement — et sur ce point je suis encore, avec la commission unanime, tout à fait formel — c'est le principe de la priorité donnée aux groupes politiques pour la participation aux travaux de l'Assemblée et pour l'appartenance aux commissions, étant entendu que les groupes sont dans cette Assemblée la projection, la figuration de ce que sont les grandes familles politiques à travers lesquelles s'exprime l'opinion publique nationale.

Partant de ces principes, il était relativement aisé de bâtir un système cohérent et satisfaisant. C'est ce système, mesdames, messieurs, que je vous propose au nom de la commission.

D'une part, l'effectif total des commissions sera calculé par rapport à l'effectif total de l'Assemblée nationale. Ainsi va se trouver supprimée, en l'article 36 du règlement, la référence à l'effectif numérique maximum des commissions, étant entendu qu'un alinéa spécial disposera que, pour les deux commissions comprenant actuellement cent vingt membres, l'effectif sera égal aux deux huitièmes de l'Assemblée nationale et que, pour les quatre autres, il sera d'un huitième.

Dans ces conditions et nécessairement, chaque député, quel que soit l'effectif de l'Assemblée nationale — lequel pourrait augmenter — trouvera place dans une commission.

Ainsi sera respecté le premier principe. Le second le sera dans la priorité effectivement donnée aux groupes politiques pour exercer leur choix quant à l'affectation de leurs membres aux différentes commissions, conformément à la règle de la représentation proportionnelle avec répartition des restes.

Vous trouverez, mesdames, messieurs, dans mon rapport écrit — vous voudrez bien me dispenser d'en donner lecture — un tableau montrant le mécanisme de notre répartition : les groupes exerceront, en priorité, pour leurs membres et pour leurs apparentés, un choix pour l'accès dans les commissions, affectant aux commissions de leur choix les sièges dont ils disposeront au titre des « restes » à eux attribués.

Les députés « non inscrits » disposeront ensuite des sièges laissés vacants. Ils devront alors, pour la circonstance, se grouper pour faire parvenir leurs candidatures à la présidence, suivant des modalités déterminées. Chacun en définitive trouvera ainsi sa place dans une commission.

Pour mettre en œuvre l'ensemble de ces propositions, il a fallu prévoir des dispositions transitoires. Nos commissions, vous le savez, ont été constituées au début de cette législature pour un an, conformément au règlement, qui à cet égard n'est pas modifié. Il n'était ni possible, ni raisonnable, ni réaliste de revenir sur cette répartition.

Le régime transitoire que nous avons prévu consiste à appliquer pour cette année, jusqu'au renouvellement à intervenir en avril 1968, les dispositions actuellement en vigueur, étant entendu que ces dispositions tiendront compte du nouvel effectif des commissions. Ce qui n'était pas admissible à titre définitif l'est tout de même à titre transitoire.

Enfin, toujours dans le domaine du règlement, je propose une nouvelle rédaction de l'article 14. Celui-ci prévoit que la commission chargée de vérifier et d'apurer les comptes de l'Assemblée doit être nommée chaque année au mois d'octobre. Cette commission vient d'être constituée. Si l'article 14 du règlement n'est pas modifié, il faudra procéder à une nouvelle désignation de membres en octobre prochain, ce qui ne serait pas raisonnable.

Je propose donc que les membres de cette commission soient nommés au début de chaque législature et, chaque année, au mois d'avril.

Telles sont, mesdames, messieurs, les propositions très raisonnables de votre commission des lois unanime.

En terminant, je rappellerai qu'en conclusion de son rapport sur le règlement définitif de l'Assemblée, M. Habib-Deloncle avait cité les termes du premier message de M. le Président de la République à l'Assemblée nationale émise au mois de novembre 1958 : « Délibérer avec dignité, élaborer de bonnes lois, dégager des choix politiques et les exprimer clairement, c'est là, certainement, ce que le pays attend de ses représentants, ce qu'eux-mêmes ont l'intention de faire, ce qu'ils feront, j'en suis sûr... En le faisant, l'Assemblée nationale assurera, pour ce qui la concerne, à l'Etat républicain, l'efficacité, la stabilité et la continuité indispensables à toutes les grandes entreprises ».

Il est indéniable, mes chers collègues, que tout au long des deux précédentes législatures, les commissions permanentes de notre Assemblée ont pleinement, dignement et efficacement rempli leurs fonctions. C'est à cette tâche que l'Assemblée nationale rendra indirectement hommage en assurant à chacun de ses membres le droit d'y participer. (Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Royer, seul orateur inscrit.

M. Jean Royer. Monsieur le président, mesdames, messieurs, mon intervention sera extrêmement brève.

Les propositions de la commission des lois constitutionnelles me donnent satisfaction en ce qui concerne le principe essentiel que j'avais posé, à savoir que chaque député doit pouvoir travailler équitablement et efficacement au sein d'une commission.

En ce qui concerne les modalités plus ou moins complexes du système envisagé et le principe de la priorité accordée aux groupes organisés de l'Assemblée pour la répartition des députés entre les commissions, je fais confiance à la commission des lois et à la sagesse de l'Assemblée pour les fixer de telle manière que soit atteint le résultat souhaité.

Je remercie par avance l'Assemblée de sa bienveillance. (Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles de la proposition de résolution dans le texte de la commission est de droit.

M. Michel de Grailly, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Michel de Grailly, rapporteur. Monsieur le président, pour permettre une meilleure compréhension du texte en question, je vous demanderai exceptionnellement de ne pas appeler les articles dans leur ordre numérique mais dans leur ordre logique.

Je propose donc à l'Assemblée de les examiner dans l'ordre suivant : articles 3, 4, 5, 2, 6, 7, 1^{er}.

M. le président. La commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République demande que les articles de la proposition de résolution soient examinés dans l'ordre suivant : articles 3, 4, 5, 2, 6, 7, 1^{er}.

En conséquence, les articles 1^{er} et 2 sont réservés.

[Articles 3 à 5.]

M. le président. « Art. 3. — I. — La première phrase du deuxième alinéa de l'article 36 est rédigée comme suit :

« Leur dénomination et leur compétence sont fixées comme suit :

« II. — Dans le 1^{er} et le 6^e du deuxième alinéa de l'article 36, sont supprimés les mots :

« 120 membres ».

« Dans le 2^e, le 3^e, le 4^e et le 5^e sont supprimés les mots :

« 60 membres ».

« III. — L'article 36 est complété par le nouvel alinéa suivant :

« 3. L'effectif maximum des commissions est égal :

« 1^o Pour la commission des affaires culturelles, familiales et sociales et la commission de la production et des échanges à respectivement deux huitièmes de l'effectif des membres composant l'Assemblée ;

« 2^o Pour la commission des affaires étrangères, la commission de la défense nationale et des forces armées, la commission des finances, de l'économie générale et du plan et la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à respectivement un huitième de l'effectif des membres composant l'Assemblée.

« L'effectif ainsi obtenu est arrondi au nombre immédiatement supérieur. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3, mis aux voix, est adopté.)

« Art. 4. — Le premier alinéa de l'article 37 est remplacé par les deux alinéas suivants :

« 1^o Lors de la nomination des commissions, les groupes régulièrement constitués dans les conditions fixées à l'article 19 disposent, dans les commissions permanentes, d'un nombre de sièges proportionnel à leur importance numérique par rapport à l'effectif des membres composant l'Assemblée.

« 2^o Les sièges restés vacants après cette répartition sont attribués aux députés n'appartenant à aucun groupe. Les candidatures pour ces sièges font, à défaut d'accord, l'objet d'un choix effectué au bénéfice de l'âge. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Le troisième alinéa de l'article 37 est supprimé. » — (Adopté.)

[Article 2.]

M. le président. Nous revenons à l'article 2 précédemment réservé. J'en donne lecture :

« Art. 2. — Il est inséré après le premier alinéa de l'article 25, le nouvel alinéa suivant :

« Dans le cas prévu au deuxième alinéa de l'article 37, le président de l'Assemblée invite également les députés n'appartenant à aucun groupe à lui faire connaître les noms des candidats proposés par eux. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2, mis aux voix, est adopté.)

[Article 6.]

M. le président. « Art. 6. — Dans le quatrième alinéa de l'article 38, après les mots : « des sièges », sont ajoutés les mots : « attribués aux groupes et ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6, mis aux voix, est adopté.)

[Article 7.]

M. le président. « Art. 7. — Le texte de l'article 162 est remplacé par le texte suivant :

« En attendant le renouvellement des commissions qui doit intervenir à la deuxième séance de la session qui s'ouvrira en avril 1968, chacune des six commissions permanentes pourra compléter son effectif tel que fixé par l'article 36 par l'adjonction de députés n'appartenant à aucun groupe. »

M. le rapporteur a présenté un amendement n^o 1 qui tend à compléter le texte proposé pour l'article 162 du règlement par un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Les commissions devront être saisies à cette fin dans un délai de dix jours à dater de la mise en application du présent article. Elles statueront au plus tard dans les dix jours suivant l'expiration de ce délai. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel de Grailly, rapporteur. L'article 7 est relatif aux dispositions transitoires. La commission propose de le compléter par les dispositions de l'amendement n^o 1 qui tendent à éviter

que la faculté prévue par cet article ne soit ouverte tout au long de la session et que les commissions ne soient saisies de nouvelles candidatures à chacune de leurs réunions.

Ces dispositions transitoires devront donc être exécutées dans le délai que je viens de préciser.

M. le président. La parole est à M. Bertrand Denis.

M. Bertrand Denis. Je comprends très bien le souci de M. de Grailly de limiter à un délai de dix jours la possibilité offerte par l'article 7 de la proposition de résolution. Mais l'ordre de nos travaux prévoit que l'Assemblée ne siégera pas du 28 avril au 9 mai. Ne devons-nous pas alors revenir vers le 2 mai, ce que beaucoup de députés de province n'ont pas l'intention de faire? N'y a-t-il pas lieu, en conséquence, de reconsidérer le texte de l'amendement de M. de Grailly?

M. le président. Monsieur Bertrand Denis, de toute façon il nous faudra attendre la déclaration de conformité du Conseil constitutionnel, laquelle n'interviendra vraisemblablement pas avant le 9 mai.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Michel de Grailly, rapporteur. Monsieur le président, vous avez appelé très vite les différents articles de cette proposition de résolution, et vous avez bien fait, puisqu'ils sont commentés dans mon rapport écrit. Mais peut-être, mes chers collègues, me suis-je insuffisamment expliqué.

Quand je parle d'un « délai de dix jours à dater de la mise en application du présent article », j'entends dix jours à dater de la déclaration de conformité du Conseil constitutionnel, laquelle demandera un certain délai.

M. Bertrand Denis. Je vous remercie.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1. (L'amendement, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole?... Je mets aux voix l'article 7, complété par l'amendement n° 1. (L'article 7, ainsi modifié, mis aux voix, est adopté.)

[Article 1^{er}.]

M. le président. Nous revenons à l'article 1^{er}, précédemment réservé. J'en donne lecture :

« Art. 1^{er}. — Dans la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 14, sont substitués aux mots :

« A l'ouverture de chaque session ordinaire d'octobre » les mots :

« Au début de la législature et, chaque année, à la deuxième séance de la session ordinaire d'avril ».

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er}, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je dois faire connaître à l'Assemblée que la commission propose de rédiger comme suit le titre de la proposition de résolution :

« Proposition de résolution tendant à modifier les articles 14, 25, 36, 37, 38 et 162 du règlement. »

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

En conséquence, le titre est ainsi rédigé.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de résolution.

(L'ensemble de la proposition de résolution, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Conformément à l'article 61 de la Constitution et à l'article 17 de l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958, la résolution sera soumise au Conseil constitutionnel.

— 4 —

PROTECTION DU LITTORAL CONTRE LE PÉTROLE

SUITE DU DÉBAT SUR LA DÉCLARATION DU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite du débat sur la déclaration du Gouvernement relative à la protection du littoral contre le pétrole.

Mea chers collègues, si la présidence se montre soucieuse de la rapidité de nos travaux, c'est uniquement dans le but d'éviter une séance du soir. C'est un appel auquel, j'espère, tous les orateurs voudront bien répondre.

La parole est à M. d'Ornano. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'Union démocratique pour la V^e République.)

M. Michel d'Ornano. Monsieur le ministre, au cours du débat d'hier, vous avez relaté en détail le déroulement de la calamité provoquée par le naufrage du *Torrey Canyon* et vous nous avez montré combien son caractère évidemment imprévu avait conduit à un système de défense empirique.

Hier encore, plusieurs orateurs ont souligné les conséquences économiques du désastre et proposé les moyens d'y porter remède. Ils ont aussi tiré les leçons de l'événement afin qu'à l'avenir nos côtes soient mieux protégées et nos moyens de protection plus efficaces.

Répondant à ces diverses interventions, M. le ministre des transports apportait hier soir certains apaisements aux inquiétudes qui s'étaient manifestées et nous assurait que le Gouvernement était décidé, au cours de la prochaine réunion de l'I. M. C. O. à Londres, à prendre une position ferme quant à la réglementation des transports pétroliers.

Je veux insister sur ces deux derniers points : la protection et les transports des hydrocarbures.

Si la France, tout comme l'Angleterre, a été prise de court par la soudaineté de la catastrophe, les lacunes ont été certaines et nombreuses et il n'est pas douteux que le vent de l'optimisme et celui de la marée noire ont finalement soufflé en sens contraire.

Quelles ont été ces lacunes ?

Tout d'abord, la participation des navires français a été insuffisante puisque huit à douze navires seulement ont pris part aux opérations, alors que les Anglais avaient aussitôt mis en action une cinquantaine de bâtiments.

Ensuite, les mesures de protection telles que les stockages, les achats de matériels et les moyens de ramassage, ont tardé à être mis en œuvre. Trois semaines se sont en effet écoulées entre le naufrage et l'arrivée du mazout sur les côtes de France, et deux semaines entre la pollution des côtes anglaises et celle des côtes françaises.

En outre, nous avons manqué de moyens mécaniques pour recueillir le mazout.

Enfin, l'on a commis une erreur capitale, à mon sens, en décidant de se limiter dès l'abord à l'action de moyens locaux au lieu d'envisager des mesures d'ensemble. L'intervention de l'armée a en effet été tardive, fractionnée et dépourvue d'équipements lorsqu'elle s'est produite.

Quelles conclusions devons-nous en tirer? Vous disiez hier, monsieur le ministre, que nous avions dû improviser et qu'il nous fallait maintenant songer à l'avenir.

Il importe d'abord de considérer que le plan Orsec n'est pas adapté à des catastrophes de ce genre, et qu'il doit être limité aux interventions à l'échelon départemental, pour lesquelles il avait d'ailleurs été prévu à l'origine. Il faut donc créer une force d'intervention. A cet effet, vous évoquiez hier, monsieur le ministre, un corps de défense qui, associé aux sapeurs-pompiers, pourrait constituer une réserve mieux équipée, que l'on pourrait utiliser le cas échéant.

Hélas ! l'éventualité de catastrophes de ce genre, comme aussi la répétition d'accidents d'autre nature, nous oblige à envisager la création d'un corps civil et national d'intervention qui devrait être mobile, souple et équipé de façon à se révéler pleinement efficace.

Je veux enfin, mesdames, messieurs, attirer votre attention sur la protection de nos côtes. Au moment de la catastrophe, nous n'avons disposé, entre Brest et Saint-Malo que de trois vedettes pour surveiller les mouvements de la nappe de pétrole et intervenir. Les vingt chalutiers réquisitionnés n'ont pu prendre la mer, car le temps était trop mauvais.

Nos côtes représentent un capital, il faut les protéger. Là aussi, des mesures s'imposent si nous voulons disposer d'une force d'intervention plus complète pour leur défense.

L'accident du *Torrey Canyon* pose, on l'a dit, le problème des transports pétroliers. Les dangers de la pollution des eaux ont été évoqués et la répression prévue par la convention de l'I. M. C. O., signée en 1954 et amendée en 1962.

Remarquons d'abord qu'une catastrophe comme celle qui a été causée par le naufrage du *Torrey Canyon*, ne tombe pas sous le coup de la réglementation de la convention de l'I. M. C. O. D'autre part, ce règlement a été institué en 1954, alors que nous avions affaire à des pétroliers de 10.000 à 15.000 tonnes au plus. Ils dépassent aujourd'hui 100.000 tonnes et atteindront demain 500.000 tonnes. Comment prévoir dès lors et tenter d'éviter de telles catastrophes ?

M. le ministre des transports nous annonçait hier la détermination du gouvernement français de soulever ce problème devant la prochaine conférence de l'I. M. C. O.

Maia je veux aborder dans le détail les mesures qu'il serait souhaitable de prendre. Rappelons tout d'abord qu'en matière de circulation maritime, il n'existe pas de règles strictes comme on en connaît pour la navigation aérienne. Tout comme pour les avions, il importe de déterminer des routes que les gros

pétroliers devraient suivre. Une telle obligation permettrait de les prendre en charge lorsqu'ils abordent les points dangereux, et je pense, en particulier, à la Manche.

Dès l'instant où la route des navires est tracée, les installations côtières anglaises et françaises peuvent suivre leur déplacement et veiller au respect des règlements s'ils dévient de leur chemin.

Cela implique la disposition d'une force capable de les arraisonner, le cas échéant, de les remettre dans le droit chemin et, si des accidents se produisaient de situer les véritables responsabilités.

Et puis se pose la question des pavillons de complaisance. Elle a été évoquée et l'on a compris la difficulté d'obtenir les satisfactions que souhaite le Gouvernement français.

Mais alors, n'y aurait-il pas lieu, au cours de la prochaine réunion de l'I. M. C. O., de demander que des normes soient fixées, tant en ce qui concerne la construction des navires que la qualification des équipages ? Et qui dit construction des navires, dit cloisonnement. On a parlé hier d'une double coque qui rendrait plus sûre et moins dangereuse, en cas d'accident, la circulation de ces navires.

Ne conviendrait-il pas de prévoir également des normes pour les équipages en créant des brevets reconnus par toutes les nations et permettant de mesurer le degré de qualification des équipages ? On pourrait ainsi adapter le système des assurances à ce niveau.

Enfin, reste le problème des responsabilités. Il est essentiel. L'armateur responsable par la faute des pavillons de complaisance est parfois une petite société au capital minime, hors d'état de faire face aux conséquences d'un désastre de l'importance de celle que nous déplorons.

Pourquoi alors ne pas décider par des règles très strictes, qu'affrêteurs et armateurs seront solidairement responsables dans des accidents semblables et qu'en tout cas ils seront tenus de respecter les normes relatives à l'utilisation des navires et à la qualification des équipages auxquelles j'ai fait allusion ?

Enfin, on a parlé de restreindre le tonnage des navires. Mais prétendre qu'on arrivera à des solutions moins dangereuses en interdisant l'utilisation de gros pétroliers n'est certainement pas raisonnable, d'abord parce que la construction de gros pétroliers va dans le sens du progrès ; ensuite parce que la diminution des coûts de transport qu'elle entraîne est importante.

Ainsi, outre l'application des normes que j'ai indiquées, il faut prévoir de grands ports d'éclatement qui constitueront en fait les points d'arrivée de ces géants sur les continents, d'où les hydrocarbures pourront ensuite être répartis. Tel est le cas de Cherbourg, par exemple, pour lequel une étude est actuellement en cours. Un port en eau profonde, s'il y était réalisé, permettrait la réception de très gros pétroliers et l'éclatement des chargements vers diverses destinations européennes.

Aux risques d'accidents, il faut ajouter les graves dégâts provoqués par les délestages volontaires en mer. M. René Pleven estimait hier à six millions de tonnes les déversements ainsi opérés sur tous les océans.

Comment empêcher de telle pratiques ? D'abord, la réglementation existante doit être respectée. A ce sujet, je rappelle que celle de l'I. M. C. O. n'entrera en vigueur qu'au mois de mai de cette année. Ensuite, l'utilisation des stations de dégazage doit devenir obligatoire. Il en existe quatre en France, au Havre, à Brest, à Saint-Nazaire et à Marseille, mais leur exploitation est précaire, car pratiquement personne n'y recourt. Il faut obliger les pétroliers à utiliser ces stations avant de quitter leur point de déchargement.

La France doit aussi favoriser les recherches visant à munir les gros pétroliers de séparateurs qui leur permettront de nettoyer leurs soutes en cours de route, de décharger les matières nocives et de garder les autres pour les déposer dans les ports où ils relâcheront par la suite.

Il est essentiel que la réglementation oblige les nations d'une part, les constructeurs d'autre part, à procéder à l'application de ces mesures.

Enfin, comme toujours, ce sont les sanctions — si elles sont strictement appliquées — qui permettront de mettre un terme à ces pratiques. Elles pourraient être de trois sortes : D'abord les amendes, ensuite les retraits des brevets d'équipage, et enfin l'interdiction pour les navires dont l'équipage se serait rendu coupable de telles opérations de revenir sur les côtes qui auraient été souillées par leurs fautes.

Lors d'une réunion de l'I. M. C. O. qui se tiendra à Londres les 4 et 5 mai prochain à la demande de la Grande-Bretagne ces problèmes seront étudiés.

Je souhaite, monsieur le ministre, que le Gouvernement français demande au cours de ces journées l'application des mesures dont je viens de parler afin que tout soit mis en œuvre pour rendre dans l'avenir aussi invraisemblables que possible des

catastrophes de la nature de celle du *Torrey Canyon* et pour protéger nos côtes, capital essentiel que nous ne défendrons jamais assez. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. le président. La parole est à M. Antoine Caill.

M. Antoine Caill. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, tout semble avoir été dit sur le drame que connaissent actuellement les côtes de Bretagne. Tout le monde a été surpris mais, aujourd'hui, seuls comptent les dégâts considérables qui en résultent.

En maints endroits, plages, criques, rochers sont souillés. Des dépenses importantes ont déjà été engagées pour la réparation des dommages causés. D'autres le seront encore en vue d'éviter de nouvelles déprédations.

Il convient que les frais supportés soient remboursés intégralement — j'y insiste, à 100 p. 100 de leur montant — car pour nous les conséquences de l'accident survenu au *Torrey Canyon* prennent les proportions d'une véritable calamité publique.

Vous connaissez, monsieur le ministre, l'état de nos finances locales. Nos communes, hélas ! ne sont pas riches. Il serait vraiment regrettable que les conséquences financières de la « marée noire » nous contraignent à différer, peut-être à abandonner, la réalisation de projets cependant vitaux pour nos populations.

Mais là n'est pas tout le problème. Les collectivités locales ne sont pas seules en cause. Il est aussi des intérêts particuliers à sauvegarder. La récolte du varech, une des richesses des côtes bretonnes, est sérieusement compromise en bien des endroits. Il convient de prévoir un dédommagement.

Je pense également à nos marins pêcheurs. De nombreux ports souffrent de la mévente du poisson qui ne trouve pas d'acquéreurs. Or, dans le seul département du Finistère la pêche représente un revenu annuel de 25 milliards d'anciens francs. Les parcs à huîtres couvrent une superficie de 2.000 hectares et représentent un revenu de 5 milliards d'anciens francs.

Enfin, il y a le tourisme. Dans mon département, il représente une ressource de 12 milliards d'anciens francs. Dans bien des cas, la location d'une ou de deux chambres constitue un revenu irremplaçable pour des personnes âgées.

Il est indispensable que la presse, la télévision, nous donnent le moyen de prouver que les cicatrices noires qui mitulent actuellement nos plages auront disparu avant la saison prochaine.

Dans un autre domaine, il faut que vous sachiez aussi que les oiseaux, parure naturelle de nos côtes, attrait touristique, élément d'étude incomparable sur le plan biologique, ont été fortement touchés : on estime à 4.000 le nombre des pingouins, guillemots, macareux dont la « marée noire » a causé la mort. La société pour l'étude et la protection de la nature en Bretagne et la ligue française pour la protection des oiseaux devront être aidées dans leur mission de secours et de protection.

Sur un plan plus général, je vous demande d'exercer la plus grande vigilance ; les nappes de pétrole sont encore présentes. Il faut tout mettre en œuvre pour qu'elles ne causent pas de nouveaux dégâts.

Je vous demande aussi de prendre les dispositions nécessaires pour obtenir l'interdiction de ces opérations de « mazoutage » dont les conséquences sont toujours graves.

En conclusion, je tiens à vous dire que les populations bretonnes vous font entièrement confiance, qu'elles vous sont infiniment reconnaissantes de l'aide que vous leur apportez dans leur malheur et qu'elles sont convaincues que vous mettez tout en œuvre pour éviter que ne se reproduise à l'avenir une semblable catastrophe. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

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

M. Paul Cermolacce. Mesdames, messieurs, après la catastrophe du *Torrey Canyon* qui tourne au désastre pour une partie importante de nos populations côtières, il est nécessaire de tirer toutes les leçons de cet accident et de prendre les mesures appropriées pour l'avenir.

L'opinion publique est profondément émue des conséquences du déversement dans la mer des 110.000 tonnes de pétrole et imagine avec angoisse ce que pourraient être les conséquences d'accidents de même nature survenus à des pétroliers de 300.000, voire de 500.000 tonnes, dont la construction est envisagée.

Il est indispensable que les problèmes créés par la « course à la taille » des navires soient examinés sérieusement sans tarder, à l'échelon national comme à l'échelon international.

Je ne reviendrai ni sur les conséquences désastreuses qui résultent de cet accident pour l'ensemble des activités, tant économiques que touristiques, des régions sinistrées, ni sur la

nécessaire et légitime indemnisation intégrale des dommages ; d'autres orateurs, et plus particulièrement mon ami, M. Duroméa, ont excellemment traité ces problèmes.

Mais plusieurs questions viennent à l'esprit sur l'attitude du gouvernement de la Grande-Bretagne dont les côtes ont été les premières menacées par le pétrole. Pourquoi le gouvernement britannique a-t-il trop longtemps laissé l'initiative aux assureurs, lesquels étaient beaucoup plus préoccupés de sauver le navire que soucieux de la source de pollution que ne devait pas manquer de constituer — et cela pendant des années — l'écoulement du pétrole ? Pourquoi ce gouvernement a-t-il attendu toute une semaine, durant laquelle le pétrole s'est répandu à profusion, avant de prendre la décision d'incendier la cargaison ? Pourquoi les assureurs n'ont-ils pas été mis en demeure de faire procéder au délestage maximum du pétrole en le transvasant dans des navires de moindre tonnage ? C'était là une opération délicate, certes, mais parfaitement réalisable. Pourquoi, sinon parce que la notion du profit, une fois encore, a pris le pas sur l'intérêt général, la British Petroleum étant « tabou » en la matière ?

Mais ces erreurs, ces fautes ne dégagent nullement la responsabilité du Gouvernement français, qui ne peut nullement invoquer l'effet de surprise.

Quelles mesures avez-vous prises, monsieur le ministre, afin d'empêcher que ces formidables nappes se répandent sur nos côtes ? Vous étiez sereins, rassurants, estimant que « vents, marées, courants allaient former un véritable barrage à la « marée noire ». Et quand le désastre s'est abattu sur nos rivages vous avez, à peu de chose près, utilisé, pour lutter contre ce fléau, les mêmes moyens artisanaux que ceux de nos voisins anglais, moyens auxquels vous avez ajouté — il faut vous rendre justice — la sciure de bois et la raclette.

Existait-il un moyen efficace d'empêcher ce désastre ? Nous le pensons. Ce désastre aurait pu être évité, si, d'une part, au lieu d'attendre que ces nappes énormes se rapprochent de nos côtes il avait été dépêché un certain nombre de tankers pour pomper de grandes quantités de pétrole et si, d'autre part, avaient été mis en œuvre, à grande échelle, les moyens utilisés pour protéger les côtes et les rivages, c'est-à-dire deux types de barrages qui ont fait leurs preuves pour isoler un pétrolier dont le chargement fuit ou isoler une darse ou un rivage garni de parcs à huîtres, par exemple.

Ces moyens connus des spécialistes de la sécurité, lesquels, à notre avis, ont été peu consultés dans cette affaire, ont été employés avec succès à Marseille notamment lors de l'incendie, dans le port, du pétrolier *Olympic Honour*. L'un d'entre eux est constitué par un tuyau rigide en plastique percé de trous eux-mêmes munis de gicleurs que l'on immerge. Il suffit alors d'envoyer de l'air comprimé dans ce tuyau. Cet air s'échappant des gicleurs crée à la surface une houle suffisante pour maintenir la nappe de pétrole et empêcher son étalement. Celle-ci une fois cernée, il est alors possible soit d'émulsionner et d'immerger la nappe, soit, mieux encore, de la pomper plus facilement. Mais de tels moyens sont, paraît-il, coûteux et nous ne disposons que de très peu de matériel de ce genre. Il est urgent d'en équiper correctement nos grands ports.

Quel bel exemple de désintéressement pour la sécurité nous offrez-vous, et cela dans tous les domaines ! Il en est ainsi, par exemple, pour les transports des substances radioactives.

Point n'est besoin d'insister sur ce point. Ce n'est pas une mince affaire, nous en convenons, et cependant aucune précaution digne de ce nom n'est prise. En cas de catastrophe dans n'importe quel port de France, les particules radioactives pourraient contaminer qui que ce soit où que ce soit ; personne ne pourrait lutter.

M. Virgile Barel. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, mon cher collègue ?

M. Paul Cermolacce. Volontiers.

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

M. Virgile Barel. Monsieur le président, je vous remercie de m'autoriser à profiter de la permission que me donne M. Cermolacce de l'interrompre. Je le fais à propos de la radioactivité.

Je veux poser ici, devant l'Assemblée, une question que j'ai soulevée depuis très longtemps et à laquelle je n'ai jamais eu de réponse.

Il y a quelque trois ans, sur la côte méditerranéenne, il s'est produit des incidents à propos de rejet de déchets nucléaires. Quelle est l'actuelle destination des déchets d'usines nucléaires ? Il s'agissait en la circonstance de ceux de Marcoule. On avait envisagé de les jeter à la côte dans des barils. Un certain nombre de ces barils avaient été transportés à Antibes pour être jetés au large, à mi-distance de la Corse. La protestation des populations et des élus locaux a empêché l'opération et les barils ont été transportés. Où ? Nous ne l'avons jamais su.

Où jette-t-on actuellement ces résidus ? Dans le Rhône ? Dans la Méditerranée ? A-t-on trouvé des procédés de neutralisation ? Les stocke-t-on, les isole-t-on dans des containers contrôlés ?

Il paraît utile d'apporter sur ces points les réponses du Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. Paul Cermolacce. Les observations de M. Barel confirment bien le fond de nos remarques. Autant de questions qui restent sans réponse.

J'ai écouté et relu très attentivement, monsieur le ministre, vos explications et celles de M. le ministre chargé de la marine marchande. Je dois dire que les unes et les autres ne nous ont guère convaincus.

Les faits sont là, tragiques. D'autres mesures s'imposent d'urgence, et qui méritent un examen sérieux, si l'on veut éviter dans une certaine mesure de telles calamités et combattre la pollution des eaux sous tous ses aspects.

Dans cette intention, il importe, dans le domaine maritime, de déterminer en premier lieu les principales causes de pollution des eaux et des rivages. Selon nous les hydrocarbures sont les principales de ces causes. Ce sont ce qu'on peut appeler les pollutions courantes. Elles sont causées par le rejet à la mer des eaux, boues et résidus provenant du nettoyage des citernes des pétroliers et, plus accessoirement, de celui des cales des navires de mer et des estuaires.

Contre cette pollution, il convient, d'après nous, d'interdire, sur le plan international, d'une façon absolue, le rejet à la mer des eaux et boues d'hydrocarbures. L'idéal serait que cette interdiction soit étendue à la haute mer. Elle est certes d'application difficile. Il faudrait au moins que les rejets ne soient tolérés que dans certaines zones lointaines où se trouvent les grands fonds marins.

Comme conséquence de cette interdiction, nous pensons qu'obligation doit être faite pour tous les navires et principalement les pétroliers d'avoir à bord une caisse de décontamination et de stockage destinée à recevoir ces résidus d'hydrocarbure. Les dimensions de cette caisse devraient, bien entendu, être fonction du volume des déchets à traiter.

Ces résidus pourront, après décontamination et filtrage des eaux, soit faire retour à la cargaison si elle est composée d'hydrocarbures lourds, soit être déposés dans les citernes ou bacs prévus à cet effet dans les principaux ports, spécialement dans les ports pétroliers. Et ces opérations, afin qu'il y ait contrôle, devraient être consignées sur le livre de bord.

Outre cette source courante, quotidienne pourrait-on dire, de pollution, demeurent les incidents et accidents de navigation.

On ne saurait prétendre à une solution miracle pour supprimer ces accidents.

Mais on peut et on doit rechercher les moyens propres à en diminuer le nombre et à en limiter les effets dommageables. Cette recherche est d'autant plus urgente que l'accroissement général du trafic maritime ainsi que de la vitesse et des dimensions des navires crée mathématiquement des risques de collisions et d'accidents de plus en plus graves.

Quels sont donc les moyens propres à éviter ces accidents ?

En premier lieu, l'équipement des navires sur le plan humain et matériel. Non seulement il convient de développer l'utilisation des aides modernes à la navigation, l'entraînement des officiers et des marins appelés à assurer le quart et la veille, mais le respect rigoureux des règles internationales et des prescriptions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer doit être imposé à tous les commandants de navires, quel que soit le pavillon, que l'Etat considéré soit ou non signataire des conventions internationales.

Ces mesures impliquent la suppression, tout au moins un contrôle rigoureux des pavillons dits de complaisance, qui sont, en général, sur bien des points, en marge des règles. C'est ainsi que les conditions de salaire, de régime social, de formation professionnelle et de composition des équipages offrent des garanties nettement insuffisantes quant au respect des règles de sécurité et à la qualité de la navigation.

C'est particulièrement le cas pour les transports pétroliers. Il est indispensable que, dans ce domaine, soit clairement définie la nationalité du navire, afin de mettre un frein à la construction d'une flotte mondiale qui ne correspond pas aux besoins mais qui permet à de nombreux hommes d'affaires de réaliser le maximum de profits, à tout prix, en armant leurs navires dans des pays qui leur procurent le maximum d'avantages fiscaux et où ils peuvent embaucher des équipages de toutes nationalités, qui leur coûtent sensiblement moins cher que dans les pays maritimes industrialisés.

Ce n'est certainement pas par amour pour le Libéria, dont le pavillon flottait sur le *Torrey Canyon*, que des capitalistes internationaux, notamment des Etats-Unis, ont donné à ce petit pays la première place dans l'armement mondial avec 21 millions de tonneaux de navires.

Il est évident que le pavillon du Libéria ne trompe personne quant à la propriété véritable des navires. Combien de fois, à cette tribune, nous sommes-nous fait les porte-parole des organisations syndicales, de la C. G. T. notamment, pour dénoncer l'abus de ces pavillons de complaisance, véritable forme moderne de la piraterie des mers, et réclamer que tout soit mis en œuvre pour imposer une réglementation internationale conforme aux intérêts de chaque pays ?

D'autres mesures doivent être prises. Pour limiter les risques de collisions maritimes et, partant, de pollution de la mer par les pétroliers, des itinéraires obligatoires dans les parages à forte densité de circulation devraient être rapidement étudiés et, dans toute la mesure du possible, imposés.

Il est aussi des moyens propres à limiter les effets dommageables des accidents pouvant survenir aux pétroliers géants. En premier lieu, le fractionnement des risques s'impose. Il faut donc, de toute urgence, limiter la capacité unitaire des citernes. Actuellement, des citernes ont une capacité qui correspond à celle d'un pétrolier d'il y a seulement quelques années.

D'une façon générale, les règles de construction des pétroliers géants doivent être entièrement repensées. On devrait prévoir pour ces navires, non seulement des doubles fonds, voire des doubles coques, mais encore des « cofferdams » de séparation entre citernes.

Peut-être nous objectera-t-on que les mesures que nous préconisons auront des incidences très importantes sur les prix de construction. Nous répondrons en demandant à qui a profité jusqu'à ce jour la baisse du prix de revient du transport par gros pétroliers, seule justification de l'accroissement constant du tonnage.

C'est en ce sens, monsieur le ministre des transports, que les fédérations d'officiers et de marins de la C. G. T. se sont adressées à vous le 10 avril 1967. Une fois encore, elles auront fait œuvre constructive. Là est la véritable solution.

Vous nous avez fait part de votre intention de poser avec force le problème à la prochaine réunion de l'I. M. C. O. qui doit se tenir à Londres du 4 au 6 mai prochain.

Permettez-moi d'en douter, étant donné que vous-même et le Gouvernement dont vous faites partie êtes plus près des intérêts du grand capital que de l'intérêt général de notre pays. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

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

M. Francis Palmero. Messieurs les ministres, mes chers collègues, ne serait-ce que par solidarité nationale, le fléau qui atteint la Bretagne nous concerne tous.

La pollution des mers par les hydrocarbures résulte des progrès de la navigation, et si l'accident actuel, comme ceux qui se sont produits voici quelques années devant Cannes et Saint-Nazaire ou comme le sabordage de la flotte française qui a longtemps noirci la rade de Toulon après la guerre, est de nature à frapper plus vivement l'opinion publique, les riverains des quelque 4.000 kilomètres de côtes françaises et plus particulièrement les administrateurs locaux et les professionnels du tourisme savent que la menace est permanente et que les plages sont chaque année plus ou moins souillées.

Or, jusqu'à présent, il faut le reconnaître, les précédents n'ont guère servi de leçon. Si l'ampleur et la gravité des derniers événements survenus en Bretagne pouvaient enfin inciter les pouvoirs publics, en France et ailleurs, à faire preuve de fermeté, ils auraient au moins un aspect positif.

L'accident en mer peut, hélas ! se produire à tout instant, mais d'autres formes de pollution sont constantes, qu'il s'agisse du rejet des eaux de lavage des cales de navires, du nettoyage des soutes à hydrocarbures, des écoulements de raffineries situées au bord de la mer et, d'une façon générale, de nombreuses activités industrielles et artisanales côtières. C'est contre elles aussi qu'il faut sévir.

La « peste du mazout », véritable maladie chronique des océans, aggravée encore par le remède généralement employé, c'est-à-dire les détergents, affecte autant que le mazout et détériore le caractère naturel des eaux et des côtes, réduit les ressources marines, en compromet l'exploitation, nuit par là à la santé publique et s'attaque généralement à tout ce qui vit en mer.

On s'est ému de l'hécatombe d'oiseaux provoquée par le Torrey Canyon. Mais sait-on que 10.000 oiseaux de mer, ne pouvant plus voler ni se nourrir, meurent chaque année sur les côtes de Grande-Bretagne ?

Les conséquences économiques sont connues : tourisme compromis sous toutes ses formes, difficultés pour la pêche et la commercialisation du poisson par suite de la psychose du pétrole, ce qui fait que des milliers de familles peuvent être touchées, même très loin des côtes.

A long terme, ne l'oublions pas, cet immense réservoir de nourriture, de boisson et d'énergie que constituent les 1.375 millions de kilomètres cubes d'eau de mer couvrant 70 p. 100 de la surface du globe, est appelé à assurer la vie des six milliards d'individus de l'an 2000.

En 1914, seulement 500 navires utilisaient le mazout. Aujourd'hui, tous les bateaux l'emploient, sauf ceux qui sont déjà mus par l'énergie atomique, laquelle dans les prochaines années posera des problèmes autrement graves.

La consommation d'hydrocarbures croît sans cesse dans le monde et le transport en est presque en totalité assuré par des navires-citernes toujours plus nombreux et plus gros. Il en existait 60 en 1914 et on en compte plus de 3.000 actuellement. Avant la guerre, ils transportaient sur les mers du globe 80 millions de tonnes de pétrole, devenus 450 millions en 1958, 750 millions de tonnes en 1965 et qui atteindront probablement 900 millions de tonnes bientôt.

Nous avons appris hier que les résidus de lavage des cuves représentaient environ 1 p. 100 du tonnage transporté, ce qui fera par conséquent que 9 millions de tonnes seront en grande partie rejetées à la mer.

Il faut savoir qu'une seule tonne de pétrole forme un tapis huileux de 1.200 hectares qui dérive pendant des années au gré des courants et des vents; car s'il y a évaporation des parties les plus volatiles du mélange, le goudron, comme tout ce qui flotte, finira un jour au rivage. Ainsi, partout, on peut se sentir menacé.

Le 17 juin 1964, au cours d'une opération « message à la mer », 120.000 sachets étanches lancés dans l'Atlantique, à l'ouest de la Grande-Bretagne, ont été récupérés six mois après sur le littoral de Saint-Sébastien, au fond du golfe de Gascogne, où aboutiront peut-être dans quelque temps les nappes issues du Torrey Canyon.

On peut ainsi mesurer l'ampleur d'une pollution universelle et constater avec inquiétude et quelque humilité l'insuffisance des mesures et des moyens envisagés.

La convention internationale adoptée à Londres en 1954 n'est révélée en fait bien timide et les amendements votés en 1962 n'entreront en application que le mois prochain, soit cinq ans après. Ils porteront de 50 à 100 milles des côtes la limite des zones d'interdiction des rejets et s'appliqueront à des bateaux de plus petit tonnage. Or, pendant ces cinq années, la pollution a doublé. La procédure de ratification ne pourrait-elle vraiment être plus rapide ?

On va, le mois prochain, siéger de nouveau à Londres à ce sujet. Mais faudra-t-il encore attendre cinq ans, c'est-à-dire jusqu'en 1972, pour que les mesures entrent en application ?

Les navires de guerre restent de toute façon exclus des accords et nous aimerions savoir comment pratique notre marine nationale.

Quant aux usagers privés, ils ne semblent guère fréquenter les stations de dégazage.

Les nouveaux pétroliers en construction auront une capacité de 500.000 tonnes mais on parle déjà, au Japon, de bateaux de un million de tonnes.

Voilà donc des arguments pour renforcer le contrôle international ; celui-ci devrait d'ailleurs juguler cette course au gigantisme qui ne fait que commencer.

L'ancien commandant du paquebot France, dont on ne saurait discuter la compétence, écrivait hier que le volume des pétroliers géants conduit à l'inertie et empêche leur manœuvre normale. Pour eux, il ne saurait y avoir liberté totale des mers.

Quant à la nationalité des navires, elle est très mal établie. Dans le cas qui nous préoccupe, le bateau est américain, l'équipage italien, le fret anglais, le tout sous pavillon du Libéria, pays qui n'est pas signataire de la convention de 1957 sur la responsabilité des propriétaires, et les assurances, dit-on, ne couvrent pas les dommages causés.

Dans cette épreuve, les Méditerranéens sont solidaires des riverains de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord. Ils se sentent même plus inquiets car, dans une mer fermée, véritable lac où les courants de marées sont négligeables, le danger est encore plus grand, d'autant que les lois particulières du golfe de Gênes ramènent les corps flottants sur la Côte d'Azur française, qui vit essentiellement du tourisme.

Les expériences quotidiennes du commandant Couateau, grâce à sa bouée flottante, démontrent une très grande et très capricieuse dispersion des corps flottants. Il est d'autant plus difficile de se protéger qu'on ne peut prévoir la zone d'échouement.

En Méditerranée plus qu'ailleurs le problème est international étant donné le nombre et le voisinage des différents pays.

En juin dernier, comme à plusieurs reprises chaque année, l'Est de la Côte d'Azur a été souillé en pleine saison balnéaire. Cette fois, il s'agissait d'un navire que les autorités locales ont identifié comme étant de nationalité belge. Exceptionnellement, il y avait en quelque sorte flagrant délit et aveu ; l'ambassadeur de Belgique en France a d'ailleurs bien voulu reconnaître les

caractéristiques du contrevenant. Nous avons donc demandé à M. le ministre des affaires étrangères de faire appliquer les conventions internationales en vue d'un juste dédommagement des communes lésées. Mais, à ce jour, aucune suite n'a été donnée à cette affaire.

En vérité, tant que tous les rejets, dans toutes les mers, pour tous les navires de tous les pays, ne seront pas interdits subsistera une menace constante. C'est cette interdiction que nous voudrions que notre Gouvernement demande lors de la prochaine conférence de Londres. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Yves Le Foll. Mesdames, messieurs, j'ai le sentiment, sans doute partagé par la plupart des orateurs qui interviendront après moi, qu'il reste peu à dire sur le sujet en discussion. Il est pourtant nécessaire, puisque aucun vote ne viendra conclure ce débat, que le Gouvernement soit informé aussi exactement que possible des inquiétudes et des espoirs des populations intéressées.

Vous avez dit un jour, monsieur le ministre de l'intérieur, que le pétrole n'est pas politique. En tout cas, nous avons souvent constaté qu'il a joué en de nombreuses circonstances un rôle prépondérant sur le plan international et que bien des vies humaines ont été sacrifiées aux intérêts qui s'y rattachent.

Le cas qui nous occupe aujourd'hui comporte aussi des incidences politiques, puisque ce débat nous incite à porter un jugement sur l'action du Gouvernement, ce qui est le rôle normal de cette Assemblée.

Hier, nous avons écouté avec attention les informations que vous nous avez apportées et qui nous donnent cette fois l'impression que le Gouvernement a enfin pris conscience de l'ampleur du problème et de l'étendue du désastre que représente pour les départements des Côtes-du-Nord et de la Finistère cette pollution massive d'une partie de leurs côtes.

Nous regrettons seulement que cette prise de conscience ne se soit manifestée que plusieurs semaines après l'accident du *Torrey Canyon*, après une période d'attente où les réactions ministérielles ne se sont traduites que par un optimisme bien reposant, débouchant sur une passivité totale. Certes, le problème était nouveau et difficile; aucune expérience antérieure ne pouvait nous aider, il fallait tout innover, mais était-ce une raison pour pratiquer la politique de l'autruche et laisser venir les événements?

Il est vrai que c'est là une position dans laquelle le Gouvernement s'était installé depuis plusieurs mois. Ce qui m'a le plus surpris au cours du premier débat de l'actuelle législature, qui était aussi le premier auquel je participais en qualité de parlementaire, ce fut d'entendre les représentants des diverses fractions de la majorité et le Premier ministre lui-même insister sur l'urgence de certaines mesures dans les domaines social et économique, sur la nécessité de s'attaquer au problème foncier, au déficit du budget, de la sécurité sociale et des transports, ainsi que sur les dangers qui attendent notre industrie et notre agriculture au 1^{er} juillet 1968. Voici que l'urgence semble soudain telle que le conseil des ministres vient de décider, ce matin même, de demander les pleins pouvoirs à l'Assemblée nationale, c'est-à-dire une démission nouvelle de la représentation nationale. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.) Ces problèmes pourtant, et cette urgence, vous les connaissiez de longue date, messieurs les ministres, et si le pays n'y est pas aujourd'hui préparé, vous ne pouvez tout de même pas en rendre l'opposition responsable.

A quoi donc vous a servi, depuis huit ans, cette stabilité gouvernementale que vous présentez comme une panacée? (Applaudissement sur les mêmes bancs.)

Je peux d'ailleurs citer un autre exemple d'inertie dans un domaine que vous devez bien connaître, monsieur le ministre de l'intérieur. A Saint-Brieuc, à deux mois des grandes vacances, les chefs d'établissement du second degré ne savent pas encore ni quelle sera la structure pédagogique de leurs établissements, ni les locaux qui leur seront affectés.

Sans doute cette inaction s'explique-t-elle, d'une part, par la campagne électorale qui a fait reporter à plus tard les décisions plus difficiles et, d'autre part, par la reconstitution récente du Gouvernement qui a fait négliger des problèmes urgents comme celui du pétrole.

On trouve aujourd'hui bien commode de justifier cet attentisme en faisant état de prévisions exagérément optimistes et l'on n'hésite pas à rejeter la responsabilité sur quelques techniciens, ce qui n'est tout de même ni très courageux, ni très élégant.

Pour notre part, nous aimerions savoir quel était, à l'époque, le ministre responsable chargé de l'opération mazout. Nous

avons l'impression, devant l'absence totale de coordination qui a pu être constatée, que l'on n'avait pas jugé utile de prendre l'affaire vraiment au sérieux.

En tout cas, la surprise fut totale lorsque le lundi 10 avril au matin des nappes immenses de mazout déferlèrent sur les côtes bretonnes. Comment nous expliquera-t-on que ni la marine nationale, ni la marine marchande, ni l'aviation n'ont pas été en mesure de suivre le déplacement de ces nappes facilement repérables et qui couvraient des kilomètres carrés? La vérité, c'est qu'on ne l'a même pas tenté. La façon dont la nappe d'Ouessant est contrôlée effectivement en permanence depuis quinze jours suffit à le prouver.

De même, aucun service à l'échelon local n'était en mesure, le 10 avril, de définir la composition des produits très divers recueillis sur la côte. On ignorait s'ils contenaient ou non des détergents, s'ils étaient ou non combustibles. Trois semaines auraient pourtant dû suffire pour prélever des échantillons, les analyser, procéder à des essais de toute nature, puis définir, en fonction des résultats obtenus, la méthode la plus efficace pour combattre le fléau.

Rien n'avait été préparé et, bien entendu, ni le personnel ni les moyens nécessaires ne se trouvaient disponibles. Personne ne savait si la lutte devait être menée en mer ou sur la côte seulement, s'il fallait pomper, s'il fallait utiliser des détergents ou les prohiber — aucun stock n'avait d'ailleurs été constitué —, s'il était préférable d'employer des coagulants, s'il valait mieux obtenir des produits flottants ou au contraire couler les déchets. Quant à l'enlèvement et à l'évacuation du pétrole, la question n'avait même pas été envisagée.

Aussi avons-nous assisté à une série d'improvisations dans tous les domaines, dues à l'initiative des collectivités locales, de la protection civile, des ponts et chaussées, avec des moyens si dérisoires que des protestations énergiques ne tardèrent pas à s'élever dans tous les milieux. Ce n'est qu'après une dizaine de jours de flagrante anarchie qu'enfin des mesures plus efficaces ont commencé à être mises en œuvre. Mais fallait-il vraiment si longtemps pour obtenir la réquisition de pompes, de wagons-citernes et d'un pétrolier?

Cette carence des pouvoirs publics a soulevé une émotion dont la presse a très largement rendu compte. Il faut ajouter que certaines visites officielles n'ont pas contribué à apaiser cette émotion. Je pense à certaine photographie où le sourire du ministre a vraiment paru déplacé, aux yeux des habitants de la région sinistrée. On ne semble pas toujours avoir compris que cette souillure qui s'étale sur 80 kilomètres de côtes n'a pas soulevé seulement des inquiétudes d'ordre économique et financier: elle a provoqué aussi un choc sentimental parmi cette population dont la vie est intimement liée à la mer et qui éprouve, devant cette catastrophe, une tristesse semblable à celle qu'on peut ressentir en voyant ravager des lieux particulièrement chers.

On nous dit aujourd'hui que même s'il avait été possible de prévoir l'arrivée du pétrole, on n'aurait pu en réduire les effets sur nos grèves. Nous ne pouvons admettre un tel raisonnement! En particulier, des mesures auraient pu être prises pour protéger certains estuaires — comme on l'a fait d'ailleurs, par la suite, dans des régions qui n'étaient pas encore touchées — et surtout pour sauvegarder, du moins partiellement, la réserve d'oiseaux des Sept Îles où des milliers d'oiseaux ont péri au cours des premiers jours; s'il n'était pas possible d'aborder ces îles au moment où elles ont été touchées par la nappe, il était, en revanche, facile de le faire les jours précédents.

De toute façon, puisque le mal est fait, il s'agit maintenant de préparer les décisions susceptibles de prévenir, dans l'avenir, le retour de semblables catastrophes et de réparer, dans la mesure du possible, les dommages causés.

M. le ministre a évoqué la nécessité d'une législation internationale plus efficace à l'encontre des pavillons de complaisance et réglementant les rejets en mer de déchets d'hydrocarbures. Nous souhaitons que l'action qu'il envisage se révèle fructueuse, mais nous doutons cependant que le Gouvernement soit capable d'imposer la discipline indispensable à cette puissance financière mondiale que constituent les compagnies pétrolières. Peut-être, en attendant, serait-il possible d'organiser entre la France et la Grande-Bretagne une collaboration suffisante pour éviter au moins les abus les plus criants.

Vous avez parlé aussi du plan Orsec. Il apparaît avec évidence, après l'expérience que nous venons de subir, que les moyens disponibles dans le cadre ainsi défini ne sont pas à la dimension des catastrophes dont nous sommes menacés par l'évolution des techniques modernes. Je pense en particulier aux accidents qui pourraient survenir dans les usines atomiques. L'utilisation de l'armée exigerait, pour être efficace, un équipement et une organisation qui n'ont pas encore été étudiés.

Dans l'immédiat et à propos de cette calamité qui touche durement deux départements bretons, nous souhaiterions, monsieur le ministre, que vous nous apportiez des apaisements supplémentaires.

Sur le plan technique, nous enregistrons votre promesse d'engager dans la lutte contre la pollution les effectifs et le matériel nécessaires. Nous pensons que si l'effort suffisant est consenti, il doit être possible, au cours du prochain mois, d'assainir les plages et leurs abords. Sur de nombreux îlots et rochers, le travail exigera à coup sûr beaucoup plus de temps et de patience, mais l'essentiel est de permettre, dès le mois de juin, l'accueil des touristes. Nous pensons que c'est possible si l'on procède à la mobilisation des moyens nécessaires. Dans ce cas, le dommage causé aux communes sinistrées se trouvera partiellement réparé.

Encore faudrait-il que cessent les fausses nouvelles dont on peut se demander si elles procèdent de la recherche à tout prix d'informations sensationnelles ou si elles servent d'une manière indirecte des objectifs peu avouables. Notre collègue M. Bourdellès en a donné un exemple. J'indique à mon tour que plusieurs stations de la baie de Saint-Brieuc ont dû porter plainte contre un journal qui a diffusé une carte où la côte entière de notre département était signalée comme sinistrée. Quatre-vingts kilomètres de côtes touchées, c'est déjà beaucoup trop; fort heureusement, les trois quarts des plages des Côtes-du-Nord, en particulier la baie de Saint-Brieuc et la partie Est du département, sont absolument indemnes de toute pollution et semblent actuellement hors de danger. Nous souhaiterions qu'une telle propagande soit contrebattue par une publicité active et méthodique de la radiodiffusion et de la télévision françaises.

Les mesures d'ordre financier que vous avez annoncées, sans préciser malheureusement comment les textes que vous avez évoqués seront appliqués dans le cas présent, ne nous semblent pas suffisantes devant l'ampleur des dommages subis par les collectivités locales, les marins pêcheurs, les ostréiculteurs, les mytiliculteurs, ainsi que par tous ceux qui vivent essentiellement du tourisme. En particulier, il serait impensable de demander aux collectivités dont les recettes se trouvent déjà sérieusement compromises, d'endosser au surplus une partie des charges imposées par la lutte contre la « marée noire ». C'est à 100 p. 100, sans la moindre réserve, que l'Etat doit assumer ces dépenses. C'est là à notre avis une obligation morale, de justice et de solidarité nationale.

Quant aux aides que vous avez évoquées, monsieur le ministre, nous espérons qu'à la fin de ce débat vous aurez l'occasion d'en préciser la portée et l'importance. Jusqu'à présent le Gouvernement a fait un certain nombre de promesses. Mais les promesses, les Bretons n'y croient plus guère, quand ils constatent comment ont été tenues celles des IV^e et V^e Plans: c'est sur ses décisions effectives qu'ils jugeront le Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocratique et socialiste et du groupe communiste.)

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

Mlle Marie-Madeleine Dienesch. Monsieur le ministre, en conclusion de tous les débats il y a un accord: tous ici nous demandons au Gouvernement d'annoncer que les communes seront indemnisées totalement des dépenses qu'elles ont engagées puisque, en fait, il sera pratiquement amené à prendre cette mesure.

Je ne fonderai pas cette réclamation en partant des seules responsabilités gouvernementales. Si le Gouvernement n'est pas sans reproche dans cette affaire, il n'est pas non plus — et de loin — le maître de tous les éléments conjugués qui ont abouti au désastre.

Sans doute peut-on regretter des incertitudes, des lenteurs, contre lesquelles le Gouvernement aurait dû être mieux armé, et même des erreurs dans les prévisions relatives aux vents et aux courants, des prévisions d'un optimisme décevant et rapidement démenti. Ces hésitations et ces lenteurs étaient peut-être partiellement inévitables; en tout cas, elles ont bien souvent ralenti la mise en œuvre des moyens de défense après le début du désastre.

Devant un péril jamais éprouvé à cette échelle, je veux bien reconnaître qu'un temps d'observation ait pu être nécessaire. Je reconnais aussi que chaque fois que des besoins nettement définis vous ont été signalés, vous avez mis beaucoup de bonne volonté pour les satisfaire, notamment lorsque vous avez consenti immédiatement les avances de trésorerie que la délégation des parlementaires bretons est venue vous demander. Néanmoins, sur bien des points, des incertitudes subsistent et les démonstrations faites ne sont pas suffisantes.

Pour ma part, je trouve particulièrement surprenant que vous n'ayez pu utiliser très rapidement les travaux depuis longtemps

engagés de nos chercheurs, de nos savants, de nos experts, et spécialement de la commission nationale de la pollution des eaux. Sur ce point, l'Assemblée serait certainement heureuse d'obtenir davantage de précisions.

Quelle est, dans les faits, la liaison possible entre ces organismes de recherche et les organes de gestion et de décision? Il me semble que c'est là tout de même un rouage qu'il est essentiel de définir pour la vie du pays.

Quoi qu'il en soit, l'indemnisation totale ne peut être refusée. D'abord, parce que la justice l'exige: les populations ne peuvent en rien être tenues pour responsables de la catastrophe qui s'est abattue sur les plages bretonnes, parmi les plus belles, dont le sable blanc, les galets, le granit rose sont aujourd'hui couverts d'une boue noire et gluante. D'autres régions, plus riches, auraient peut-être mieux supporté le faiblissement d'un secteur important de leurs revenus. Mais s'agissant d'une région qui exige une politique d'entraînement sans relâche, il est inconcevable de laisser les communes, des communes parfois très petites, supporter seules la lourde charge des frais qu'elles ont dû engager pour se défendre contre ce désastre.

La raison, ensuite, commande cette compensation. Notre région, en effet, met tout son espoir dans le développement du tourisme. Le tourisme représente 13 milliards de ressources pour cette région dont l'économie est déjà grandement handicapée par la démographie, l'insuffisance de l'industrialisation et les difficultés agricoles, notamment dans le secteur de l'aviculture. Vous savez que ce secteur essentiel a été très durement touché au cours de ces dernières années.

Nous avons mis de très grands espoirs dans le développement de notre tourisme. Aussi suis-je heureuse, monsieur le secrétaire d'Etat chargé du tourisme, de vous voir au banc du Gouvernement. On vous a reproché sur certaine photographie « un certain sourire ». Nous connaissons tous, hélas, les aléas de la photographie et je ne pense pas qu'il faille interpréter au pire les hasards d'un déclin. Je souhaiterais que vous affirmiez ici que la gravité du problème ne vous a pas échappé, tout en reconnaissant qu'un vent de panique systématique ne servirait en rien la cause de nos habituels et nombreux vacanciers.

Enfin, l'indemnisation totale ne peut être refusée parce que la sagesse l'impose. Notre population, vous le savez, est sensible, anxieuse. On ne peut encore évaluer l'ampleur des dommages subis par les pêcheurs, par les hôteliers et par toutes ces organisations de vacances qui, à votre appel, monsieur le secrétaire d'Etat, ont accompli un très grand effort d'équipement et doivent à présent rembourser les prêts contractés. L'optimisme des premières déclarations incline la population à douter des apaisements promis. Tout péril n'est d'ailleurs pas écarté — il faut le dire — non seulement pour les plages touchées — nous avons vu des vagues successives de mazout déferler sur elles — mais aussi pour d'autres. Aussi une assurance formelle de garanties est-elle attendue de tous.

Là non plus ne saurait se conclure le débat. Il importe de maintenir le rythme des mesures prises en vue des vacances prochaines: la situation ne souffre plus aucun retard.

Je ne suis pas convaincue, pour ma part, qu'aucune installation de pompage n'ait pu être aménagée sur mer. Cela paraissait pourtant de beaucoup le plus rationnel. Quel que soit l'état de notre science elle a des limites et nous devons nous contenter, nous dit-on, du saupoudrage des traînées huileuses — un saupoudrage qui n'est d'ailleurs pas toujours sans inconvénient pour les fonds. Du moins cette méthode doit-elle être appliquée sans relâche et il ne faudrait pas que le nombre des bâtiments opérant en mer diminue, tout au moins autour des nappes décelées.

De même, sur les côtes et dans les criques, le rythme doit aussi être accru de ce travail artisanal qui doit être accompli sans délai. Les populations ont l'impression que les efforts ne sont pas toujours adaptés ou coordonnés. C'est le cas par exemple pour les heures de travail de la troupe qui reste parfaitement insensible au rythme de la marée... La relève est trop fréquente des jeunes appelés du contingent qui, à peine initiés et habitués aux populations, se voient tout d'un coup remplacés par d'autres. Cela occasionne une perte de temps et de rendement. Or c'est par l'intensification et surtout par la cohérence locale de toutes ces dispositions concrètes — partielles mais les seules efficaces — que la population mesurera l'aide obtenue.

Une fois prescrits les remèdes immédiats, il faut tendre à abolir les causes. Nous devons tous tirer des leçons de notre surprise, de l'inefficacité de nos lois devant certains périls sur lesquels l'attention est pourtant appelée depuis longtemps. N'avons-nous pas, ici même, jeté des cris d'alarme contre la pollution des eaux — qui peut si rapidement menacer toutes les populations du globe — soit par les hydrocarbures, soit par les éléments chargés de radioactivité?

M. le ministre des transports, responsable de la marine marchande, a évoqué les initiatives que la France comptait prendre

en matière de droit de la mer. Mais ses propos étaient teintés d'une extrême prudence quant à l'issue des prochaines conférences internationales.

Nous comptons vraiment que la présence de la France, si durement touchée aujourd'hui, sera d'un poids déterminant dans l'adoption de toutes les solutions de problèmes tels que ceux posés par les normes des pétroliers, par les équipages, par la répression des fraudes en matière de dégazage — la quantité de pétrole déversée par le *Torrey Canyon* ne représente que le cinquième du pétrole rejeté à la mer chaque année — par la répression des fraudes concernant les pavillons de complaisance, par les assurances contre les dommages causés aux tiers. Ce que nous voudrions, c'est que le Gouvernement ne doute pas du succès et qu'il entreprenne son action avec la conviction et la volonté d'aboutir.

Si donc, avec l'aide de tous, lorsque seront réparées les fautes et les erreurs commises, le tourisme breton peut surmonter le désastre d'aujourd'hui, si les conventions maritimes peuvent vraiment s'appuyer sur le droit plus que sur les intérêts des grandes sociétés pétrolières, le présent débat, qui nous touche tous si profondément, aura bien servi nos populations. (*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. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme. (*Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.*)

M. Pierre Dumas, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé du tourisme. Mesdames, messieurs, après l'appel fort sympathique de Mlle Dienesch, qui, après plusieurs autres orateurs, a évoqué le problème qui nous préoccupe aujourd'hui, considéré sous l'angle du tourisme, je prends la parole avec l'aimable autorisation de M. le ministre de l'intérieur, chef de file des membres du Gouvernement en ce débat.

En effet, les services du tourisme n'ont pas compétence administrative pour assumer les problèmes de protection ou de prévision en ce qui concerne les catastrophes telles que celle qui a été provoquée par l'échouement du *Torrey Canyon*. Toutefois mes services et moi-même n'en sommes pas moins solidaires de l'action menée par les services intéressés.

Comme plusieurs orateurs l'ont indiqué avant Mlle Dienesch, le tourisme représente une part importante des activités de la Bretagne et le tourisme breton, je m'empresse de l'ajouter, occupe un rang élevé sur le plan national.

La Bretagne compte dix-sept mille chambres d'hôtel classées dans la catégorie « tourisme » et les efforts d'équipement que Mlle Dienesch évoquait à l'instant sont réels puisque, depuis plusieurs années, 2 milliards d'anciens francs en moyenne sont consacrés chaque année à la modernisation des hôtels par leurs propriétaires, avec l'aide des pouvoirs publics. Le camping, dont les terrains offrent déjà 100.000 places, est en constant développement, puisque nous notons une progression annuelle de 10 à 15 p. 100. Enfin, chacun sait que les locations en meublés sont une vieille et très importante tradition du tourisme breton.

Ai-je besoin de souligner que, en matière de ports de plaisance, cette région est particulièrement favorisée par la nature, ce qui a permis d'équiper nombre de ports, notamment ceux de Saint-Malo, de Binic, de l'Aber-Vrach, de Bénodet, de Quiberon, de la Trinité ?

Cette année 1.500.000 francs de travaux sont engagés pour l'aménagement des ports de plaisance de Saint-Servan, Binic, Bénodet, La Trinité, Quiberon, Roscoff et Perros-Guirec. A cela s'ajouteront, en 1967, plusieurs réalisations à Dinard.

Mais s'il est vrai que sous tous ces aspects la Bretagne tient une grande place dans le tourisme français, je dois également souligner que dans cette région le tourisme occupe, lui aussi, une très grande place dans les activités du secteur touché par la « marée noire ».

Sans doute, sur les 17.000 chambres d'hôtel classées tourisme, les vingt-cinq communes sinistrées n'en comptent-elles que 1.600 ; mais il y a aussi les terrains de camping et les locations meublées, et au total, sur cette partie de la côte, durant la belle saison, le chiffre de la population est multiplié par six.

C'est dire qu'il n'est pas de commerce, de petit métier saisonnier, ni même de pêcheur, alimentant les touristes ou leur faisant effectuer des promenades en mer, qui ne se sente solidaire des professions à caractère proprement touristique.

A peine m'étais-je vu confier dans le nouveau gouvernement la responsabilité du tourisme, j'ai pris l'initiative de me rendre sur place, dès le 11 avril, en vue d'étudier les dispositions à prendre.

Certes, je n'avalais aucun pouvoir de décision en matière de lutte contre la pollution, et il appartenait à mon collègue M. le ministre de l'intérieur d'envisager sur place, deux jours plus tard, les mesures qui s'imposaient. Mais déjà, ainsi qu'on l'a

rappelé avant que je monte à cette tribune, de nombreuses mesures avaient été mises en œuvre.

En tant que responsable du tourisme, je désire pour ma part, dans l'intérêt des professions menacées et aussi de tous les touristes qui fréquentent habituellement cette belle Bretagne, me rendre compte à la fois de l'effet de ces mesures et du préjudice que risquait de subir l'activité dont je suis le tuteur.

Le témoignage que j'ai ramené de cette rapide visite, et dont j'ai fait part le soir même à M. le Premier ministre et le lendemain au conseil des ministres, a pu — j'ose l'espérer — seconder utilement les efforts de M. le ministre de l'intérieur et favoriser les décisions qu'il réclamait pour intensifier l'action entreprise contre ce fléau imprévu.

Certes, le tourisme n'est pas seul en cause. Mais, puisque M. le ministre de l'intérieur et M. le ministre des transports ont déjà évoqué les autres aspects du problème et puisque M. Christian Fouchet, qui a seul qualité pour le faire, répondra à l'ensemble des orateurs qui sont intervenus dans le débat, qu'il me soit permis d'évoquer brièvement les seules questions du tourisme.

Quel pouvait être, en l'occurrence, le rôle du secrétaire d'Etat chargé du tourisme ? Poser cette question revient en quelque sorte à se demander par quoi et dans quelle mesure le tourisme est atteint ou menacé.

Il est atteint par la pollution de plusieurs kilomètres de plages et de plans d'eau habituellement fréquentés par les estivants. Il m'appartient donc de me faire l'écho de toutes les demandes justifiées émanant des représentants des professions intéressées, représentants que j'ai rencontrés sur place, que j'ai reçus depuis à Paris et qui, par lettre, ne cessent de réclamer que les pouvoirs publics les aident à se protéger ou, en tout cas, à nettoyer les plages atteintes.

Mais le tourisme est menacé plus encore qu'atteint. Il l'est non seulement par les nappes qui flottent encore au large, mais aussi par un « débordement » du préjudice dont il est la victime, par rapport aux espaces atteints ou à la durée même de la pollution, au-delà des nettoyages entrepris.

Ainsi que maints professionnels et animateurs du tourisme l'ont eux-mêmes exposé, il est à craindre que l'ensemble de la clientèle habituelle ou virtuelle de la Bretagne ne sache pas à temps quel effort remarquable a été accompli, d'abord par la population, avec le concours des pouvoirs publics, afin que les plages soient nettoyées. Ainsi les fruits de ces efforts ne pourraient-ils être cueillis à temps.

Il appartenait en premier lieu à M. le ministre de l'intérieur, notamment, de saluer les efforts de l'armée et des services de la protection civile. Qu'il me soit permis, en tant que responsable du tourisme, de rendre hommage à l'action entreprise par la population des stations et par les animateurs du tourisme.

Certes, je ne citerai aucun nom ; mais comment ne pas évoquer, entre autres, le dévouement de tel président qui, abandonnant toutes ses activités professionnelles pour se consacrer entièrement à cette tâche, est allé visiter, à Brest et au Mans, les dépôts militaires de la marine et de l'armée de terre, puis a signalé aux préfets les réquisitions possibles de tout le matériel utilisable sur place dans la lutte engagée contre le flot noir, afin de rendre nos plages aux touristes ?

Ces efforts, il était nécessaire que ceux qui les ont prodigués puissent en recueillir les fruits. Il importait donc de lutter contre le risque d'une sorte de psychose dont le préjudice, si gravement subi par tous ceux qui vivent des produits de la mer, a montré qu'elle pouvait être plus dangereuse encore que la « marée noire » elle-même.

C'est la raison de ma visite et de mon attitude à l'occasion de cette visite.

Je suis sincèrement reconnaissant à Mlle Dienesch et à M. Le Foll d'avoir évoqué la photographie d'un certain sourire, qui a donné lieu à des commentaires que n'inspirait pas toujours la seule préoccupation de servir le tourisme français.

Certes, au cours de ma visite, un instantané a pu être pris au moment où une plaisanterie de journaliste avait déridé toutes les personnes présentes, y compris les représentants de la presse. Mais c'est dans un autre état d'esprit que je m'étais rendu sur les lieux. (*Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.*)

Je le fis même un jour où les éléments étaient si peu favorables que mon avion dut être dérouté à deua reprises. C'est d'un tout autre œil que je voyais les choses.

Et si, pour moi, cet incident est sans importance, je me devais d'éclairer les populations éprouvées à propos d'un fait à ce point dénaturé parce qu'isolé de son contexte. Par contre, s'il est vrai que j'ai affirmé, à cette occasion, ma confiance dans le dévouement des Bretons pour faire en sorte que les touristes puissent être accueillis dans les régions sinistrées, il ne s'agissait pas, de ma part, d'une méconnaissance des préoccupations de ceux dont j'ai la responsabilité au sein du Gouvernement. De

sérieux témoignages m'en ont été fournis depuis, qui prouvent que je partage leurs préoccupations.

En effet, de nombreux hôteliers, des présidents de syndicat d'initiative ou des animateurs de tourisme m'ont écrit ou sont venus me voir, et quelquefois même la presse les a cités. Certains m'ont déclaré en substance : « Dites bien que, chez nous, nous ne sommes pas atteints, car les généralisations hâtives nous portent le plus grand préjudice ». D'autres s'exprimaient ainsi : « Dites bien que nous sommes en train de nettoyer nos plages et qu'elles seront nettoyées ».

Hier, M. Bourdellès disait très justement : « Il faut que tout le monde sache que, dès l'été prochain, nous serons en mesure d'accueillir des milliers d'hôtes français et étrangers ».

Sur place, les dirigeants du tourisme et les maires que j'ai rencontrés m'ont fait part de leurs craintes, déclarant : « Nous sommes prêts à faire l'effort auquel, avec d'autres, vous nous invitez, mais les touristes ne sauront pas en temps voulu que le nécessaire a été fait ».

C'est dans ces circonstances et pour répondre à cet appel que j'ai affirmé ma confiance. Je le répète, je suis prêt à la manifester par ma présence. Tous les journalistes qui, le cas échéant, voudraient en être témoins au cours du mois de juin prochain pourront le vérifier.

Car, en la matière, il ne suffit pas de bien faire ; il faut aussi bien faire savoir. Ce sera le rôle principal des services du tourisme.

Je puis vous assurer que, d'ores et déjà, dans la limite des moyens qui peuvent être les miens, j'ai pris toutes mesures utiles afin que, dès la mi-mai, quand bien même les travaux ne seraient pas achevés — car il ne faut jamais tromper le touriste — et dès que nous aurons la certitude que les plages seront réellement nettoyées pour les prochaines vacances, un effort maximum d'information soit déclenché auprès de la clientèle habituelle de la Bretagne, et cela par tous les moyens en notre pouvoir. Etant sûrs d'être entendus, nous demanderons à tous les ministres compétents — notamment celui de l'information — de participer de toutes leurs forces à cette « opération plages propres » qui pourrait justifier et couronner les efforts des Bretons pour sauver malgré tout leur saison.

Voilà, en d'autres termes, la conviction qui m'a inspiré ; elle est celle que le premier devoir du ministre responsable du tourisme est de garantir les régions touristiques menacées des dangers d'une psychose, dangers qui peuvent être encore plus grands que ceux de la vague noire ou rougeâtre à laquelle pouvoirs publics et population s'attaquent maintenant avec efficacité.

Enfin, mesdames, messieurs, en vous priant de m'excuser d'être intervenu à nouveau dans ce débat, je tiens à affirmer, en tant que responsable du tourisme et non seulement comme membre solidaire du Gouvernement, que j'adhère de toute ma conviction aux propos tenus hier par M. le ministre de l'intérieur, quant à la nécessité de prendre des dispositions sur le plan international ou de rendre plus efficaces celles qui sont en vigueur, afin de lutter contre une pollution systématique et de plus en plus grave des eaux de mer, notamment du fait des transports de pétrole.

Depuis lors, j'ai non seulement entendu avec la même sympathie tous les orateurs qui sont intervenus en ce sens, mais j'ai aussi appris avec beaucoup d'intérêt qu'à l'initiative de plusieurs membres de l'Assemblée nationale, l'assemblée consultative du Conseil de l'Europe, à Strasbourg, a voté avant-hier une résolution invitant précisément les ministres de tous les pays membres à envisager un effort en ce domaine.

Si cette terrible épreuve pour les régions touchées par la « marée noire » pouvait du moins avoir pour effet de remettre certains sujets en mémoire, peut-être ce malheur aurait-il utilement servi. Si l'attention était ainsi ramenée sur la Bretagne et sur ses grandes capacités touristiques, une juste compensation en résulterait pour cette région ; les services du secrétariat au tourisme se devaient d'ailleurs d'agir en ce sens, selon tout leur pouvoir.

Si l'attention était également ramenée sur le problème de ces temps modernes, celui de la préservation effective de la pureté de l'eau et de l'air, je m'en réjouirais, car ces biens naturels ne sont pas seulement les éléments fondamentaux du tourisme, ils sont aussi ceux de l'équilibre et de la vie des hommes. (*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. Ollivro. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

M. Edouard Ollivro. Je suis député de la Bretagne et, de surcroît, député des Côtes-du-Nord. C'est ce qui explique ma présence à cette tribune.

Monsieur le ministre de l'intérieur, le lundi 10 avril, à six heures du matin, dans la nuit finissante, un pêcheur descend vers son bateau, continuant ainsi la vie simple de chaque jour. Soudain, il patauge : la catastrophe est là, brutale, massive, écrasante.

Alors, comme en tant d'autres revers né de la confrontation de l'homme et des techniques modernes, se déclenche le mécanisme d'une triple solidarité.

Tout d'abord, une solidarité régionale. Vous avez fait appel, monsieur le ministre, au civisme breton. La Bretagne n'est pas restée passive. Après le premier désarroi, après le traumatisme bien compréhensible né du désastre, des milliers de volontaires se sont dirigés vers les plages, et ils continuent.

C'est l'« opération casserole », dure, épuisante, d'autant plus digne d'éloges que les résultats peuvent parfois sembler dérisoires, même à ceux qui y participent. Et pourtant, il n'en est rien.

Dans une crique, dans une sorte de calanque grande comme cet hémicycle, j'ai vu cent vingt volontaires évacuer, en une seule journée, quatre-vingt tonnes de mazout, soit le cinquième de la boue noirâtre qui croupissait là, entre les rochers, quatre-vingt tonnes qu'il fallait transporter dans des baquets, au flanc d'une falaise presque à pic en certains endroits.

Le civisme breton a joué à fond et il porte deux sortes de fruits, l'un matériel — ce qui a été fait ne sera pas à faire — l'autre moral, car nous n'avons pas rechigné à la besogne, nous avons accompli totalement notre tâche et cela nous donne un droit encore plus fort de dire la vérité et de demander la justice.

Deuxième solidarité : celle des pouvoirs publics. Reprenant ce que disaient MM. Pleven et Bourdellès — et je tiens d'ailleurs à remercier particulièrement M. Bourdellès de la tâche remarquable qu'il a accomplie depuis deux semaines en faveur de notre région — reprenant aussi les paroles que prononçaient hier encore les responsables locaux — et je les ai moi-même entendues — je vous dirai qu'il n'est pas possible d'admettre que 10 p. 100 des dépenses demeurent à la charge des communes.

Les collectivités locales ne pourraient pas supporter cet effort. Notre population active diminue chaque année et la masse impossible se réduit de plus en plus.

De surcroît, le département des Côtes-du-Nord est durement atteint. Pour la richesse vive, si l'on se fonde sur une moyenne de cent pour la France, le département des Côtes-du-Nord est à soixante-dix.

L'un de mes collègues du Finistère me disait tout à l'heure que depuis le début de la crise et par suite de la psychose qui s'est manifestée sur le poisson, 400 millions de francs avaient été perdus par les pêcheurs.

Je crois que la solidarité des pouvoirs publics doit s'exprimer aussi d'une autre manière. Présente aujourd'hui dans l'action curative, elle ne l'a pas été dans la prévision, ce qui pourtant eût été essentiel.

Demain encore, il sera essentiel de prévoir, pour faire face aux désastres qui peuvent frapper telle ou telle région de France.

Vous avez parlé hier, monsieur le ministre, de « groupe d'intervention rapide ». L'intervention a posteriori n'est peut-être pas suffisante. Il y a quelques dizaines d'années, des spécialistes fort compétents voulurent moderniser le mode de construction des digues en Hollande. Ils échouèrent et revinrent aux méthodes populaires qui avaient derrière elles mille ans de bon sens et d'efficacité.

Dans le département des Côtes-du-Nord aussi, c'est en grande partie le plan proposé par la base qui a été adopté. Intervention certes, mais aussi prévision. Même dans le cadre du plan Orsec notre région demande des responsabilités réelles. L'une des leçons données par cette sinistre aventure du Torrey Canyon aura été de montrer que Paris ne peut tout comprendre et ne doit pas décider de tout. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

Reste la solidarité nationale, l'élan profond du pays. Le dimanche 17 avril, je rencontrais sur une plage le correspondant à Paris d'un journal britannique. « Il faut avoir vu cela, disait-il ; de mon bureau je ne pouvais comprendre. Il faut avoir vu ». Bien sûr, tous les Français ne peuvent voir. Mais lorsque, dans une famille, un enfant est malade, toute la famille est dans la détresse. Chaque Français doit ainsi se sentir personnellement concerné par notre désastre.

A l'opinion publique, il importe de faire savoir ceci : la Bretagne a 1.300 kilomètres de côtes ; mais 80 kilomètres seulement sont atteints et sur ces 80 kilomètres, de très nombreux endroits sont indemnes. Il est donc faux de dire que toutes les plages bretonnes s'appellent « Mazout-Plage ». Il est en revanche essentiel qu'au cours des semaines à venir la radio, la télévision et la presse fassent l'effort que plusieurs collègues ont déjà demandé.

La solidarité nationale pourra peut-être jouer d'une autre manière. Port-Blanc, Trévoux, Trélevorn, Trédrez, ce sont des noms qui nous parlent, à nous ; à vous beaucoup moins et c'est normal. Mais même en étant indemnisées à 100 p. 100, ces communes ne pourront pas tout régler, car les catastrophes de ce genre provoquent toujours l'éclosion d'innombrables cas

sociaux, comme l'a fort bien rappelé hier l'un de nos collègues de la Seine-Maritime.

Pourquoi, dès lors, ne pas mettre en œuvre une sorte de fraternité côtière ? Des stations balnéaires s'apprentent à vivre l'été brillant et heureux des habituelles vacances. Nous nous en réjouissons : en nous, il n'y a aucune trace d'envie. Loin de nous aussi l'idée de quêter, de mendier. Mais certains parlementaires, maires de stations balnéaires fortunées, n'ont pas été insensibles à l'idée d'une sorte de parrainage provisoire, par leur cité, pourrait se manifester à l'égard d'une commune durement touchée. Croyez bien que ce geste, au-delà de ses incidences matérielles, aurait valeur de symbole et mettrait un peu de baume sur des plaies toujours à vif.

Monsieur le ministre, jamais les bretons n'ont vu chez eux autant de journalistes, autant de reporters et autant de caméras de télévision. C'est que l'événement, de par sa seule dynamique, a pris des proportions planétaires. M. le président Pleven l'a très justement fait observer hier, en termes forts.

Si le domaine maritime doit être débarrassé de l'actuelle pollution, il doit l'être également de l'argent trouble qui s'y fait une place de plus en plus grande.

Je termine en vous rapportant un petit fait qui, à mon sens, prend valeur de symbole. De nombreux soldats ont été amenés pour travailler au nettoyage de nos côtes. Le maire de l'une de nos petites communes, Trévou-Tréguignec, qui compte un peu plus de 1.000 habitants, avait décidé, le dimanche suivant la catastrophe, de placer un tronc sur la plage. Il s'agissait par là d'améliorer l'ordinaire de la troupe et le maire entendait prouver que le malheur n'empêche pas la solidarité. Le soir même, monsieur le ministre, il y avait 90.000 anciens francs dans le tronc. La Bretagne, dans toute son histoire, a toujours donné à la France plus de 100 p. 100. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Roger Prat. Mesdames, messieurs, ce n'est pas le représentant d'un département maritime fournissant à la marine marchande et à la pêche de nombreux effectifs qui reprochera à certains orateurs d'avoir abordé, à l'occasion du naufrage du *Torrey Canyon*, l'ensemble des problèmes intéressant la marine marchande.

Nous savons que ces problèmes se posent d'une manière aiguë. La preuve nous en est donnée par la grève actuelle des équipages. J'espère donc que nous aurons prochainement l'occasion de faire connaître notre sentiment sur toutes ces difficultés.

Hier, monsieur le ministre de l'intérieur a voulu, lui aussi, élargir le débat. Pour ma part, je ne le suivrai pas dans cette voie et je reviendrai au mazout.

Compte tenu de tout ce qui a déjà été dit à cette tribune, je n'évoquerai pas les circonstances du naufrage. Nous commençons à les connaître dans les moindres détails. Cependant, je tiens à souligner les responsabilités encourues par les gouvernements anglais et français. Nos pouvoirs publics ont fait preuve d'un optimisme pour le moins inconsidéré en laissant croire pendant deux semaines que la « marée noire » n'atteindrait pas nos côtes. Les avertissements émanant des spécialistes de la mer que sont nos marins n'avaient pourtant pas manqué. Au demeurant, l'arrivée de nappes de pétrole sur nos côtes n'a pas été, hélas, une surprise pour un certain nombre de Bretons.

C'est ainsi que, le 22 mars, *Le Télégramme de Brest* annonçait que la pollution de nos côtes était probable et, dans un communiqué adressé le 28 mars à M. le Premier ministre et au ministre de l'équipement et de l'industrie, la chambre de commerce de Brest exprimait aux pouvoirs publics « sa plus vive inquiétude » quant aux conséquences que pourraient avoir pour les côtes finistériennes le naufrage du *Torrey Canyon* et la pollution provoquée par des milliers de tonnes de mazout libérées de ce navire. Jugeant du désastre qui pourrait en résulter sur le plan touristique et sur le plan économique — pour la pêche, l'ostréiculture et la mytiliculture notamment — elle demandait instamment aux pouvoirs publics de prendre toutes dispositions pour empêcher l'arrivée de ces produits pétroliers sur le littoral français.

La circonscription que je représente compte treize communes côtières.

La plupart d'entre elles, fort heureusement, ne sont pas atteintes par les nappes de pétrole, aucune cependant n'est encore à l'abri de ce fléau si vous ne voulez pas le combattre avec tout le matériel et la main-d'œuvre nécessaires.

Or, si je dois rendre hommage ici, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire devant le conseil général du Finistère et dans les réunions d'élué que nous avons provoquées, aux municipalités ainsi qu'à la population qui s'est dévouée pour nettoyer les plages et dresser des barrages afin de protéger nos parcs à huîtres, lesquels constituent la principale richesse de la baie de Morlaix, il me faut également rendre hommage aux autorités

départementales, aux fonctionnaires de la protection civile, aux militaires et aux marins qui prêtent leur concours, il me faut cependant dire que les moyens mis en œuvre sont nettement insuffisants, parfois même dérisoires.

Pour ne citer qu'un chiffre, on n'a requis, pour nettoyer toutes les côtes de notre arrondissement, que 579 soldats et 32 marins, soit à peine 600 hommes.

Sur le front de la défense, le plan Orsec a été un échec.

Dès lors, monsieur le ministre, envisagez-vous de prendre des mesures à la dimension de la calamité qui nous frappe ?

Vous nous avez dit que l'on était enfin résolu à attaquer les nappes en haute mer et à les précipiter par le fond en dehors des lieux de pêche et des frayères. Les résultats ont été satisfaisants. Il faut les poursuivre et les intensifier.

Mais il faut, dans les jours qui viennent, procéder au nettoyage du rivage et, pendant qu'il en est temps encore, sauver notre saison touristique, déjà fort compromise.

Dès la fin des grandes marées, c'est-à-dire ce soir ou demain, si des produits chimiques inoffensifs ne sont pas découverts, n'hésitez pas à mobiliser des milliers d'hommes — soldats, C. R. S. — qui feront, si je puis ainsi m'exprimer, du travail « à la chinoise » et décaperont nos côtes, afin que notre littoral puisse retrouver son visage et accueillir tous ceux qui l'aiment et l'apprécient.

Le temps presse. Si, à ma connaissance, les hôteliers et loueurs en meubles de notre région ne sont pas saisis de nombreuses annulations de locations, les réservations, en revanche, se font rares, et c'est toute l'économie de notre région qui risque de pâtir de cette situation.

Or le tourisme représente, pour le nord du Finistère seulement, un apport financier qui a été évalué à 75 millions de francs. Cette industrie emploie 15.000 personnes, dont 2.000 dans la seule hôtellerie. Va-t-on condamner quelques milliers d'entre elles au chômage, alors que notre région souffre déjà d'un cruel sous-emploi ?

Notre ostréiculture semble, pour le moment, heureusement épargnée. Elle couvre, je le rappelle, dans la baie de Morlaix et dans la Penzé, une étendue de 800 hectares et elle représente une production d'environ 3.200 tonnes d'huîtres, d'une valeur marchande de 300 à 400 millions de francs. Dois-je rappeler aussi que 500 salariés travaillent dans cette industrie ? Cependant, si les huîtres adultes ne semblent pas avoir été atteintes, on a constaté que les naissains — c'est-à-dire les jeunes huîtres — ont été pollués, et c'est seulement dans trois ou quatre mois que l'on pourra évaluer les dégâts.

Les premières victimes du naufrage du *Torrey Canyon*, après les malheureux oiseaux des Sept-Iles et du Rouzic, ont été nos pêcheurs, qui n'ont pu vendre leur poisson ou qui ont dû le céder à des prix dérisoires, en raison d'ailleurs de la psychose antimazout. Les 520 pêcheurs de nos côtes et leurs familles ont ainsi vu fondre leurs ressources. Les pêcheurs de Mognérec, au nombre de 70, ont dû rester au port et abandonner leurs lieux de pêche, qui étaient justement les Seven Stones, où s'est échoué le *Torrey Canyon*. Or le produit de la pêche aux crustacés qu'ils pratiquent est évalué à près de 4 millions de francs.

Nous demandons donc que les dommages subis soient considérés comme une calamité nationale et qu'à ce titre la totalité des frais engagés pour lutter contre le mazout et pour nettoyer la côte soit mise à la charge de l'Etat. Il serait inconcevable et inadmissible que les collectivités locales et les communes côtières — dont les habitants, le personnel et le matériel ont déjà été largement mis à contribution — fussent encore imposées, même pour une faible part.

Nous ne sommes nullement responsables de cette catastrophe due surtout à la course insensée au profit qui se fait au détriment de la santé et parfois de la vie humaine, animale ou végétale. Nous demandons également — et les Bretons ont prouvé dans certaines circonstances qu'ils savaient utiliser des moyens de pression efficaces — l'indemnisation totale des sinistres et du manque à gagner.

C'est le sens de la lettre que nous avons adressée le 11 avril dernier, mon ami M. Tanguy-Prigent et moi-même, à M. le Premier ministre pour exiger que « l'Etat prenne à sa charge la totalité des dépenses engagées actuellement et celles qui correspondront aux dégâts qui seront évalués ultérieurement ».

Cette prise en charge à 100 p. 100 ne doit comporter ni restriction ni limitation géographique ; on ne doit en particulier établir aucune discrimination entre les communes reconnues sinistrées et celles qui ne le sont pas, car ces dernières ont participé à la lutte et sont, elles aussi, victimes de la psychose antimazout.

« Aide-toi, le ciel t'aidera ». Nos Bretons ont su s'aider. Ils ne demandent pas d'aumône, mais la justice. Et puisque vous n'avez pas su prévoir, sachez au moins réparer et totalement. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste, du groupe communiste et sur plusieurs bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Pierre Godefroy. Monsieur le ministre, si l'on en croit un proverbe de l'île de Jersey, « quand il y a une bosse au bateau, cela fait un creux dans la mer ».

Après la catastrophe du *Torrey Canyon*, on pourrait dire qu'il y a eu une bosse dans la mer et un creux dans le bateau. Jugez-en.

A la criée de Cherbourg, le prix de vente moyen du poisson, qui était de 1,78 franc le kilo en avril 1966 est tombé, pour la même période de cette année, à 1,20 franc.

Je signale que le prix de 1,78 franc correspond au prix moyen de 1966.

L'évolution quotidienne des cours au mois d'avril souligne bien les conséquences de la psychose qui s'est emparée du public : le 3 avril 1967, le prix de vente moyen du kilogramme de poisson était de 1,75 franc ; il s'établit ensuite aux cours suivants : 1,54 franc, le 10 avril ; 1,20 franc, le 17 avril ; 0,90 franc, le 18 avril, une remontée s'effectuait le 24 avril mais insuffisante, avec un prix de 1,56 franc.

Inutile de préciser que c'est le public qui est intoxiqué par des nouvelles alarmistes et non le poisson, qui a été pêché loin des zones polluées.

Les patrons pêcheurs sont unanimes sur ce point : les poissons sont des migrateurs se déplaçant par bandes dans les étendues marines. Ils ont fui le pétrole nocif et dangereux comme jadis les bisons du Far-West les incendies de prairie.

Cette catastrophe s'est produite à un bien mauvais moment pour nos pêcheurs maritimes. D'après M. Lanéelle, la pêche artisanale pratiquant un système de rémunération à la part ; fondé sur deux éléments — les frais inhérents à la réalisation des captures et la valeur obtenue au débarquement — les salaires ou lots ont présenté, au cours des quinze derniers mois, une instabilité inhabituelle, avec une tendance alarmante à la baisse.

Tandis que les indices généraux accusent une progression, le revenu moyen du matelot de quatrième catégorie est passé, de 1960 à 1967, du double du revenu moyen du salarié correspondant de l'industrie à la simple parité.

Il convient de rappeler les conditions de travail de ces hommes. A bord, le matelot ne connaît guère de répit. Une marée dure en moyenne de six à dix jours, et l'on a droit à trois jours de repos pour douze jours de mer. Aussi recrute-t-on de moins en moins de marins.

La catastrophe du *Torrey Canyon* est survenue au moment où le marché du poisson subit les assauts de la concurrence européenne. Je ne m'étendrai pas sur cette question. Je le ferai à l'occasion d'un prochain débat.

Monsieur le ministre, au nom de mon collègue, le docteur Hébert, maire de Cherbourg, je vous poserai trois questions :

Premièrement, que comptez-vous faire pour rassurer pleinement le public sur la qualité du poisson et quels moyens mettez-vous en œuvre pour développer la propagande en faveur des produits de la mer ?

Deuxièmement, quelle indemnisation prévoyez-vous pour le préjudice subi par les pêcheurs, victimes de ce que vous avez appelé, vous-même, une calamité ?

Troisièmement, quelles mesures prendrez-vous pour faire bénéficier nos pêcheurs de conditions aussi favorables que celles de nos partenaires européens, en particulier l'Allemagne qui, dans le cadre du plan bleu, accorde à la pêche maritime des facilités de crédit ainsi qu'une détaxe sur le carburant ?

Nos régions de l'ouest sont à l'écart des grands courants commerciaux de l'Europe des Six, tous nos partenaires se situant à l'est de nos frontières. A l'ouest, il y a la mer, le pays des marins. C'est le pays du courage et de la peine.

M. le ministre des transports a répondu par avance aux deux premières questions de M. Hébert. Seule, la troisième appelle encore une réponse. Ne pourrait-elle pas faire l'objet d'un prochain débat ?

Je ne veux pas conclure sans exprimer, au nom de toute la population de la Manche, le sentiment de solidarité ressenti en faveur des Bretons, victimes d'une catastrophe sans précédent. (Applaudissements sur les bancs de l'Union démocratique pour la V^e République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Georges Lombard. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a trente-neuf jours que le *Torrey Canyon* s'est échoué et dix-sept jours exactement qu'une partie du mazout échappé de ses flancs a atteint nos côtes et qu'une autre partie rôde, sous forme de nappes plus ou moins importantes, plus ou moins denses, plus ou moins traitées, au large de la pointe de Bretagne.

Vous avez indiqué hier, monsieur le ministre, que dans la mesure du possible et si le temps le permettait, ces nappes seraient coulées au large.

Pour tous ceux que ce problème angoisse, une telle déclaration, attendue avec impatience et réclamée sans beaucoup de succès jusqu'aujourd'hui, tant par les collectivités locales que par les assemblées consulaires, apporte un réconfort réel.

C'est le seul moyen, en effet, d'éviter que d'autres départements français connaissent une catastrophe, aussi grande et aussi grave que celle qui a frappé les Côtes-du-Nord et une partie du département que je représente.

Mais on parle beaucoup moins — et, personnellement, je le regrette — de ce que représentent ces nappes et de la menace qu'elles ne font pas peser seulement sur les côtes de la Bretagne, comme nous le verrons tout à l'heure.

Si j'en crois les précisions que M. le préfet du Finistère a bien voulu me donner, le 24 avril, à seize heures trente, la situation, qui n'a pas beaucoup évolué depuis, se présentait de la manière suivante : une première nappe située très au large, à la parallèle de la pointe de Penmarch, se déplaçait, selon la force des vents et des courants, à raison de plusieurs kilomètres par jour. A soixante-dix kilomètres à l'ouest du cap de La Chèvre, une deuxième nappe, non traitée, longue de 1.800 mètres et plus large que la Seine, se déplaçait, elle aussi, tranquillement. Enfin, fait plus grave encore, à quatre-vingts kilomètres à l'ouest de Sein, une autre nappe comprenant de grosses plaques denses de cent à trois cents mètres de long sur cinquante mètres de large, bien plus importante, ô combien ! que les précédentes, puisqu'elle mesure trente kilomètres de long, sur dix kilomètres de large, continue elle aussi à se déplacer.

Le danger que représentent ces nappes ne menace pas seulement la Bretagne, comme je l'ai dit il y a un instant, il concerne tout le littoral atlantique français, et peut-être espagnol.

Ayant l'impression que l'on compte beaucoup sur les courants et les vents, je crois qu'il est nécessaire, monsieur le ministre, de vous narrer les aventures arrivées, il y a quelques années, à une cible flottante de la marine. Cela se produisit au large de Groix. Des bâtiments de guerre français exerçaient leurs canonniers sur une cible remorquée par un navire. A la suite d'une tempête, elle se détacha et partit à la dérive. La marine ne réussit pas à la récupérer. L'amirauté apprit quelque temps après qu'on l'avait aperçue au large des côtes espagnoles. On dépêcha un bâtiment pour la récupérer. Une nouvelle tempête empêcha, hélas ! d'y parvenir. Elle fut alors considérée comme perdue à tout jamais.

Pourtant, monsieur le ministre, on devait la retrouver — écoutez bien ceci — dans les parages de Laberwrach, au grand étonnement de tout le monde. Les vents et les courants avaient promené la cible tout le long de nos côtes, du Nord au Sud d'abord, puis du Sud au Nord.

Je crois que le mazout a fait assez de dégâts, atteint suffisamment d'hommes et de femmes dans leurs moyens d'existence, compromis assez l'économie littorale pour que nous soyons en droit de nous inquiéter, non seulement des mesures déjà prises — il faut cependant en dire un mot — mais surtout de celles que l'on envisage pour éviter que ce pétrole ne poursuive ses méfaits.

Combien de temps, monsieur le ministre, vous donnez-vous ou donnez-vous à vos services pour faire disparaître ces nappes ?

Les procédés employés jusqu'à maintenant, les avis émis au jour le jour par certains responsables à des échelons divers sont trop contradictoires pour que la question ne soit pas posée.

Qu'il y ait eu du flottement, je veux bien l'admettre, tant le problème était nouveau et grave. J'entends encore les propos que certains responsables tenaient, il y a à peine dix jours, sur l'impossibilité de précipiter le mazout au fond de la mer, le danger de le voir ressurgir et la catastrophe qu'il représente pour les fonds marins. J'ai encore présent à l'esprit l'incompréhension dont ils firent preuve lorsqu'il leur fut répondu qu'entre deux maux il fallait choisir le moindre.

Il était pourtant évident — ce l'est encore — que les côtes devaient être protégées à tout prix. C'est là que se trouvent les frayères, c'est-à-dire les lieux de ponte des poissons de fond ; c'est là aussi que se trouvent huîtres, coquilles saint-jacques, coquillages, crevettes. N'oublions pas, enfin, les plages et les stations balnéaires, en un mot toutes nos richesses du littoral.

Les procédés utilisés jusqu'à la semaine dernière pour lutter contre les nappes de pétrole situées au large ont traduit chez les responsables une optique parfois différente et des hésitations certaines. Attaquer une nappe de mazout seulement avec de la sciure de bois, c'est se résigner à la voir atteindre nos côtes, car la sciure n'a jamais précipité le pétrole au fond de l'eau. Ne pas tenter de pomper le mazout au large et se justifier en disant que l'opération est difficile en haute mer, par mauvais temps, c'est chercher une excuse que les jours de très beau temps dont nous venons de bénéficier rendent

sans valeur, surtout lorsqu'on sait que les spécialistes s'étonnent que l'essai n'ait pas été tenté.

Sans doute, monsieur le ministre, me direz-vous que depuis la semaine dernière est utilisé enfin un produit calcaire oléophile qui permet d'espérer un nettoyage satisfaisant des nappes, que les premiers résultats ont répondu à vos espérances et que vous continuerez.

Je veux bien, monsieur le ministre, mais avec quels moyens ? S'ils sont d'une importance limitée l'opération engagée risque de durer longtemps. Or le temps, nous le savons bien sur nos côtes, ne travaille pas toujours pour ceux qui combattent les nappes de mazout. Ceux-ci doivent en effet tenir compte de l'état de la mer, des vents, de ce que les pêcheurs appellent les « coups de tabac ».

C'est donc très vite qu'il faut agir, et en mettant en œuvre tous les moyens dont nous disposons. Or est-ce bien le cas actuellement ?

Je crois pouvoir vous apporter une réponse ! Hier, 25 avril, seize bateaux seulement, dont quatorze bateaux de pêche et deux tout petits navires de la marine nationale, luttèrent contre la grande nappe, à l'ouest de Sein.

Aujourd'hui — et je l'ai vérifié en téléphonant à Brest il y a un instant — on ne compte que quinze bâtiments à la mer. Parmi ceux-ci figure un seul navire de la marine nationale, les autres étant des bateaux de pêche réquisitionnés.

Le résultat ? Trois cents tonnes de poudre Omnia seulement ont été répandues hier sur la nappe la plus importante.

Ce travail, très difficile pour les équipages, se fait à la manière chinoise, mais revue et corrigée, hélas ! dans un mauvais sens.

Les bateaux de pêche et ceux de la marine de guerre embarquent des sacs qu'ils vident ensuite sur la nappe, un après l'autre, avant d'aller effectuer un nouveau chargement.

Or nous possédons, que je sache, des navires de commerce ou de guerre qui, en quelques jours, pourraient stocker à leur bord des quantités importantes de produits à utiliser. Il serait également possible de les équiper des moyens de soufflerie en service sur les quais de Brest. Ces matériels permettraient d'arroser la nappe et, par voie de conséquence, de la faire disparaître en totalité ou en grande partie dans des délais très courts.

Ne pas recourir à ces procédés, monsieur le ministre, c'est faire un pari dangereux, un pari optimiste qui n'est, hélas ! plus de saison.

Il appartient à l'Etat de mettre en œuvre les moyens dont il dispose. La marine nationale est pourvue du personnel et du matériel nécessaires à la réalisation d'une grande et véritable opération de destruction des nappes de mazout.

Ce n'est pas en travaillant « à la petite semaine », en réquisitionnant des bateaux de pêche et en n'utilisant que de petites unités de la marine nationale qu'un tel résultat pourra être obtenu rapidement.

Les Bretons en particulier, et les Français en général, comprendraient fort mal que devant ce danger d'une ampleur nationale, on continue à pratiquer une politique de défense artisanale.

De même — et pour me limiter aux problèmes actuels — j'ajoute, monsieur le ministre, que vous devez nous apporter d'autres précisions. En effet, des renseignements d'origine officielle ou officielle laissent à penser que l'épave du *Torrey Canyon* contiendrait encore 30.000 à 40.000 tonnes de pétrole.

Est-ce vrai, monsieur le ministre ? Et dans l'affirmative, quelles sont les mesures envisagées par le Gouvernement ?

Oui ou non, le gouvernement français a-t-il pris contact avec le gouvernement britannique ? Et dans cette hypothèse, une décision a-t-elle été arrêtée pour empêcher que le pétrole ne remonte à la surface et ne constitue une nouvelle menace pour tout notre littoral ?

La sécurité de nos côtes est ici en jeu. Le Gouvernement a le devoir de les protéger et d'éviter à ses habitants le retour d'un tel désastre.

On peut dire une fois : « Nous avons été surpris par l'événement », mais on ne saurait admettre qu'une telle surprise puisse se renouveler et excuser un échec aussi grave que celui qui est actuellement constaté.

Il n'est pas de problème technique, si nouveau, si complexe soit-il, qui n'ait de solution. Encore faut-il prendre toutes les mesures qui s'imposent. Encore faut-il prévoir et vouloir.

Pour vous, monsieur le ministre, l'heure est venue de démontrer que tel est bien le cas. C'est à ce prix, mais à ce prix seulement, qu'il vous sera beaucoup pardonné, ce que je souhaite de tout cœur. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Henri Lavielle. Mesdames, messieurs, les côtes de Bretagne viennent d'être le théâtre d'événements aussi inattendus que lourds de conséquences.

Le naufrage d'un pétrolier qui s'abîme sur les récifs au large des côtes de Cornouailles, une énorme quantité de pétrole qui s'échappe de ses flancs, les vents et les courants marins conjuguant leurs effets, et nous voici, en peu de temps et pour la première fois, face à une situation extrêmement grave.

Les plages de Bretagne, d'abord menacées, puis atteintes par la « marée noire », vivent des jours difficiles, angoissants même. Le Gouvernement, et vous-même, monsieur le ministre, tentez de prendre les dispositions que vous croyez utiles. Elles se révèlent impuissantes devant une situation qui évolue avec une très grande rapidité.

Plusieurs de mes collègues, notamment ceux qui représentent les départements concernés, sont venus ou viendront faire le point de cette affaire. Il vous appartient — vous l'avez d'ailleurs déjà fait — de plaider les circonstances atténuantes, comme le fera, à n'en pas douter, le Premier ministre britannique.

En effet, la cause essentielle du sinistre, en l'occurrence le naufrage du *Torrey Canyon*, ne pouvait être prévue. La nature de l'élément de pollution, le mazout, ne vous permettait pas d'utiliser les moyens nécessaires pour le combattre. Ceux-ci sont encore inconnus ou, quand ils existent, sujets à controverse. Bref, l'événement relevait de l'impondérable — seuls, un optimisme exagéré, une carence totale dans l'interprétation des prévisions et la parcimonie avec laquelle les crédits ont été alloués sont à l'origine d'une série d'hésitations, d'erreurs et parfois même de fautes.

Cette aventure navrante porte en elle des enseignements dont je souhaite que vous tiriez profit, monsieur le ministre, et ce, d'autant plus qu'une importante nappe de mazout, hésite encore, nous dit-on, entre la Manche et l'Océan Atlantique. Il n'est d'ailleurs pas exclu qu'elle redescende vers le golfe de Gascogne. En Espagne, une réunion a été tenue, samedi dernier, à Saint-Sébastien, en vue de préparer, d'organiser et de mettre en œuvre, le moment venu, les moyens susceptibles de préserver la côte cantabrique.

Monsieur le ministre, je souhaite que d'ores et déjà vous donniez, si cela n'est déjà fait, toutes instructions utiles aux préfets, aux responsables de la protection civile, aux élus locaux, pour qu'un dispositif de défense puisse être déclenché et les moyens nécessaires mis en œuvre au cas où la menace se ferait plus pressante.

Il semble, d'autre part, que l'on s'oriente vers une surveillance extrêmement sérieuse et sévère de notre littoral de manière à mettre un terme aux opérations scandaleuses de dégazage effectuées par les pétroliers à proximité des côtes.

Il est navrant, en effet, de constater que nos magnifiques plages de sable, et plus particulièrement nos plages d'Aquitaine, demeurent à longueur d'année souillées par les déchets de pétrole et de mazout venus du large.

Cette action doit être poursuivie, intensifiée, afin que, dans ce domaine, soient strictement respectés les règlements en vigueur, quelle que soit d'ailleurs la nationalité des bâtiments.

Monsieur le ministre, si le débat d'aujourd'hui trouve son origine dans une pollution accidentelle, vous me permettrez — et je ne pense pas sortir du sujet — d'évoquer une autre pollution, bien plus ancienne celle-là, qui se produit sous nos yeux depuis des années : je veux parler de la pollution des rivières et des fleuves français.

Nous assistons tous les jours à la dégradation de ce patrimoine national. Certes, convenons que la vie moderne nous met dans l'obligation d'installer des usines, de poursuivre l'équipement des villes et des villages et plus particulièrement d'assurer leur assainissement. Mais il est tout de même pénible de constater que, par une habitude que l'on trouve naturelle, tous les résidus, quels qu'ils soient, des usines ou des villes, sont délibérément rejetés dans nos rivières et dans nos fleuves.

C'est ainsi que pour l'ensemble du pays nos cours d'eau sont devenus le déversoir d'eaux usées souvent très nocives et qui portent atteinte aussi bien à la faune qu'à la flore aquatiques. Ce phénomène est bien sûr très grave pour les pêcheurs, aussi bien les pêcheurs amateurs que ceux qui vivent de leur profession et dont le gagne-pain risque de disparaître si la pollution s'accroît.

Permettez-moi, pour illustrer mon propos, de citer l'exemple de la plus belle rivière de mon département, l'Adour. Ce n'est hélas ! qu'un cas parmi les innombrables autres cas qui se présentent dans tout le pays.

Déjà, dans la circonscription que je représente, plusieurs pêcheries fixes ont disparu. Les terres, le long de la rivière et aux environs sont noircies, gluantes et les céréales avoisinantes sont séchées ou poussent malaisément par suite des infiltrations d'eau nocives. On peut redouter l'influence de cet état de choses sur les animaux et sur les hommes, car des infiltrations ont déjà empoisonné totalement les puits voisins, dont l'eau est devenue inconsommable.

Lors des inondations habituelles de printemps, ces eaux polluées se répandent sur les prairies, rendent très souvent les

foins imangeables pour le bétail, empoisonnent les rigoles que fréquentent les animaux des basses-cours. Il en résulte ainsi de graves perturbations pour l'élevage.

Nos fleuves et nos rivières sont devenus de tels égouts que les sportifs, les touristes et les campeurs qui pourraient profiter de sites admirables ne peuvent plus fréquenter leurs rives, souillées par les eaux résiduaires des industries et des villes.

Les municipalités riveraines ont été obligées d'interdire les baignades, dangereuses pour la santé publique, privant une grande partie de la population de la jouissance des plages qui s'échelonnent tout au long de ces rivières et qui étaient fréquentées, notamment l'été, par une très grande partie de la jeunesse, surtout de la jeunesse rurale de condition modeste.

Enfin, monsieur le ministre, me référant aux préoccupations de votre Gouvernement, qui sont d'ailleurs les nôtres en matière de tourisme, je vous signale que des projets fort coûteux certes, mais indispensables, ont été étudiés il y a quelques mois à peine dans mon département.

La pénétration du tourisme à l'intérieur même de nos départements offre la possibilité de redonner à notre arrière-pays la vie économique qu'il perd peu à peu en raison de facteurs locaux tels que, pour notre département, le drame de la forêt landaise et du gemmage et le dépeuplement de nos campagnes.

Chez nous, par exemple, des voies de pénétration sont prévues ; certaines doivent suivre le cours de notre rivière et, partant, longer la vallée de l'Adour dont les sites touristiques sont connus de tous.

Des sommes importantes devront être investies dans ces travaux. Toute cette entreprise serait valable si nos belles rivières redevenaient un pôle d'attraction pour nos touristes.

Mais que viendraient faire le long de ces berges tous ces estivants qui ne pourront ni pêcher, ni se baigner, ni goûter les joies du canotage, ni apprécier le repos dans un cadre magnifique, sans doute, mais qui n'effacera pas à leurs pieds le triste cheminement des eaux polluées.

Je sais que ce problème a préoccupé depuis longtemps déjà les pouvoirs publics. J'ai parcouru, ce matin, le texte de l'importante loi du 16 décembre 1964, assortie de nombreux décrets et circulaires. Mais il est inquiétant de constater que, malgré cette loi, malgré ces textes, malgré les règlements, la situation n'évolue pas dans le sens souhaité et qu'au contraire elle se dégrade un peu plus chaque jour.

J'ai dit que les collectivités locales faisaient partie des pollueurs. Mais alors, monsieur le ministre, il faut que l'Etat facilite la création de stations d'épuration, qu'il autorise les collectivités locales à emprunter dans des conditions telles que nous puissions, les uns et les autres, rejeter dans nos rivières les eaux résiduaires de nos systèmes d'assainissement — car nous y sommes pratiquement obligés — mais une fois épurées convenablement, c'est-à-dire rendues inoffensives pour nos cours d'eau.

Enfin, il est urgent que les pouvoirs publics exigent des industriels le respect des prescriptions édictées en la matière. Sans l'autorité, sans l'aide de l'Etat, la solution définitive du problème ne pourra être ni trouvée, ni appliquée.

Si la protection des eaux avait fait l'objet de l'attention qui a été accordée à l'alimentation en eau, à la production d'énergie, à la question sociale, à la recherche nucléaire, pour ne citer que ces seuls exemples, sans doute eût-on fait l'économie des moyens financiers et d'efforts que l'on aurait pu consacrer à la réalisation de travaux rationnels et rentables, au lieu de les gaspiller d'une façon désordonnée en essayant, sans succès d'ailleurs, de lutter contre les effets de la pollution.

A cet égard, l'exemple nous est donné par les pays qui, avant nous et plus que nous, ont souffert de la diminution et de l'altération de la qualité de leurs ressources en eau. Sachons nous en inspirer pour protéger celle que nous avons encore la chance de posséder. Et je souhaiterais que les générations prochaines, qui recueilleront cet héritage, ne puissent nous accuser un jour d'être restés les témoins muets et, partant, les complices de cette agression permanente qui défigure nos rivières.

Il est de notre devoir à nous tous, les élus, et à vous aussi, monsieur le ministre, de nous pencher résolument sur cet important et dramatique problème de la pollution de nos fleuves et rivières et de l'ensemble de nos cours d'eau.

Si l'appel que nous lançons aujourd'hui est entendu, nous pourrions dire que, malgré les soucis et les difficultés rencontrés, malgré les graves inconvénients qu'il a fait subir à nos amis bretons, le naufrage du *Torrey Canyon* aura, malgré tout, servi à quelque chose. (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.)

M. le président. La parole est à M. de Lipkowski. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. Jean de Lipkowski. Trois raisons, mes chers collègues, m'ont incité à intervenir dans ce débat.

D'abord, l'importance du problème général en cause, c'est-à-dire la pollution des eaux : que l'on soit parlementaire côtier ou non, il revêt une telle acuité qu'il est impossible de s'en désintéresser.

En deuxième lieu, le fait que je représente une région particulièrement menacée puisque l'arrondissement de Royan-Marennnes ne vit que de deux activités essentielles : le tourisme, et, à ce titre, nous sommes intéressés au premier chef à la protection de nos plages ; l'ostréiculture, car nous possédons le premier bassin ostréicole de France, dont l'activité concerne quelque 25.000 travailleurs, et toute atteinte portée à nos parcs à huîtres entraînerait évidemment la ruine de notre région.

Enfin — troisième raison — cette circonscription, déjà naturellement vulnérable à ce problème, l'est devenue encore davantage au point d'être celle de France qui est la plus menacée en permanence.

En effet, en face de nos plages, en face de nos parcs à huîtres, sur l'autre côté de l'estuaire de la Gironde, sur la rive du Médoc, on a décidé d'implanter un port pétrolier au Verdon, et l'on y développe également une importante raffinerie.

Or j'aurai tout à l'heure l'occasion de démontrer — je tiens à prendre date à ce sujet — que ces installations constituent pour nous un danger d'une gravité exceptionnelle ; au point que l'on peut affirmer que, lentement mais sûrement, elles vont entraîner une pollution catastrophique pour nos plages et pour l'industrie ostréicole, organisant ainsi la mort lente de notre région.

En ce qui concerne le problème d'ensemble, monsieur le ministre, le débat qui a eu lieu hier a permis d'en clarifier les données ; nombre de choses intéressantes ont été dites par vous-même et par différents orateurs au premier rang desquels je citerai MM. Dumortier et Pleven. Je ne reviendrai donc pas sur les points développés, si ce n'est pour mettre en lumière plusieurs aspects techniques qui ont été laissés dans l'ombre et qu'une étude de cette affaire m'a permis d'approfondir.

Monsieur le ministre, vos déclarations, par leur franchise et par leur précision, nous ont certes satisfaits, à quelques réserves près cependant. Si j'ai pris acte avec satisfaction, comme toute l'Assemblée, de la volonté du Gouvernement d'indemniser à 90 p. 100 les dépenses engagées pour faire face au sinistre, je pense comme M. Pleven que, s'agissant d'une catastrophe nationale, la solidarité nationale devrait s'affirmer à plein et que par conséquent l'indemnisation devrait jouer à 100 p. 100.

En second lieu, permettez-moi d'adresser une critique concernant le comportement psychologique de certains « spécialistes » au début de la catastrophe.

Compte tenu de l'ampleur de ce problème dont, vous l'avez rappelé, les éléments sont mal connus, compte tenu du fait qu'il ne peut se résoudre que dans le cadre d'une action internationale singulièrement défaillante, personne ne peut vous reprocher d'avoir failli dans votre lutte contre le sinistre, ni d'avoir tâtonné pour chercher des moyens plus appropriés.

Là n'est pas mon reproche. Mais ce qu'on peut regretter — vous n'êtes pas personnellement en cause — ce sont les affirmations aussi sereines qu'inexactes que certains responsables ont cru bon de formuler au début de la catastrophe. L'opinion publique française aurait été sans doute moins sensibilisée si lesdits responsables n'avaient pas cru bon d'affirmer un optimisme qui s'est avéré par la suite totalement injustifié.

Était-il bien utile d'assurer, au début de l'échouement du *Torrey Canyon*, après une étude des courants par les « spécialistes », que les côtes françaises ne risquaient rien, dès lors que lesdits courants entraînaient la nappe vers le large ? Or, dix jours après, la nappe se rabattait vers nos côtes.

Les responsables en question avaient pensé aux courants, mais, ce qui peut étonner, n'avaient pas tenu compte des vents, et ce sont ces sautes de vent qui ont entraîné pour nous la catastrophe que vous savez.

Je m'éleve en général contre une tendance fâcheuse de l'esprit français, qui a conduit dans de nombreuses circonstances catastrophiques de notre histoire les « spécialistes » à des affirmations aussi suffisantes qu'erronées, au point que je n'y attache plus aucun crédit.

C'est ce que j'appelle l'attitude de « la route du fer est coupée », attitude que nous avons vu se renouveler au moment de l'affaire du canal de Suez, quand les « spécialistes » nous affirmaient avec une certitude totale, comme nous avons pu alors le lire dans la presse, que les Égyptiens seraient hors d'état avant des années de former des pilotes capables de conduire les bateaux à travers le canal. Ce contentement de soi, doublé d'une persistance dans l'erreur, est justement le genre d'attitude qu'il convient d'éviter.

J'en viens maintenant à quelques observations et quelques suggestions.

Le *Torrey Canyon*, on l'a déjà dit à cette tribune, a eu le triste mérite d'alerter l'opinion internationale, c'est-à-dire les gouvernements, sur un danger qui n'est pas épisodique mais permanent, et qui va en s'accroissant.

Il y a exactement cinquante ans que le problème a été posé pour la première fois, en 1915, et malgré de très nombreuses conférences internationales, comme celles de 1926, de 1954, de 1962, la pollution ne cesse de progresser, au point qu'aujourd'hui on peut affirmer qu'elle équivaut à un *Torrey Canyon* par semaine !

M. René Pleven a très justement souligné qu'un pétrolier rejette 1 p. 100 du tonnage transporté, et quelquefois 2 p. 100, et que, dans le même temps, le tonnage des pétroliers augmente, pour atteindre un jour 500.000 tonnes. C'est donc environ 6 millions de tonnes de déchets qui sont rejetés chaque année par les pétroliers et qui se promènent à la surface des océans.

Cette eau polluée devrait en principe être rejetée — c'est là que l'insuffisance des accords internationaux peut être constatée — à une très grande distance des côtes : des zones interdites ont bien été prévues sur toutes les côtes du monde, dont la largeur varie entre 50 et 150 milles.

Or, l'expérience prouve que ces zones d'interdiction, si larges soient-elles, n'offrent pas une protection efficace contre la pollution. En effet, les millions de tonnes de masse huileuse ainsi répandues sur l'eau s'étendent avec une rapidité stupéfiante. Un seul verre de mazout se répand sur deux hectares. Un mètre cube de mazout engendre une pellicule monomoléculaire qui couvre 1.200 à 1.500 hectares en une semaine. Dès lors, cette fine pellicule monomoléculaire se répand sur les mers à partir des millions de tonnes déversées et recouvre des milliers de kilomètres carrés.

Les zones d'interdiction deviennent donc illusoire car cette pellicule, invisible à l'œil nu, entraînée par les vents, voyage avec rapidité et en vient, après avoir franchi des centaines de kilomètres, à imprégner nos côtes pour pénétrer jusqu'à l'intérieur des terres.

Ces constatations me conduisent d'ailleurs à dire, au passage, que l'affaire du *Torrey Canyon* commence : ce n'est pas parce que la nappe ne sera plus visible à l'œil nu que nous n'en ressentirons plus les effets, car des éléments légers constitutifs du mazout vont voyager sur les eaux, et il est fort à craindre que les vents rabattants les fassent atteindre une grande partie de notre façade atlantique.

Cette constatation m'amène donc à présenter des suggestions en ce qui concerne les propositions pratiques que nous pourrions faire dans le cadre de la conférence internationale qui doit se tenir à Londres les 4 et 5 mai prochains et à laquelle — nous avez-vous dit — participera une délégation française.

Que faire, en effet ?

Eh bien, prendre acte d'abord que ni la conférence internationale de 1926, ni celle de Londres en 1954, ni celle de 1962 n'ont véritablement proposé des solutions efficaces pour lutter contre ce danger !

La première solution consiste donc à ne pas s'en remettre à des zones d'interdiction, mais à interdire systématiquement tout rejet en mer.

Si le rejet en mer est interdit, peut-on — deuxième question — faire confiance aux stations de dégazage installées dans certains ports et obliger les navires à y effectuer le lavage de leurs cuves ?

La France a eu le mérite de créer trois de ces stations : au Havre, à Brest et à Marseille. L'Angleterre n'en possède que deux. M. Pleven a très justement indiqué combien ces stations se révélaient décevantes, car elles étaient de moins en moins utilisées par les intéressés. En réalité, nous nous heurtons, nous le savons bien, aux réticences des armateurs.

Ceux-ci sont obsédés non pas par la sécurité, mais par la rentabilité. Ils savent que l'immobilisation d'un pétrolier coûte cher : trois millions d'anciens francs par jour pour un pétrolier de 40.000 tonnes. Dès lors, les armateurs exigent de leurs capitaines soit qu'ils courent au plus court — et c'est la catastrophe du *Torrey Canyon* — soit qu'ils écourtent au maximum les escales.

On m'objectera que la loi votée par nous le 26 décembre 1964 réprime les infractions en matière de rejet d'hydrocarbures. Un décret d'application de cette loi, pris le 5 mai 1965, impose aux capitaines de tenir un registre relatif aux rejets d'hydrocarbures. Il doit permettre de constater si le dégazage a été effectué, soit à bord, soit dans des stations de dégazage. Mais cette obligation de tenir un tel registre ne s'impose pas aux bâtiments étrangers. Au surplus, celui-ci est tenu d'une manière approximative et ne permet aucun contrôle réel.

À la lumière de ces observations il me semble que nous pourrions présenter, lors de la conférence de Londres, les propositions suivantes : premièrement, faire admettre le principe de l'interdiction de tout rejet en mer ; deuxièmement, ne pas nous en remettre à ces stations qui s'avèrent inutiles mais nous

orienter plutôt vers l'obligation, pour chaque pétrolier, d'avoir à son bord les appareils permettant d'effectuer le nettoyage et ne rejetant que l'eau filtrée, par conséquent non nocive.

Telle est la conclusion — car je n'invente rien — d'un très intéressant rapport établi par l'I. M. C. O., organisme spécialisé de l'O. N. U. Le comité de travail de cet organisme, dans une réunion du 16 novembre 1965 — je suis d'ailleurs persuadé que vous avez pris connaissance de ses travaux — a conclu à l'équipement obligatoire de tous les pétroliers par ces appareils de filtration appelés séparateurs ou déshuileurs. Certains bateaux sont déjà équipés de ce genre d'appareils, mais il ne semble pas qu'ils soient efficaces. Or, si ces appareils n'étaient pas efficaces en 1962 lors de la conférence de Londres, ils le sont devenus. Plusieurs brevets français ont été déposés. Je ne parlerai que de celui qu'a déposé la société française S. E. R. E. P., a mis au point un appareil de filtration extrêmement efficace ; mais de tels appareils ne seraient véritablement utiles que s'ils se doublaient, selon la proposition très originale du groupe de travail de l'I. M. C. O., d'une sorte de mouchard, c'est-à-dire d'un petit appareil de contrôle analogue à la bande Flament en usage sur les locomotives et qui permet de vérifier si l'appareil de filtration a été utilisé et à quelle époque. Ce mouchard relativement peu coûteux à construire et à installer est placé dans une sorte de boîte plombée analogue à celle qui abrite la bande Flament, rendant ainsi tout truquage impossible.

Le comité spécialisé de l'O. N. U. a fait là, me semble-t-il, une suggestion du plus haut intérêt international et il serait fort utile de l'approfondir.

Ce même comité a préconisé également l'établissement d'un dispositif d'alerte contre la pollution le long des côtes. Un tel engin existe et il fait l'objet d'un brevet français. Tout à fait remarquable et parfaitement mis au point, il consiste en une sorte de bouée très sensible qui indique avec une extrême précision le degré de pollution des eaux.

Je m'empresse d'ajouter que les crédits nécessaires à la mise en place d'un tel dispositif le long de nos côtes seraient relativement peu élevés.

Ainsi donc, dans les zones vulnérables, notamment devant les zones ostréicoles, de telles bouées, qui feraient en quelque sorte office de gendarme, devraient être installées en permanence ; elles indiqueraient à tout moment avec une exactitude parfaite le degré de pollution des eaux, et permettraient ainsi d'intervenir en cas d'alerte.

Vous avez, enfin, évoqué, monsieur le ministre, les difficultés auxquelles on s'était heurté pour effectuer le pompage de la nappe de mazout en pleine mer en raison de l'état de la mer.

Les participants de la conférence de Londres auraient peut-être intérêt à prendre contact à ce sujet avec un certain nombre de spécialistes français qui ont déjà étudié un système permettant le pompage en dépit de la houle.

L'une des difficultés que revêt l'ensemble de ce problème de la pollution, c'est qu'il est à la fois mal connu du plus grand nombre, parce qu'il est nouveau, et bien connu, mais d'un très petit nombre de savants, dont M. Aribas qui a soigneusement étudié la question. Par exemple un système de pompage avec un dispositif anti-clapotis établi sur un simple ponton a été inventé et mis au point. Il y a là un investissement très productif et préventif à faire dans les zones qui exigent une protection.

J'en viens maintenant au problème particulier qui me préoccupe et qui rend ma région particulièrement vulnérable. Je répète qu'elle l'est davantage encore à la suite de l'installation du port du Verdon et du développement de raffineries de l'autre côté de l'estuaire de la Gironde.

Pressant ce danger, au moment où était décidée la création des installations du Verdon, j'avais posé une question écrite au ministre des travaux publics et des transports.

J'ai obtenu une réponse, évidemment conçue par un spécialiste, et très rassurante, faite avec la même tranquille certitude dont je parlais tout à l'heure : on me disait que l'expérience prouvait qu'en raison de la nature des courants — on ne tenait pas compte des vents — il n'y avait aucun risque qu'en cas d'accident le mazout vienne se répandre sur nos plages et sur notre zone ostréicole.

L'accident du *Torrey Canyon* montre la valeur de cette réponse ! Il prouve que ces indications sont totalement erronées.

La table ronde qui s'est réunie à Monaco en avril 1964 a envisagé le problème de cette pollution soit par les raffineries, soit par les ports pétroliers. Elle l'a fait d'une manière exhaustive et très intéressante. Les représentants des industries pétrolières eux-mêmes ont reconnu que les raffineries françaises devraient quitter progressivement les zones littorales pour s'implanter à l'intérieur des terres, l'approvisionnement des usines s'effectuant par pipelines.

L'expérience de l'étang de Berre prouve, en effet, le danger de ces raffineries. Dans un des étangs situés à proximité d'une

raffinerie il n'y a plus de vie animale du tout et la pêche est depuis longtemps abandonnée. Il s'agit en réalité d'une zone abiotique où toute vie biologique a disparu dans un rayon de dix kilomètres.

Cette évolution vers le vide biologique intégral s'est produite — ce sont les représentants des compagnies pétrolières eux-mêmes qui l'ont reconnu à Monaco — malgré les précautions très importantes qui ont été prises. En effet, tous les résidus pétroliers et les eaux polluées sont récoltés dans de grands bassins de décantation en béton, véritables séparateurs par gravitation. Les hydrocarbures y surnagent et sont élevés par des pompes et renvoyés à l'usine pour être à nouveau traités ou brûlés. Les eaux à évacuer traversent des caissons filtrants. Toutes les précautions sont donc prises.

Il n'empêche que les petites quantités qui peuvent échapper à la filtration, d'une part, et qui s'écoulent par accident, d'autre part, s'accumulent du fait de la persistance des produits pétroliers bruts et de la configuration géographique des lieux transformant lentement mais sûrement le milieu ambiant en une zone morte, abiotique où toute vie biologique disparaît.

Ce que j'ai dit des raffineries s'applique, bien entendu, aux ports pétroliers ; si bien que, quelles que soient les précautions qu'on ait prises, notre région située à deux kilomètres en face court les plus grands dangers.

Je veux donc aujourd'hui, monsieur le ministre, prendre acte du fait que ces installations sont en train d'organiser la mort lente pour la région que j'ai l'honneur de représenter.

Que puis-je donc vous demander, monsieur le ministre ? Est-ce de renoncer au port pétrolier du Verdon ? Je ne nourris aucune illusion : vous me répondrez que c'est impossible. Est-ce d'éviter le développement de ces industries de raffinerie ? Là encore, je ne nourris aucune illusion : vous me répondrez que c'est impossible.

Je suis donc navré de devoir vous dire que, dans quelques années, je serai obligé de vous demander des indemnités considérables qui coûteront à l'Etat beaucoup plus cher sans doute que la transplantation des installations en cause dans un lieu où leur nocivité aurait de moindres effets.

En posant mon problème particulier — ce dont vous voudrez bien m'excuser — comme représentant de cette région, je ne peux pas ne pas pousser ce cri d'alerte en présence d'un danger dont la catastrophe du *Torrey Canyon* nous amène à prendre de plus en plus conscience.

Compte tenu des risques que je viens d'exposer résultant de la présence d'industries de raffinerie pétrolière et de ports pétroliers, on ne peut pas laisser s'implanter, comme on l'a fait au Verdon, une installation de ce genre sans tenir compte de ces dangers. L'installation du port du Verdon prouve, en effet, combien on a été peu sensible à ce problème de la pollution dont brusquement nous prenons tous conscience aujourd'hui.

Il y aura donc lieu, monsieur le ministre, de définir une politique générale. Vous serez bien obligé, sur la côte d'Azur ou dans des régions vulnérables comme la miennne, de créer des zones réservées à ces activités industrielles que vous ne pouvez évidemment pas sacrifier.

Mais le paradoxe est que vous créez ces activités industrielles dans des zones particulièrement vulnérables, ce qui prouve l'absence d'une politique d'ensemble.

A ce sujet, je vous demande en conclusion d'étudier les suggestions que j'ai eu l'honneur de vous présenter, c'est-à-dire d'une manière générale l'installation, sur les navires pétroliers, de petits appareils dits « mouchards » et, en ce qui concerne nos régions, de bouées-témoins permettant de vérifier la pollution de l'eau, ainsi que l'installation de barrages préventifs.

Je vous demande, monsieur le ministre, d'accepter aujourd'hui le principe de l'octroi de crédits destinés à la construction de ces barrages préventifs qui nous permettront, dans les cas où les bouées dont je viens de parler nous indiqueraient qu'il existe une pollution, de prendre les mesures nécessaires, d'étudier les procédés brevetés en France concernant l'installation de pontons à terre que l'on peut mettre en œuvre à l'aide d'une pompe lorsque la pollution est évidente.

Je suis convaincu que vous prendrez des mesures sur le plan international pour lutter contre le phénomène de la pollution et que vous ne serez pas insensible au cri d'alarme que je lance en faveur de ma région. (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. Achille-Fould.

M. Aymar Achille-Fould. « Monsieur le ministre et cher ami... » — ce n'est pas à vous que je m'adresse, monseigneur le ministre de l'Intérieur, mais c'est ainsi que je m'adressais le 1^{er} février dernier à M. Bettencourt, alors secrétaire d'Etat aux transports...

M. Christian Fouchet, ministre de l'Intérieur. Cette expression s'adressant à moi ne me choquera pas.

M. Aymar Achille-Fould. Je n'en doute pas, monsieur le ministre.

« Monsieur le ministre et cher ami, les incidents qui se sont récemment produits dans la région du Verdon et le pétrole qui s'est répandu dans la zone des naissains m'obligent à vous alerter sur un problème de principe et à vous demander votre opinion, compte tenu de l'émotion que ces incidents ont soulevée.

« Dans cette région où sont destinées à cohabiter les activités pétrolières que vous connaissez et l'exploitation traditionnelle des naissains par une importante population ostréicole qui en vit, il me paraît indispensable de garantir la profession ostréicole contre des accidents qui peuvent être plus graves que ceux qui viennent de se produire et mettre en péril, par un important déversement de produit pétrolier à la rivière, toute la production ostréicole de cette zone.

« Il me semble nécessaire que, pour prévoir ce cas et avant qu'il ne se produise, ce qui donne, comme vous le comprendrez, un caractère d'urgence à ma demande, des dispositions puissent être prises sans doute entre compagnies maritimes, compagnies d'assurance et profession ostréicole qui permettent à celle-ci de se retourner contre les responsables, le cas échéant, et à ces derniers de prévoir en faveur des ostréiculteurs, par l'intermédiaire d'une assurance adéquate, les indemnités nécessaires.

« Puis-je vous demander votre opinion sur la question et, au cas où, comme je le souhaite, elle rejoindrait la miennne, de bien vouloir faire étudier le plus rapidement possible par vos services les modalités pratiques d'un tel système... »

Cette lettre datée du 1^{er} février prouve que, quarante-six jours avant l'accident du *Torrey Canyon*, les conséquences d'un accident de ce genre n'avaient échappé ni à la population du Médoc ni à son député, qui n'ont donc pas comme l'a fait M. de Lipkowski, à battre leur coulpe. Je regrette bien sûr qu'il n'ait pas été répondu à cette lettre en temps utile, mais je comprends que les circonstances de l'époque puissent justifier ce retard. Je regrette aussi d'avoir été en l'occurrence prophète, et malheureusement mauvais prophète.

Je ne reviendrai pas sur les circonstances de l'accident, ni sur ses conséquences pour les côtes atteintes par la nappe de pétrole et pour l'économie présente et à venir des régions voisines.

Vous-même, monsieur le ministre, ainsi que tous les orateurs qui m'ont précédé, et en particulier les bretons, les avez très amplement décrites. Je me bornerai, dans le court laps de temps qui m'est imparti, à orienter mon propos dans trois directions.

Tout d'abord, que peut-il advenir de cette nappe de pétrole, qui semble s'éloigner des côtes bretonnes et que les vents dominants du Nord, du Nord-Ouest ou du Nord-Est risquent de faire dériver vers nos rivages atlantiques ?

C'est le problème des mesures locales et immédiates.

Ensuite, dans quelles conditions peut-on envisager la cohabitation des activités modernes touchant le pétrole avec les activités traditionnelles de l'agriculture, de la pêche et de l'ostréiculture ?

Enfin, sur un plan plus général, quelles dispositions le Gouvernement compte-t-il prendre à l'égard des pavillons de complaisance ? L'ancien marin que je suis se permettra d'ajouter un mot à ce sujet.

Lorsque vous êtes arrivé sur ces plages souillées, mortes, désolées, monsieur le ministre, vous avez dit : ce qu'il faut, c'est prévoir.

Quant au résultat de la catastrophe, malheureusement c'est tout vu. Mais quant au plan de défense, puis-je me permettre de dire que tout n'était pas prévu ?

Les méthodes, les moyens, les bras ont manqué à la dernière minute. Tout le monde a été pris de court, quelle qu'aient été votre bonne volonté et celle des populations.

Alors qu'il en est encore temps en ce qui concerne la côte atlantique, quelles mesures pratiques comptez-vous prendre ? Quel plan de protection envisagez-vous ? Il faut prévoir l'arrivée de la nappe. Je ne suis pas rassuré par les propos de M. Palméro qui laissaient prévoir que le golfe de Gascogne pourrait être à son tour atteint par ce cataclysme.

Quels sont les pronostics que vos services ou les services météorologiques peuvent faire à ce sujet ? Il est important, pour les populations de cette région de savoir comment nous allons tenter ensemble de parer au danger. En admettant que cette nappe arrive sur nos rivages, que se passera-t-il ?

Je reviens un instant aux termes de la lettre dont j'ai donné lecture.

Le Gouvernement peut-il nous assurer que les risques aux tiers couverts par les compagnies d'assurances protègent efficacement les ostréiculteurs, les pêcheurs et les municipalités de la région ? Les compagnies pétrolières ou maritimes prétendent que des compagnies d'assurances couvrent ces risques. Mais si la protection n'est qu'imparfaite, ou si elle n'est que limitée, comme il semble que les textes l'attestent, en un cas aussi grave que celui-là, c'est à l'Etat de faire l'effort complémentaire — j'en suis d'accord avec mes collègues — pour

que les risques soient couverts à 100 p. 100 et le Gouvernement doit s'engager à protéger les côtes de notre territoire national et ceux qui vivent de l'économie côtière.

Le pétrole, sur un plan général, est certes la source d'énergie primordiale de notre monde moderne. La France en consomme actuellement 80 millions de tonnes. Cette consommation sera de cent millions de tonnes en 1970 si j'en crois les chiffres des spécialistes. Cette progression est irréversible. Dès lors, il ne s'agit pas de savoir si l'on doit supprimer des raffineries, diminuer le nombre des ports ou modifier leurs emplacements. La seule position réaliste que l'on puisse prendre est de rechercher comment concilier les bienfaits de ce progrès et les inconvénients que peuvent présenter ces activités modernes et les faire cohabiter avec les activités traditionnelles.

Vous comprendrez que, pour ce qui concerne ma région, je ne défends pas moins farouchement les ostréiculteurs que l'a fait mon collègue représentant la région d'ostréiculture de Marennes et de Royan. Mais je crois qu'il faut avoir le courage de regarder les choses en face. De toute façon ce progrès nous condamne à voir naviguer des pétroliers d'un tonnage toujours plus important. Il s'agit donc de savoir dans quelle mesure, nous pouvons faire face en mer au danger que cette navigation comporte. Il y a bien sûr les règles de route, d'abordage, de vidange de soutes et de ballast et je sais très bien que la France préconisera, au cours de la conférence de l'I. M. C. O., les 4 et 5 mai prochain, des mesures mieux adaptées que celles qui figurent dans les textes de 1962 et 1964 en la matière avec ce qu'elles comportent de précautions administratives et d'innovation dans le droit maritime international. En effet, ces textes sont très insuffisants, l'expérience l'a prouvé.

Premièrement, il ne suffit pas de fixer les conditions de rejet à la mer ; il faut interdire tout rejet. Je pense que, sur ce point, monsieur le ministre, vous me donnerez votre accord.

Deuxièmement, cette loi ne visant que les grands navires, il s'agit de savoir si les petits bâtiments seront soumis aux mêmes règles et comment pourra s'exercer le contrôle.

Troisièmement, ces mesures d'intérêt général ne peuvent être bénéfiques, de toute évidence, que si tout le monde y est soumis. Comment procédera-t-on pour que tous respectent les règles édictées ? Quelles mesures de rétorsion, quelles sanctions prendra-t-on à l'encontre de ceux qui, sous le couvert de tel ou tel pavillon, souvent de complaisance, tenteront d'échapper à la loi commune de la sécurité internationale ?

En ce qui concerne les ports, il importe d'élaborer une codification, d'imposer des précautions techniques, à bord comme à terre, pour réduire les risques et limiter les conséquences des accidents, d'édicter une série de sanctions, car on ne sera jamais assez sévère envers ceux qui se moquent du droit international et de l'intérêt des populations.

Je suis sûr que le Gouvernement a songé à tous ces problèmes.

Quant à l'installation de ports pétroliers et de raffineries, mon collègue M. de Lipkowski vient de citer un certain nombre d'exemples, entre autres celui de Berre. Or j'ai moi-même obtenu de la société Shell et d'autres sources des renseignements qui ne correspondent pas, dans leur ensemble, aux propos de M. de Lipkowski.

C'est ainsi, m'a-t-on appris, que le développement de la technique permet à une raffinerie moderne de moins polluer l'atmosphère que ne le font les dégagements des foyers domestiques et des chauffages privés.

Il existe depuis plusieurs années, dans ma circonscription, à Pauillac, une raffinerie qui traite 500.000 tonnes de pétrole par an. Je vous garantis que ni le vignoble ni les vins de Pauillac n'ont souffert de cette présence, et je vous engage d'ailleurs vivement à vous en rendre compte par vous-même. Cette raffinerie doit traiter 4 millions de tonnes en 1970, dans la mesure évidemment où le port du Verdon le permettra. De même, à Ambès, une raffinerie de 4 millions de tonnes est prévue pour 1972. Tout cela constitue et constituera un ensemble cohérent, aujourd'hui pétrolier, demain industriel.

Loin de moi l'idée de mettre en péril les agriculteurs, les ostréiculteurs, les pêcheurs de cette région maritime qui est la mienne. Mais je pense que cette industrie nouvelle est un progrès pour une région qui vit médiocrement, et quelquefois misérablement. C'est dire qu'il appartient au Gouvernement de prendre ses responsabilités pour assurer la coexistence indispensable.

A Petit-Couronne, Shell utilise chaque heure, pour la réfrigération de ses colonnes de raffinage, 25.000 mètres cubes d'eau qui est rejetée dans la Seine ; la raffinerie qui sera construite à Pauillac — c'est là le progrès — sera réfrigérée par ventilation et utilisera que 600 mètres cubes d'eau par heure.

La directive sur les carburants a précisé d'ailleurs très strictement les conditions de retenus, de filtrage, d'incinération et de traitement des produits résidués, qui étaient naguère

purement et simplement rejetés au fleuve ou à la mer. Les nuisances d'une raffinerie moderne comme celle de Pauillac sont et seront pratiquement négligeables, m'a-t-on dit, et les conditions draconiennes imposées par les pouvoirs publics aux usines modernes, même de pétrochimie, sont telles que les pollutions de l'atmosphère ou des eaux sont pratiquement nulles.

M. Jean de Lipkowski. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Achille-Fould ?

M. Aymar Achille-Fould. Je vous en prie.

M. Jean de Lipkowski. Il est légitime que vous défendiez votre région, directement concernée par ces raffineries situées sur l'autre rive de la Garonne. Mais vous faites état de renseignements qui, en effet, ne correspondent pas aux miens. Je persiste à penser que les conséquences des installations projetées au Verdon seront désastreuses pour nous. Je prends acte de vos propos, en vous en laissant pour l'avenir la responsabilité.

M. Aymar Achille-Fould. Une raffinerie Shell, monsieur de Lipkowski, est installée, depuis des années, à proximité de parcs à huîtres et de bassins de pisciculture dans la baie de Vancouver, et jamais leurs exploitants n'en ont pâti.

Je crois être plus réaliste que vous, qui vous plaigniez de ne pouvoir demander la suppression de la raffinerie de Pauillac ou du port pétrolier du Verdon. Je suis pour ma part soucieux de voir le Gouvernement favoriser une coexistence nécessaire et prendre les mesures financières et morales qui s'imposent en vue d'insérer le progrès dans une économie traditionnelle.

En ce qui concerne les pavillons de complaisance, la sécurité ne semble pas en cause. Chacun sait, en effet, que les compagnies nationales et celles qui arborent un pavillon de complaisance comptent à peu près, toutes proportions gardées, le même nombre d'accidents.

Ce qui est en cause, bien entendu, ce sont les avantages fiscaux. On connaît parfaitement les pays qui se cachent derrière les pavillons de complaisance et, quoi qu'on fasse, on n'empêchera pas que ces pavillons continuent à flotter sur les mers.

Mais je ferai une suggestion. Pourquoi ne demanderait-on pas au club des pays qui ne profitent pas abusivement des pavillons de complaisance d'accepter qu'une taxe supplémentaire frappe les marchandises — notamment le pétrole, puisqu'il s'agit surtout de pétrole — transportées par des navires sous pavillon de complaisance, taxe qui alimenterait une caisse de solidarité au bénéfice de ceux qui risquent d'être les victimes d'accidents comme celui que nous déplorons ?

Je conclus. La tradition et le progrès sont tout normalement destinés à se marier. Nul n'a le droit de sacrifier l'une à l'autre, s'agissant notamment du pétrole qui, soit dit en passant, est le produit le plus taxé par le Gouvernement.

Vous disposez, monsieur le ministre, des moyens nécessaires pour associer le progrès social des populations au progrès économique qui est inéluctable. J'espère, monsieur le ministre, que vous saurez les mettre en œuvre et en tirer les conséquences morales et financières qui s'imposent. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Yves Allainmat. Mesdames, messieurs, une fois n'est pas coutume, voici la Bretagne au premier plan de l'actualité, ce qui lui vaut le rare privilège d'un débat à l'Assemblée nationale !

Nous pourrions nous en réjouir si de moins tragiques circonstances lui donnaient cette inhabituelle vedette parlementaire, c'est-à-dire si les députés bretons, entre autres, ne se succédaient à cette tribune pour évoquer la catastrophe qui s'est abattue sur leurs côtes, pour essayer d'en dégager les enseignements et d'en évaluer les désastreux effets sur la vie économique d'une région de France qui n'avait certes pas besoin de ce nouveau coup de sort.

Le député de Lorient — dont le port de pêche a commercialisé l'an dernier 60.000 tonnes de poisson — ne pouvait se tenir à l'écart de ce débat, car si, s'agissant de « marée noire », la côte morbihannaise a jusqu'à présent été épargnée, elle vient, je crois, de payer un lourd tribut à une autre marée qui, elle, a submergé toute la France ; marée d'informations, marée psychologique, dont la preuve est faite, hélas ! qu'elle laisse après elle des résidus aussi difficiles à faire disparaître que ceux du Torrey Canyon.

Il ne s'agit pas, bien sûr, d'accuser ici la presse, certainement de bonne foi et sans doute mal informée. Mais je manquerais à mon devoir en ne signalant pas que, par exemple, pour le seul port de pêche de Lorient, les chiffres qui m'ont été fournis par les professionnels montrent que, du 13 au 22 avril, les pertes provoquées par la mévente et par la chute des cours qui en a été la conséquence peuvent être évaluées, pour les crustacés et le poisson, à près de 1.200.000 francs.

Au stade du mareyage, la perte a porté, en moyenne, du lundi 10 au jeudi 13, sur plus de 40 p. 100 du poisson acheté et expédié vers les grandes villes de l'intérieur.

Aussi ne pouvons-nous que nous associer aux reproches adressés aux différents services d'information, qui, malheureusement, n'ont pas apprécié à temps et avec assez de rigueur les catastrophiques conséquences des gros titres étalés sur cinq colonnes à la une.

Il ne fait aucun doute que le choc psychologique subi par la population française tout entière s'est traduit aussitôt par une baisse spectaculaire de la consommation du poisson et des coquillages, déclenchant cette réaction en chaîne dont ont été en fin de compte victimes l'ensemble de l'interprofession de la pêche, et, en premier lieu, nos pêcheurs.

En effet, si mandataires et mareyeurs pouvaient, à la rigueur, limiter les dégâts en adaptant assez rapidement leurs propres achats aux commandes qu'ils avaient à satisfaire, les pêcheurs se trouvaient désarmés devant la rarefaction de la demande et l'effondrement des cours. Et, au moment de la répartition de l'indemnisation qu'attend l'interprofession de la pêche, l'évaluation exacte des dommages subis d'un bout à l'autre de la chaîne ne sera sans doute pas chose facile ! Il faudra pourtant les chiffrer !

Je ne reviendrai pas ici sur ce qui a déjà été dit à cette tribune par les orateurs qui m'ont précédé et qui, en cette tragique aventure dont notre petite patrie se souviendra longtemps, ont mis l'accent sur la nécessité et l'urgence d'accords internationaux et de l'ouverture d'un débat sur le problème général de la pêche. Mais j'insiste, après certains de ces orateurs, sur la très grande attention avec laquelle nos sinistrés — car ils le sont — attendent les décisions gouvernementales : ceux qui, sur la côte nord, ont été les victimes directes de la « marée noire » et qui essaient de remettre leurs plages en état avant l'été, et ceux qui, un peu partout, en ont été les victimes indirectes et inattendues puisque des professionnels, qui ont continué à offrir sur le marché un poisson reconnu d'excellente qualité, ont indiscutablement subi un préjudice qu'ils peuvent justifier et dont ils demandent à juste titre l'indemnisation.

Il ne faudrait surtout pas que, par un curieux retour en arrière, et à mesure que s'éloigne ce qui reste de la nappe de pétrole, on s'ingénie maintenant à en minimiser les effets. Il serait difficile d'admettre que cette malheureuse affaire n'aura eu aucune répercussion sur la saison touristique et sur le marché du poisson.

Il ne serait pas raisonnable de mesurer à ceux qui ont été ou qui seront encore victimes de cette calamité l'aide ou l'indemnisation totale, selon le cas, qu'ils attendent des pouvoirs publics.

L'affaire du *Torrey Canyon*, survenant, en ce qui concerne ma région, après la tempête qui souffla début mars et qui faisait suite elle-même à trois semaines de grève, a sévèrement touché les professionnels de la pêche, sensibilités en outre par la perspective d'une prochaine entrée difficile dans le Marché commun.

Aurez-vous donc été étonné, monsieur le ministre, d'entendre les parlementaires bretons associer leurs voix pour adjurer le Gouvernement de ne pas prendre à la légère la grande peine de leurs compatriotes ?

Les Bretons, vous avez pu le constater, sont des gens rudes mais courageux qui ont, en toutes circonstances, fait la preuve de leur courage dans l'adversité. Mais peut-être commencent-ils aussi à être las de trop de promesses qui n'ont pas été tenues, et ma présence nouvelle dans cette Assemblée, outre la confiance qu'ils portent à ma personne, est peut-être le plus sûr témoignage de leur mécontentement.

Puisse donc tout ce que vous avez déjà entendu, tout ce que nous vous avons dit, monsieur le ministre, vous convaincre de ne pas décevoir l'attente des Bretons, vous convaincre aussi que, pour eux, aller de l'avant doit être autre chose qu'une simple formule parlementaire ! (Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste, du groupe communiste et sur plusieurs bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Louis Orvoën. Monsieur le ministre, mes chers collègues, plusieurs orateurs, dont M. Allainmat, ont évoqué les incidences du naufrage du *Torrey Canyon* sur la vente du poisson. Représentant une circonscription dont la pêche est l'une des activités principales, je me permettrai de traiter à nouveau ce problème.

Dès le 12 avril, les ventes de poisson ont diminué de 30 à 40 p. 100 et les cours se sont effondrés. Les services de la chambre de commerce de Quimper ont évalué à 3 millions de francs environ le préjudice subi par les producteurs du Sud-Finistère pendant la période du 13 au 22 avril.

Tous les professionnels de la pêche ont été éprouvés et la situation de nombreux marins est critique. Cette catastrophe est survenue après une grève de plusieurs semaines et l'inquiétude est grande dans les foyers de marins pêcheurs. Il en est résulté une crise grave pour toute la région.

La situation est telle que toute l'industrie de la pêche maritime doit être considérée comme sinistrée et que des mesures doivent être prises immédiatement.

Répondant à notre collègue M. Christian Bonnet, M. le ministre des transports a déclaré que le Gouvernement attendait de posséder les indications chiffrées pour décider de l'étendue des réparations. Cet engagement n'est pas suffisant. Les pêcheurs sont victimes d'une calamité nationale. Ils doivent pouvoir bénéficier d'une réparation complète et rapide. Il est pénible pour les Bretons d'entendre à cette occasion parler de pourcentage, lequel varie d'ailleurs d'une semaine à l'autre, comme s'il s'agissait pour l'Etat de marchander son aide.

Le Gouvernement s'est efforcé de lutter, à la radio et à la télévision, contre la psychose du « poisson mazouté », et il a en partie réussi puisque, depuis deux jours, les cours ont remonté. Cette action doit être poursuivie.

Mais la catastrophe du *Torrey Canyon* a révélé la grande faiblesse de notre industrie des pêches en Bretagne. Depuis deux ans, les exploitations ne sont plus rentables ; depuis un an, aucun investissement n'a été fait. Aucun chalutier neuf ne sera cette année lancé dans le port de Concarneau. La pêche bretonne n'est pas en mesure d'affronter la concurrence du Marché commun.

Le Gouvernement connaît bien les causes d'une telle situation : les coûts de production sont plus élevés en France et les charges fiscales y sont plus lourdes qu'à l'étranger ; nos partenaires accordent des aides substantielles à leur industrie ; les importations de plus en plus grandes ont d'autre part provoqué l'effondrement des cours.

C'est parce qu'elle se trouve dans cette situation particulièrement défavorable et grave que l'industrie bretonne des pêches ne peut pas supporter le préjudice causé par la marée noire. Certes, la mise en place du fonds régional d'organisation du marché pour la Bretagne, le F. R. O. M., a été une mesure excellente, dont les résultats ont été immédiats et heureux. Le Gouvernement vient de débloquer la moitié des crédits prévus pour le budget de 1967, soit 1.125.000 francs, mais la chute des cours de ces dernières semaines ayant exigé une grosse activité de la part de ce fonds, les crédits prévus au budget seront insuffisants et devront être augmentés.

Le fonctionnement rationnel du F. R. O. M. exige la création d'ateliers de filtrage, de salaison et même de conserverie. A cet effet, une société coopérative comprenant des patrons pêcheurs, des mareyeurs, des armateurs et des conserveurs vient d'être créée il y a quelques mois après avoir reçu l'assurance écrite, signée de M. Morin, secrétaire général de la marine marchande, que les prêts du fonds de développement économique et social lui seraient accordés. Or cette société rencontre aujourd'hui les pires difficultés pour obtenir le financement du projet.

Cette situation est d'autant plus pénible et paradoxale que deux usines de conserves de Concarneau, victimes des concentrations qui s'opèrent actuellement, doivent fermer leurs portes prochainement. Les bâtiments de l'une des usines conviennent parfaitement à la société et c'est, d'autre part, la seule chance de fournir un emploi à près de 400 personnes menacées de chômage à la fin de l'année.

Le Gouvernement connaît la situation. Les organisations syndicales, les élus, le préfet l'ont alerté. Des promesses ont été faites, elles ont paru dans la presse à la fin du mois de janvier et ont, à l'époque, provoqué une détente dans le conflit de la pêche et favorisé la reprise du travail. La réalisation de ces promesses est seule de nature à améliorer considérablement l'organisation du marché du poisson et à donner du travail à près de 400 personnes qui sont menacées de chômage.

Le climat social se détériore sur tout le littoral. Vous pouvez, monsieur le ministre, y porter remède, mais vous devez agir vite et prendre rapidement les mesures qui s'imposent. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. La parole est à M. de Poulpique.

M. Gabriel de Poulpique. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la presse et la radio nous avaient annoncé dernièrement la fameuse « marée du siècle » et, sur nos plages, nous n'avons vu d'extraordinaire qu'une multitude de promeneurs déçus. La « marée noire », elle, n'avait pas été prévue sur nos côtes de Bretagne. Elle a déferlé brusquement, sans préavis, sans que les habitants des communes côtières surpris aient pu prendre les mesures nécessaires pour limiter l'invasion et la souillure des plages par le mazout.

Les dégâts directs, s'ils sont sérieux, sont cependant limités. Dans le Finistère, par exemple, sur plus de 750 km que compte ce département, 15 km seulement sont souillés. Dans le département voisin, les dégâts sont plus graves, mais n'atteignent cependant, heureusement, qu'une fraction limitée de ses côtes.

Pourtant l'économie régionale a subi et risque de subir encore, du fait de la « marée noire », un préjudice important. Toutefois, comme les dégâts directs se situent entièrement sur le domaine maritime, c'est-à-dire de l'Etat, il n'y a aucune raison pour que celui-ci ne prenne pas entièrement à sa charge les frais du nettoyage des plages et des rochers ainsi que de la mise en place des moyens de protection et de prévention contre d'autres dégâts. Je ne vois pas pourquoi l'Etat demanderait aux communes une participation financière, même réduite à 10 p. 100. Je le répète, il ne s'agit pas du bien des communes; seul le domaine maritime, qui appartient à l'Etat, est en cause; c'est donc à l'Etat de régler le problème.

Quand on aura évalué le coût de la protection et du nettoyage des plages, l'Etat pourra payer en prélevant sur les crédits — un milliard et demi d'anciens francs, je crois — qui ont été débloqués à cet effet. Le reste pourra être affecté au dédommagement des diverses catégories de victimes indirectes du sinistre, les victimes de ce que j'appellerai « la marée des bobards » qui a déferlé sur notre pays du fait d'une certaine presse et des ondes. Ce matin encore, certain poste de radiodiffusion ne déclarait-il pas que la vente du poisson « mazouté » s'améliorait! (Rires) Peut-être pense-t-on que les poissons se baignent exprès dans les flaques polluées, qui représentent d'ailleurs une surface infime par rapport à l'immensité de l'océan? Non! Ils ont assez d'intelligence, heureusement, pour fuir ces endroits.

Les pertes occasionnées par de tels propos ou par les exagérations relatives à la situation sur les côtes bretonnes sont très graves pour l'économie de nos régions et elles sont peut-être plus lourdes encore que les pertes directes. Tout au long de ce débat, on n'a pas assez insisté sur les moyens de lutter contre les fléaux découlant d'informations erronées, comme celles qui consistent très souvent, par exemple, à annoncer un temps pluvieux en Bretagne, alors que le baromètre est au beau fixe depuis plusieurs semaines.

Parmi ces pertes indirectes, je tiens à attirer votre attention sur la mévente du poisson et la baisse des cours qui frappent les pêcheurs, maréyeurs et armateurs et qui devront être chiffrées. Les pêcheurs côtiers, les îliens, qui n'ont d'autre métier ni d'autres ressources que la pêche devraient être indemnisés en priorité, sans oublier les goémonniers qui, dans certains secteurs, ont dû cesser le dragage des algues.

Autre victime, la population qui tire des revenus de l'activité touristique: les hôteliers, les commerçants, les loueurs de meubles, les employés de ces entreprises, voire les fournisseurs. Tous risquent de supporter les conséquences de la « marée des bobards », si celle-ci se prolonge.

Toutes ces pertes seront, certes, difficiles à chiffrer, mais elles risquent d'être supérieures aux dégâts occasionnés par le mazout. Des dégrèvements de patente, des rajustements de forfait devront être accordés éventuellement aux commerçants et hôteliers.

Hier, les orateurs et MM. les ministres ont développé leurs idées sur les précautions à prendre pour éviter des sinistres semblables: réglementation de la navigation, surveillance du dégazage des pétroliers, et ils ont envisagé les mesures à prendre pour sauver la pêche qui depuis un certain temps se trouve dans une situation critique. Je demande au Gouvernement de prendre rapidement les dispositions qui s'imposent pour que la pêche française soit en mesure de survivre au moment où elle entre en compétition avec les pays du Marché commun.

On a dit que des crédits ont été accordés au fonds régional d'organisation du marché pour soutenir le prix du poisson. C'est bien, mais ces crédits étaient prévus et devaient être accordés même s'il n'y avait pas eu le naufrage du *Torrey Canyon*. Il faudrait donc, pour les pêcheurs sinistrés ou en chômage, débloquer des crédits supplémentaires dont le comité des pêches pourrait assurer la répartition.

Il est vraisemblable que l'Etat n'aura pas à utiliser tous les crédits prévus pour nettoyer les plages, même s'il prend en charge la totalité des frais. Qu'il distribue donc le reste aux autres sinistrés, il en a le devoir!

Je voudrais, en terminant, demander à la presse et à la radio de réparer le mal qu'inconsciemment elle a pu faire, en rappelant que les zones polluées en mer sont vraiment limitées à quelques centaines d'hectares et que les estivants trouveront, comme par le passé, de nombreuses plages de sable blanc, immaculé, sur les côtes de notre Bretagne. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

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

M. Pierre Mauger. Monsieur le ministre, comme tous mes collègues, j'ai écouté avec beaucoup d'attention vos informations, vos explications et l'énoncé des mesures que vous avez déclenchées à la suite de la catastrophe de la « marée noire ».

Je ne reviendrai pas sur les circonstances de ce sinistre, ni sur la manière dont il a été affronté par les autorités responsables: les orateurs qui m'ont précédé se sont suffisamment étendus sur ce sujet pour qu'il me soit nécessaire d'insister.

En revanche, il me plaît de souligner que, face à une situation exceptionnelle, d'un caractère tout à fait nouveau, votre ministère, sous votre autorité, a réagi comme on était en droit de l'attendre. Non seulement vous avez pris des dispositions en faveur des régions touchées par le fléau, mais encore des instructions précises ont été acheminées vers les départements qui risquaient plus tard d'être atteints. Je tiens à vous en rendre hommage car, ce faisant, vous avez alors devancé notre intervention. Sans doute, me répondez-vous, que tel était votre rôle; nous n'en apprécions pas moins votre geste.

Il reste que les réunions qui ont préparé vos instructions nous ont montré combien étaient pauvres les moyens dont nous disposions sur le plan départemental, tant en matériel qu'en hommes et en crédits. Aussi sommes-nous heureux de l'annonce que vous nous avez faite de la réorganisation de la protection civile en vue d'en faire un outil efficace, en prévoyant les moyens d'affronter toute catastrophe, fléau ou calamité qui pourrait se produire dans l'avenir. Nous vous demandons simplement, monsieur le ministre, que ce dispositif soit rapidement mis sur pied; la situation actuelle l'exige.

En ce qui concerne le règlement des frais et indemnités entraînés par la « marée noire », nous pensons qu'il doit être pris en charge, en totalité, par l'Etat. Ce sinistre a été qualifié par le Gouvernement lui-même de calamité nationale. La solidarité nationale doit donc jouer; en l'occurrence, c'est l'ensemble des Français qui, par l'intermédiaire de l'Etat, doit régler la dépense; cela nous semble juste.

Quant à la situation provoquée par la marée noire en matière de pêche, vous n'ignorez pas que la vente du poisson sur nos côtes a baissé d'environ 50 p. 100. La situation est en train de se rétablir petit à petit. L'allocation de M. Morin, secrétaire général à la marine marchande, il y a quelques jours à la télévision, a été très appréciée et très utile. Nous aimerions que dans ce domaine de l'information un effort particulier soit poursuivi afin de détruire définitivement cette psychose du poisson « mazouté ».

Enfin, je voudrais attirer votre attention sur un dernier point dont les conséquences bien que plus lointaines n'en sont pas moins importantes. L'année 1967 sera la dernière année où sera perçue la taxe locale. Dès l'année prochaine, cette taxe sera remplacée par la T. V. A. Quand on en a expliqué la répartition, on a précisé que le montant attribué aux communes ne serait pas inférieur au produit de la taxe locale perçue par lesdites communes en 1967. Or, bien que nous espérons qu'il n'en sera rien, il est possible que les communes sinistrées ne connaissent pas, cette année, la même activité estivale que les années précédentes. Il serait alors anormal que soit pris comme base de répartition de la T. V. A. pour les années à venir le montant de la taxe locale de 1967. Le montant à revenir devrait être celui de l'année 1966 augmenté du pourcentage d'augmentation du produit de la taxe locale reconnu dans les années précédentes et qui s'établit, c'est un fait reconnu, aux environs de 8 à 10 p. 100.

J'espère que le Gouvernement voudra bien retenir cette suggestion et permettre ainsi aux collectivités qui du fait de la « marée noire » seraient désavantagées cette année de poursuivre leur effort de développement et de modernisation. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. le président. La parole est à M. Pierre Cot, dernier orateur inscrit. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. Pierre Cot. Mesdames, messieurs, dernier orateur inscrit dans ce débat, j'ai évidemment le devoir d'être bref.

Je me propose de dégager quelques idées générales qui me paraissent résulter de la discussion qui s'est instaurée depuis hier. Je m'efforcerai de suivre l'exemple qui m'a été donné par les orateurs qui m'ont précédé; tous ont observé une discipline parfaite en suivant à la lettre l'exemple de M. Pleven qui déclarait, au seuil de son intervention, qu'il entendait bien ne pas passionner ni politiquer le débat.

Monsieur le ministre, permettez-moi de revenir un peu sur le plaidoyer que vous avez prononcé en faveur du Gouvernement. Vous avez obtenu un résultat: c'est que le débat se déroule de la manière la plus courtoise qui soit. Vos amis, je dois le

dire, ne vous ont pas accablé d'éloges et leurs propos contenaient beaucoup de critiques à peine dissimulées; vos adversaires, en revanche, vous ont plutôt ménagé. Aussi, dans les propos que je vais tenir, conviendra-t-il que vous teniez compte de ces ménagements: pour les bien comprendre, il vous faudra sans doute hausser un peu leur tonalité afin de ne pas céder à la tentation d'une autosatisfaction trop grande. (Sourires.)

Vous avez donc prononcé hier un plaidoyer *pro domo* ou plutôt, puisque je m'adresse à l'ancien grand maître de l'Université, un plaidoyer *pro gubernatore civitatis*, c'est-à-dire pour le Gouvernement, que vous représentez ici.

J'observerai tout d'abord que vous avez témoigné, dans vos propos, d'une surprise qui m'a moi-même étonné. Vous avez dit, cherchant évidemment à excuser ce que vous avez appelé vous-même vos tâtonnements, vos hésitations, que vous vous étiez trouvés soudain en présence d'un problème auquel vous ne vous attendiez pas; que la catastrophe du Torrey Canyon avait quelque chose d'inusité, d'exceptionnel, et que cela expliquait que vous n'avez pas étudié les moyens qu'il convenait de mettre en œuvre en présence d'une catastrophe de ce genre. Eh bien, monsieur le ministre, permettez-moi de vous le dire, cela n'est pas admissible!

Le problème de la pollution des mers, le problème de l'utilisation néfaste des avantages que peuvent procurer les pavillons de complaisance, le problème posé par l'évolution des techniques, par la croissance rapide et certainement excessive du tonnage des navires pétroliers, sont des problèmes que vous devez connaître, car nul ne peut les ignorer. Ils ont été longuement étudiés depuis bien longtemps. La France a participé à de nombreuses conférences internationales où ils ont été traités à fond. De grands organismes internationaux, les plus grands, la Société des nations avant la guerre, l'Organisation des nations unies depuis, la Communauté économique européenne, diverses associations scientifiques les ont étudiés soigneusement. C'était donc le rôle et le devoir du Gouvernement de prévoir ce qui était arrivé.

Un de mes prédécesseurs à cette tribune a déclaré, je crois: « Ce qui a été surprenant, ce n'est pas le naufrage, l'échouement du Torrey Canyon, c'est que de pareils événements ne se soient pas produits plus tôt ». Il fallait vous y attendre, il fallait les prévoir, il fallait les étudier ou les faire examiner.

Ne pas l'avoir fait, c'est certainement une faute que je ne veux pas vous imputer mais que l'on peut reprocher au Gouvernement dans son ensemble.

Cette catastrophe devait être prévue, car elle résulte de la conjugaison, si je puis ainsi m'exprimer, de certains éléments. Le premier, qui, d'ailleurs, a été exposé dans l'excellent article du commandant Ropars, publié dans *Le Monde* d'avant-hier et que nous avons tous lu, c'est que les pétroliers ont atteint des dimensions qui les rendent extrêmement difficiles à manœuvrer et que, vous le savez, nous ne sommes qu'au seuil d'une évolution qui, si l'on n'y prend garde, va s'accélérer. Par conséquent, les problèmes qui peuvent résulter d'une collision entre deux pétroliers ou simplement de la mise au sec d'un pétrolier sont de ceux que nul ne peut ignorer quand il est membre du Gouvernement et chargé de prévoir.

Voici ma première observation. J'en formulerais une seconde. Vous nous avez fait, hier, dans votre plaidoyer, un aveu que nous devons retenir et méditer. Vous nous avez dit que l'organisation de ce que l'on appelle l'Orsec, c'est-à-dire toute la protection civile, était rudimentaire, presque inexistante. Vous avez insisté longuement et fort justement sur la nécessité, non seulement de la compléter, mais de la réorganiser de fond en comble.

Maintenant, le pays est éclairé. Nous savons que, dans la politique qui a été suivie au cours des dernières années, la protection civile a été un des moindres soucis du Gouvernement.

En présence de catastrophes du genre de celle qui vient de se produire, je ne dirai pas que l'on n'a rien pu faire, ni même que l'on a fait très peu; je dirai simplement que l'on a fait insuffisamment et nous sommes obligés de penser que, de la part d'un gouvernement, d'un régime pour ne pas dire d'un système, qui fonde toute sa défense nationale sur l'usage de la bombe atomique ou tout au moins sur la menace de la bombe atomique, c'est là quelque chose d'infiniment grave. Songer à créer un instrument tel que l'arme atomique mais ne pas prendre les précautions nécessaires pour le cas où, demain, l'arme atomique serait utilisée, me paraît un aveu d'une grande conséquence. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

Je n'en dirai pas plus sur ce sujet; mais il est évident que si nous approuvons les mesures que vous prenez, nous sommes obligés de constater que le fait de ne pas les avoir prévues plus tôt pose un problème et posera demain — car nous aurons demain, malgré la récente décision du Gouvernement, d'autres débats, vous ne pourrez pas toujours les éviter — la question de savoir s'il convient vraiment, dans un pays comme la France, de donner la

priorité à la bombe atomique plutôt qu'à la défense civile. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

Telles sont les deux observations que je voulais faire sur votre plaidoyer, monsieur le ministre. Maintenant, je vais m'efforcer de vous poser quelques questions qui, j'en suis persuadé, obtiendront de votre part des réponses sur lesquelles nous serons d'accord.

Qu'allez-vous faire? Comment peut-on parer à ce danger dont le Gouvernement vient, semble-t-il, de découvrir l'urgence et en tout cas dont l'opinion publique vient de comprendre la menace et l'importance?

Il est des mesures que vous pourriez prendre dès maintenant. Des conventions internationales, vous le savez, ont été conclues. Je n'ai pas l'intention de les étudier devant vous. Nous savons qu'elles sont importantes et aussi qu'elles sont incomplètes. Mais nous savons également qu'elles contiennent, pour tous les gouvernements qui les ont signées, des engagements précis, conçus en termes généraux, c'est entendu, mais qui dictent la politique française et qui nous contraignent à travailler à éviter la pollution des mers.

Alors, je vous pose cette question: qu'allez-vous faire pour éviter la pollution des mers, et surtout pour que cesse l'abus des pavillons de complaisance?

Vous pouvez arrêter des mesures d'ordre interne; vous pouvez aussi prendre des initiatives internationales, et l'on s'étonne que vous ne les ayez pas prises plus tôt.

Sur le plan intérieur, il est parfaitement possible au Gouvernement, dans le cadre de la souveraineté française, de frapper d'interdiction les navires qui ne donnent pas à notre pays, ou même à l'ensemble de la communauté internationale, des garanties suffisantes. Vous pouvez fort bien annoncer que seront inscrits sur une liste noire tous ces navires qui battent pavillon de complaisance et dont il n'est pas certain qu'ils sont manœuvrés avec suffisamment de compétence.

Jusqu'à présent vous ne l'avez pas fait et, dans le compte rendu analytique, j'ai relevé cette phrase, qui me paraît révélatrice, prononcée hier par M. Chamant, ministre des transports:

« La question des pavillons de complaisance est une question des plus complexes »; et il a ajouté: « en raison des intérêts privés en présence ».

Il ne sert à rien, mesdames, messieurs, de se dissimuler la vérité. Pourquoi les grandes sociétés pétrolières utilisent-elles des pavillons de complaisance ou des navires naviguant sous pavillons de complaisance? Parce qu'elles ont intérêt à le faire; parce qu'elles font passer la notion de profit avant celle de sécurité. C'est la loi du régime capitaliste et je ne leur reproche pas de s'incliner devant elle.

Mais votre loi à vous, représentant de l'Etat, c'est de faire passer la sécurité et l'intérêt non seulement de notre pays, mais de la communauté internationale, avant le profit des grandes sociétés.

Et cela, nous vous demandons de le faire. Il n'est pas admissible, étant donné l'évolution de la technique de construction des navires pétroliers, que vous continuiez à favoriser — car vous le favorisez — et à laisser favoriser, même parfois, permettez-moi de le dire, sans insister sur ce point, par des sociétés nationales françaises, ou l'une d'elles, l'usage de navires affrétés sous des pavillons de complaisance.

Quand on tolère le crime, on s'en fait un peu le complice ou tout au moins on renonce au devoir que l'on a de le poursuivre.

Nous voudrions, monsieur le ministre, que vous déclariez que, quels que soient les intérêts en présence, la France refusera désormais d'utiliser des navires battant un pavillon qui ne leur impose pas les garanties qui sont de plus en plus nécessaires dans les circonstances présentes, qu'elle interdira sur son territoire leur utilisation et qu'elle proposera d'abord à ses amis, en premier lieu les Britanniques, ensuite dans les conférences internationales, l'adoption de dispositions analogues.

Voilà la première mesure que nous vous demandons de prendre. Il en est d'autres.

Dans quelques jours ou dans quelques semaines, se tiendra une conférence internationale réunie sur l'initiative des Britanniques, initiative à laquelle, vous l'avez dit hier — et ce n'est pas là un reproche que je vous adresse — vous vous êtes immédiatement associé. Nous demandons qu'à cette occasion la France fasse des propositions précises.

Le dossier est complet, vous le savez. Vous savez aussi qu'à l'heure actuelle, pour lutter contre la pollution des mers qui n'est, d'ailleurs, qu'un aspect du péril plus grand, plus général que constitue la pollution de la nature tout entière, il ne suffit pas, comme on l'a fait dans les premières étapes parcourues jusqu'ici — convention de 1954, convention sur la haute mer de 1958 qui contient des éléments intéressants

et surtout des études infiniment précieuses réalisées par les comités préparatoires, convention de 1962 ou même loi d'application que le Gouvernement français a lui-même fait voter deux ans plus tard — d'interdire aux navires pétroliers de se délester de leurs hydrocarbures ou de leurs résidus dans certaines zones. Il faut que l'interdiction s'applique dans la mer entière et que, par des mesures telles que celles qu'a recommandées M. de Lipkowski et que celles que l'on a étudiées de tous les côtés, ce problème soit enfin résolu.

Vous m'objecterez qu'il importe que les autres nations y consentent. Mais il faudrait d'abord que vous le leur proposiez. Le petit reproche que je vous adresse, c'est de ne l'avoir pas encore proposé. Au demeurant, même si tous les pays n'y consentaient pas, vous trouveriez certainement les éléments de ce club dont parlait un des orateurs qui m'ont précédé à cette tribune. Il y a tout de même dans le monde de grands Etats qui accepteraient de faire cet effort et j'ajouterais même que — vous connaissez ma position à cet égard et le fait que je le dise vous prouvera que je ne cherche nullement à gêner ici qui que ce soit — les compagnies pétrolières l'ont compris.

Avant même que vous le leur demandiez, les grandes sociétés pétrolières ont fait installer sur la plupart de leurs cargos ou sur leurs bateaux-citernes certains appareils auxquels on a déjà fait allusion. Le malheur, c'est qu'elles n'utilisent pas uniquement ces navires et qu'elles ont recours à d'autres. Faites réaliser, ainsi qu'on l'a demandé, ces installations sur tous les navires transportant du pétrole. Dites que seuls les bateaux ainsi équipés pourront pénétrer dans les ports sur lesquels la juridiction française s'exerce et que, si d'autres s'y présentent, ils auront l'obligation de passer au préalable par les stations déjà en service à Brest et ailleurs mais qui, M. Pleven l'a démontré, sont de moins en moins utilisées parce que la loi du profit l'a emporté sur celle de la sécurité.

Telles sont les observations très brèves que je voulais présenter, monsieur le ministre. Je n'ai pas, du moins je le pense, passionné le débat. Je me suis borné à énoncer quelques vérités qui se sont révélées au cours de notre discussion. Permettez-moi simplement d'ajouter, faisant allusion à cette décision du conseil des ministres que nous avons apprise cet après-midi même, que peut-être ce débat peut aider les uns ou les autres sur ces bancs, ou en tout cas l'opinion publique, à mieux comprendre.

Si demain on va régler les questions par décrets, c'est peut-être parce qu'on préfère ne pas s'exposer à trop de critiques. Voyez-vous, je pense que le Gouvernement a eu tort de faire coïncider sa décision avec ce débat car les nouveaux élus dont je suis n'auront connu qu'un seul débat.

Ce débat a été parfait, courtois, il s'est fort bien déroulé, mais il a démontré que, sur le seul point qui ait été soumis à notre critique, le Gouvernement avait — je serai modéré — quelques tout petits reproches à se faire et quelques petites erreurs à réparer. Alors, si vous voulez demain supprimer les débats, nous serons bien obligés de penser que dans les autres cas, pour les autres problèmes, cela va plus mal encore puisque vous fuyez toute explication. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)*

Je vous donne rendez-vous, monsieur le ministre, ainsi qu'au Gouvernement, pour le jour où nous discuterons sur les raisons qui vous amènent à vouloir, au lendemain d'un scrutin par lequel la population française a exprimé sa volonté, réduire encore les droits du Parlement. Mais ne vous y trompez pas : à la faveur d'un débat tel que celui-ci le pays comprend que vous êtes déjà sur votre déclin. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. Christian Fouchet, ministre de l'intérieur. Mesdames, messieurs, nous voici parvenus au terme de ce débat. Son intérêt a été soutenu d'un bout à l'autre. Certes, le sujet le voulait. Mais les orateurs y ont dans l'ensemble grandement contribué, même quand j'ai cru discerner dans leurs propos quelques allusions politiques ou quand de telles allusions étaient manifestes. J'ai l'impression que, d'une façon générale, le pétrole du *Torrey Canyon* n'a pas été exploité à des fins de polémique politique. Vous voyez, monsieur Pierre Cot, que ce n'est pas à vous que je m'adresse en l'occurrence. *(Sourires.)*

J'en trouve une preuve dans le fait que les orateurs appartenant à la majorité ont en effet, comme vous l'avez dit, soulevé en gros les mêmes questions que ceux de l'opposition et se sont étonnés parfois des mêmes faits.

Qu'il me soit permis, mes chers collègues, puisque je suis député comme vous...

Plusieurs députés de la fédération de la gauche démocrate et socialiste. Non !

M. Paul Cermolacce. Vous ne l'êtes plus maintenant !

M. le ministre de l'intérieur. Je le suis en quelque sorte encore pour quelques jours. Qu'il me soit permis, dis-je, de vous en féliciter et de m'en réjouir. Vous-mêmes, je l'espère, voudrez bien me donner acte que j'ai exposé l'affaire le plus clairement et le plus franchement possible et sans rien laisser dans l'ombre.

Voici venu le moment de conclure. C'est dans le même esprit que je le ferai.

Avant de reprendre le problème dans son ensemble, je répondrai à certaines des observations qui ont été présentées à cette tribune.

Plusieurs orateurs ont affirmé que les experts s'étaient bercés d'illusions en affirmant que la côte française serait épargnée. Cela est inexact. M. Duroméa a même prêté à un expert les propos suivants : « Il y a une chance sur mille que le pétrole arrive chez nous ».

De tels propos n'ont jamais été tenus. La vérité est qu'une erreur a effectivement été commise quant à la zone d'arrivée de la marée. Je crois m'être suffisamment expliqué sur ce point.

A la suite d'une confrontation entre les prévisions des services de l'hydrologie et de la météorologie, il avait semblé que les courants seraient plus forts que les vents et que la nappe, qui avait déjà dépassé Guernesey à l'Est, menaçait le Cotentin plutôt que le Trégor. Mais personne n'a jamais pensé que le pétrole ne toucherait pas les côtes françaises. Certains experts avaient estimé qu'il n'atteindrait pas la Bretagne. C'est ce qui a été dit et c'est ce qui fut évidemment une erreur.

Mais je dois souligner qu'à aucun moment, ni moi-même ni mes services n'ont mis en cause, comme on le rapporte à tort, la météorologie nationale qui fut d'ailleurs associée à la commission de techniciens constituée par M. le Premier ministre le 29 mars, c'est-à-dire dès le début de la catastrophe.

Il est d'ailleurs curieux de constater que certains orateurs m'ont accusé d'avoir consulté les experts et de les avoir crus, cependant que d'autres m'ont reproché de n'avoir pas écouté leurs avis.

Les experts sont les experts. La responsabilité du Gouvernement est naturellement de trancher. Dans ma vie, j'ai porté sur mes épaules suffisamment de responsabilités pour ne jamais reporter celles du gouvernement sur un expert.

Parlons maintenant de la surveillance. M. Duroméa a dit qu'il aurait fallu mobiliser des avions pour surveiller la nappe dans la Manche. Mais cela a été fait dès le premier jour ! Les avions de l'aéronavale n'ont cessé de patrouiller au-dessus de la Manche et, lorsque la nappe s'est rapprochée de nos côtes, ils ont été secondés par les hélicoptères de la protection civile. La nappe était toujours surveillée lorsqu'elle s'est trouvée à trente kilomètres du Cotentin. C'est alors que, dans la journée du 8 avril — et je reprends, mesdames, messieurs, mon propos d'hier — un brusque retournement de vent l'a fait se rapprocher du Trégor.

Contrairement à certaines affirmations, ce sont les avions de l'aéronavale qui ont donné l'alerte. Par ailleurs, contrairement à ce que pense M. le président Pleven, qui, tout à l'heure, m'a fait courtoisement savoir qu'il ne pourrait attendre ma réponse, la marine nationale a fait régulièrement des prélèvements d'eau de mer afin de déceler le pétrole en suspension.

A ce point du débat, il est trop tard pour énumérer toutes les missions accomplies par les avions de l'aéronavale et par les bâtiments de la marine nationale, mais je puis dire que, du 25 au 30 mars, elles n'ont pas cessé.

Mais alors, dit-on, il eût fallu au moins prendre des mesures préventives.

M. Pleven, M. Boudellès, M. Duroméa et plusieurs autres orateurs ont prétendu qu'il fallait arrêter la nappe de pétrole avant son arrivée sur les côtes. Eh bien ! mesdames, messieurs, c'était impossible.

Certes, dans des affaires de cette nature, il est très facile de pratiquer la politique du « il n'y a qu'à » ; mais il se trouve que cette politique, si elle a toujours donné lieu à des discours, n'a jamais abouti à des résultats positifs.

Les Anglais, peuple de marins s'il en fut, ont constaté comme nous qu'il était impossible d'arrêter ainsi la nappe de pétrole. Je déplore que ces paroles provoquent des sourires sur ces bancs. *(L'orateur désigne les bancs du groupe communiste.)*

Les Anglais ont attaqué la nappe de pétrole en haute mer, au moyen de détergent mais, de leur propre aveu, cela a été néfaste. Au surplus, le détergent est très nocif pour la flore et pour la faune.

M. Pleven estime qu'il aurait fallu tenter de couler cette nappe, comme on tente de le faire actuellement au large d'Ouessant. Or le problème ne se pose nullement dans les mêmes termes, parce que la nappe de pétrole coulée sur les hauts fonds

de la Manche aurait détruit des zones de pêche. D'ailleurs, tous les techniciens français et tous les pêcheurs étaient opposés à cette méthode. Toutefois, au large d'Ouessant, les fonds sont assez importants pour que les inconvénients redoutés soient négligeables.

Enfin, certains orateurs ont parlé du pompage. Celui-ci aurait pu être tenté à proximité même du *Torrey Canyon*, alors que les couches de pétrole étaient encore épaisses. Les Anglais, qui seuls pouvaient le faire, n'y sont pas encore parvenus, ne disposant pas des moyens nécessaires.

Puisqu'on a parlé d'experts, j'indique que certains d'entre eux, et non des moindres, m'ont assuré que les pétroliers procèdent à leur remplissage non pas par pompage mais par refoulement. Cette circonstance nous a imposé des études qui, évidemment, ont entraîné une perte de temps.

Aujourd'hui même, au large d'Ouessant, le *Pétrobourg* effectue une tentative de pompage, mais il ne faut pas se dissimuler que les chances de succès sont très faibles parce que la nappe est extrêmement mince.

M. Paul Cermolacce. Maintenant, oui ; mais lorsque la nappe était épaisse, c'était possible.

M. le ministre de l'intérieur. Les détergents ont été employés à tort et à travers, prétend-on encore.

En fait, dès le début, les divers services techniques, la marine nationale, la marine marchande, l'institut scientifique et technique des pêches maritimes, la direction des carburants, l'institut français du pétrole, l'institut national de recherches chimiques appliquées, ont procédé à de très nombreuses expérimentations au moyen des produits et selon les techniques suggérées ; mais, à la lumière de l'expérience de nos amis britanniques, une doctrine d'action très simple a été rapidement arrêtée.

D'abord, en haute mer, les détergents ne seront pas utilisés. On aura recours uniquement aux agglomérants, le plus efficace et le plus pratique d'entre eux étant, monsieur Cermolacce, la sciure de bois résineux, bien que ce soit le moins cher, en effet. Mais ce n'est pas parce qu'un remède est le moins cher qu'il est fatalement le moins efficace. Les stocks de toutes les scieries françaises ont donc été recensés et les transports assurés à la cadence de soixante-quinze wagons par jour.

Ensuite, le nettoyage des plages est effectué selon des procédés mécaniques et manuels, les détergents ne devant être employés qu'avec une extrême prudence, en raison de la proximité des parcs à huîtres.

Enfin, la protection des parcs à huîtres et à moules est assurée par un système de barrages.

Je lisais ce matin une dépêche de l'A. F. P. qui m'inquiète : les habitants des régions atteintes par la « marée noire » seraient tentés par l'idée d'en terminer une fois pour toutes, sur les plages, à l'aide de détergent, puisque cette opération a réussi immédiatement en Angleterre. Mais l'Angleterre ne connaissait pas le problème que pose, chez nous, la protection des parcs à huîtres ; les Anglais ont donc nettoyé leurs plages avec du « Teepol », pour employer le nom de ce détergent. Si nous procédions ainsi sur les plages de Bretagne, quels dommages en résulteraient !

Le pétrole arrive donc sur les plages. M. Max Lejeune et d'autres orateurs nous reprochent alors d'avoir trop tardé à commander les barrages ; mais cette catastrophe était sans précédent.

M. Pierre Cot, avec son admirable éloquence — je regrette qu'elle s'exerce politiquement, mais c'est une magnifique voix qui s'élèvera au Parlement — a presque convaincu l'Assemblée que le blanc était noir et que le noir était blanc, en déclarant que c'était l'enfance de l'art pour le Gouvernement de prévoir de tels événements et que l'on n'est pas ministre, ni gouvernant, si l'on ignore que les pétroliers vont répandre leur pétrole sur les côtes bretonnes.

Mais, monsieur Pierre Cot, le Japon, par exemple, n'ignore pas l'existence des typhons. Or voulez-vous me dire quels moyens de défense des côtes japonaises ont été prévus par ce pays ? De même, l'Italie sait que des éruptions volcaniques peuvent se produire, mais pouvez-vous me dire quelles mesures de lutte y sont envisagées ?

Où bien cette affaire est une catastrophe... (Exclamations sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste. — Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. Pierre Cot. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'intérieur. Volontiers.

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

M. Pierre Cot. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je veux simplement souligner que vous commettez une erreur. En effet, je n'ai pas déclaré que vous pouviez prévoir les détails ; j'ai affirmé — ce qui est tout différent — que vous ne les aviez pas étudiés.

Il est bien évident qu'à partir du moment où des pétroliers devenaient, je ne dirai pas ingouvernables, mais difficilement gouvernables — ce sont les termes mêmes employés par le commandant Ropars, chacun le sait — et où leur nombre s'accroissait, certains carrefours du monde devenaient particulièrement étroits, tels la Manche et ses abords. Il fallait donc examiner avec plus de soin les mesures à prendre et établir un plan de défense. Or il ne semble pas — à moins que vous n'en ayez pas fait état — qu'un dispositif ait été étudié à cet égard.

Les Britanniques, me répondez-vous, sont coupables de la même négligence. Mais la faute des uns n'excuse pas celle des autres.

A tort ou à raison — si c'est à tort, c'est beaucoup plus grave et je vous ferai un reproche de politique générale...

M. le ministre de l'intérieur. Ne parlez pas de la bombe atomique !

M. Pierre Cot. ... vous avez commencé par sous-estimer le péril, volontairement ou inconsciemment — il vous appartiendra de le dire — et vous avez surtout donné l'impression qu'aucun moyen n'était prévu. Un journal a même avancé que vous avez alors, en quelque sorte, repris la fameuse formule : « Il ne manque pas un bouton de guêtre ». Mais quand il a fallu prendre les guêtres, les boutons étaient d'un côté et les guêtres de l'autre. C'est cette impression de carence, d'insuffisance dans l'étude et dans la prévision que, très courtoisement, je me permets de vous reprocher.

Lorsque nous étudierons, au cours des débats promis par M. le Premier ministre, les problèmes du logement, de l'enseignement, de la jeunesse, des autoroutes notamment, nous retrouverons partout ces défauts, si bien que, pour l'ancien ministre de l'éducation nationale, nous serons obligés de dire que c'est vraiment le lieu géométrique de la politique gouvernementale depuis neuf ans. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

M. le ministre de l'intérieur. Monsieur Pierre Cot, je vous donne acte de votre courtoisie, de votre talent de dialectique, mais de rien d'autre. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République.)

M. Lejeune nous a reproché d'avoir trop tardivement commandé des barrages. Or aucune entreprise n'en possédait.

M. Max Lejeune. Monsieur le ministre, puis-je vous interrompre ?

M. le ministre de l'intérieur. Monsieur Lejeune, je veux bien être interrompu, mais pas à chaque instant.

Cela dit, je vous laisse volontiers la parole.

M. le président. La parole est à M. Lejeune, avec la permission de l'orateur.

M. Max Lejeune. Je serai bref, monsieur le ministre.

Il a été affirmé que, dans un premier temps, ces barrages avaient été commandés, qu'ensuite ils avaient été décommandés. Ce n'est que lorsque la menace a pesé sur les côtes bretonnes qu'ils auraient été commandés à nouveau.

Je vous demande simplement, monsieur le ministre, si vous pouvez démentir cette information qui a été livrée au public.

M. le ministre de l'intérieur. Je la démens formellement.

M. Max Lejeune. Je vous remercie.

M. le ministre de l'intérieur. Dès le 29 mars, les premières commandes ont été passées, par le ministère de l'équipement à l'industrie française. Nous nous sommes même adressés à l'étranger, puisque actuellement, vous le savez, six cents mètres de barrages norvégiens ont été mis en place. J'entre ici dans des détails techniques qui alourdissent peut-être le débat, mais je dois indiquer que certains de ces barrages, à l'épreuve, ont révélé des défauts : ils étaient lestés d'un élément de métal qui, sous l'effet du ressac, déchira les enveloppes de nylon. Il fallait donc rechercher d'autres solutions qui sont actuellement sur le point d'être trouvées.

J'aurais voulu indiquer également les décisions que nous prenons, les moyens que nous utilisons pour la combustion des dépôts sur les côtes. Malheureusement, vous savez qu'un des problèmes les plus difficiles est de savoir comment se débarrasser de ces dépôts. Des expériences sont actuellement en cours à la poudrerie de Pont-de-Buis, dans le Finistère ; ceux qui y procèdent ont réussi à rendre à peu près combustibles les échantillons de mazout prélevés dans les Côtes-du-Nord. Toutefois, l'opération est relativement malaisée et dangereuse, car il

faut utiliser pour cela de l'anhydride sulfurique dont la manipulation est très délicate.

Je vais donc commander les produits nécessaires à la combustion d'environ une tonne de mazout. L'opération, qui ne pourra guère avoir lieu avant la fin de la semaine, en raison des difficultés d'approvisionnement, se déroulera en liaison avec le directeur de la protection civile du Finistère.

D'autre part, sur les galets vraiment souillés qui ont été prélevés près de Perros-Guirec, nous avons expérimenté l'action d'un produit de déminéralisation qui, sous la forme concentrée, fait disparaître le mazout. Le mélange de cendres et de suie ainsi obtenu est plus facile à ramasser ; on peut y mettre le feu et il est ensuite procédé au lavage à l'eau. En plus du produit commandé pour l'expérience, la poudrerie s'est procuré des produits de protection pour les manipulateurs.

M. Lejeune et d'autres orateurs m'ont demandé si le drame était terminé ou si des dangers menaçaient encore. Certes, des dangers subsistent, qui sont très réels.

D'une part, la persistance du vent d'Ouest peut rabattre sur la côte bretonne ce qu'il reste de la nappe d'Ouessant. D'autre part, la côte Sud de la Bretagne et une partie de la côte atlantique risquent d'être atteintes par des pollutions. Enfin, le pétrole qui reste en suspension dans la Manche peut parfaitement atteindre la côte du Cotentin et, plus au Nord, la baie de Somme, sous forme d'une simple pellicule qui serait cependant fort dommageable.

Plusieurs orateurs souhaitent que l'on n'attende pas le résultat de procès internationaux, fatalement aléatoires, pour procéder à l'indemnisation des victimes. Cela va de soi. Les procès internationaux sont aléatoires. Je crois d'ailleurs m'être suffisamment expliqué sur la position que le Gouvernement entend adopter en vue de résoudre les problèmes d'indemnisation. Je le répète, il faut d'abord que les préfets fassent procéder à un recensement exact des dégâts. Or, actuellement, hormis le manque à gagner des pêcheurs, qui n'est que trop certain, M. le ministre des transports a donné hier à l'Assemblée certaines précisions à cet égard — aucune autre victime ne peut être considérée comme telle avec certitude, ni parmi les hôteliers, ni parmi les ostréiculteurs.

Je dois ajouter, pour éviter des confusions qui semblent s'être établies dans certains esprits, que le problème de l'indemnisation est entièrement distinct de celui du remboursement des frais engagés par les collectivités locales pour le fonctionnement du plan Orsec.

J'en viens alors à la question de la participation des collectivités locales aux dépenses occasionnées par l'application du plan Orsec.

Plusieurs orateurs m'ont demandé quels étaient les droits des communes déclarées sinistrées. Consistent-ils en une participation financière accordée au titre du plan Orsec ? La déclaration de « zone sinistrée » par les préfets a pour effet de faire bénéficier les victimes d'avantages fiscaux et de prêts à taux réduit. Cela n'a donc aucun rapport avec le plan Orsec.

Aux termes de l'instruction interministérielle du 5 février 1952, le plan Orsec est déclenché par le préfet pour l'ensemble du département. Lorsque l'événement qui a rendu ce déclenchement nécessaire « a pris, par son ampleur, le caractère d'une catastrophe nationale, le règlement des dépenses exposées peut entraîner une participation de l'Etat ».

C'est le cas présentement.

Le Gouvernement a fixé à 90 p. 100 le montant de cette participation. Autrement dit — je tiens à m'expliquer sur cette affaire qui prête certainement à une grande confusion — les 10 p. 100 complémentaires seront supportés, non pas par des communes, mais par les services de lutte contre l'incendie et de secours des départements intéressés.

Cette participation de 90 p. 100 est tout à fait exceptionnelle et sans précédent. Le chiffre le plus élevé atteint jusqu'à présent est celui de 80 p. 100, pour les inondations catastrophiques de 1955.

Au surplus, il convient de souligner que les dépenses entraînées par l'application du plan Orsec ne comprennent que les frais de vacation des personnels et des réquisitions de certains matériels par les collectivités locales. Toutes les dépenses importantes — surveillance de la mer par la marine nationale, par l'aéronavale et par la marine marchande, attaque des nappes de pétrole, affrètement de chalutiers, achat de produits détergents et agglomérants, transport de la scierie de bois, fourniture de barrages, études diverses, protection de la flore et de la faune — sont à la charge exclusive de l'Etat.

Au total, les frais occasionnés par les opérations de défense contre la « marée noire », au stade actuel, sont évalués provisoirement — tout cela est naturellement assez imprécis, et pour cause — à 17.250.000 francs. Sur ce total, les frais déjà engagés et les frais prévisibles dans tous les départements intéressés, au

titre du plan Orsec, ont été évalués à 3.500.000 francs. Dans la pire des hypothèses, les départements concernés devraient donc supporter une charge de 350.000 francs, c'est-à-dire 2 p. 100 du total des dépenses engagées.

Pour prendre un exemple concret, le département le plus touché, celui des Côtes-du-Nord, a déjà engagé, au titre du plan Orsec, une dépense d'environ 500.000 francs. Une somme de 50.000 francs resterait donc à la charge de son service départemental de lutte contre l'incendie et de secours.

Bien entendu, dans des circonstances aussi exceptionnelles, les dépenses entraînées par l'application du plan Orsec doivent être comprises très strictement et je ferai en sorte que toutes les dépenses exceptionnelles qui auraient pu être exposées par certaines municipalités, notamment pour la construction de barrages, soient intégralement réglées sur les crédits dégagés à cet effet par le Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

D'ailleurs, qui pourrait douter, mesdames, messieurs, du désir et de la volonté du Gouvernement de faire le maximum pour les populations bretonnes, non certes parce qu'elles ne manquent pas d'avocats en son sein, mais parce qu'elles sont injustement frappées et qu'il faut les aider ?

Je sais parfaitement de quel dévouement les maires et tant de volontaires ont fait preuve. Je connais la pauvreté, voire l'extrême pauvreté de certaines communes. Il serait injuste de leur demander un sacrifice qu'elles ne pourraient supporter. Je donne à cet égard tous apaisements à l'Assemblée nationale et aux populations bretonnes.

J'arrive à ma conclusion. Nous avons eu à faire face à un cataclysme qui s'apparente effectivement aux cataclysmes naturels, bien qu'il ait été provoqué par l'imprudence des hommes et peut-être — j'en donne acte à M. Pierre Cot — de certaines sociétés.

Rien, je le crois — et je dis ce que je pense — ne pouvait empêcher le pétrole d'arriver sur nos côtes. Il y a peut-être eu, au départ, quelques tâtonnements. Comment ? Tout homme qui a eu des responsabilités gouvernementales sur les épaules sait bien que la machine administrative de l'Etat est lourde. Chacun sait bien — M. Pleven lui-même le reconnaissait hier à cette tribune et il vous en souvient aussi, monsieur Pierre Cot — qu'il est difficile de mettre cette grosse machine en mouvement.

Dans tous les pays du monde quelques tâtonnements se seraient donc produits au départ d'une affaire qui n'arrive heureusement pas tous les jours si elle pouvait surgir un jour. C'était même la première fois !

Mais la situation est prise en main aujourd'hui, même si, je le répète à l'Assemblée nationale, le danger n'est pas écarté, même s'il peut brusquement réapparaître. Le nécessaire effort que nous déployons pour faire face à cette catastrophe est considérable. Il serait très mauvais, et chacun l'a dit ici, de se laisser gagner par une psychose qui a régné à un certain moment dans toutes les régions françaises et qui a conduit à refuser de consommer du poisson. Et il faut se dire aussi que le Gouvernement est bien décidé à entreprendre tout ce qu'il est possible de faire.

Je voudrais terminer en me plaçant sur un plan très important, qui a été évoqué par plusieurs orateurs.

M. Aymar Achille-Fould. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre de l'Intérieur. Je n'ai interrompu personne. J'ai déjà parlé hier pendant une heure et j'essaie d'en terminer ce soir le plus rapidement possible. Il est déjà dix-neuf heures quarante-cinq. Excusez-moi de ne pas vous permettre de m'interrompre.

Je voudrais donc aborder maintenant le problème international. En effet, le temps est bien loin où, sur les bancs de l'Ecole des sciences politiques, j'écoutais votre prédécesseur dans les facultés de droit, monsieur Pierre Cot, mon vieux maître M. Gidel, nous parler du droit international de la mer et nous exposer pendant un cours entier la question des phoques de la mer de Behring.

Nous avons affaire en effet à un problème totalement nouveau, apparu depuis quelques années et qui bouleverse les données traditionnelles du droit maritime.

Il est vrai qu'à cet égard les grandes nations maritimes, et plus généralement les grandes nations modernes, n'ont pas saisi le problème comme elles eussent dû le faire.

M. Bertrand Denis. Parfaitement !

M. le ministre de l'Intérieur. Il est certain que toutes les questions qui ont été soulevées à cette tribune sont très importantes. Elles deviendront peut-être même un jour capitales.

Ce n'est pas le rôle du ministre de l'intérieur du Gouvernement de parler à la place du ministre des affaires étrangères. Je ne le ferai donc pas. Ce qui est sûr, c'est que la délégation française à la conférence internationale des 4 et 5 mai à Londres recevra des instructions très précises afin que la France prenne, s'il le faut, l'initiative de propositions que l'angoisse des populations atteintes rend impératives dans ce domaine.

Il reste, mesdames, messieurs, que nous voyons les défauts de la cuirasse des civilisations modernes. Plus les civilisations avancent, plus elles se perfectionnent techniquement, plus elles sont vulnérables.

Je le disais l'autre jour, dans une autre circonstance, à propos des accidents de la route — ce qui est fort loin de notre débat : brusquement, le monde des hommes se trouve confronté à des problèmes d'une gravité exceptionnelle. Beaucoup d'orateurs l'ont souligné à cette tribune ; je ne puis que le répéter après eux.

Je ne puis qu'assurer l'Assemblée nationale de la ferme décision du Gouvernement français d'être, à cet égard, le porte-parole de la civilisation des hommes. En l'occurrence, la France — et le train de jeunes qui partira dimanche prochain pour la Bretagne en fournit un exemple — manifeste une solidarité qui montre que nous restons toujours une terre des hommes. (Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V^e République et des républicains indépendants.)

M. le président. Le débat est clos.

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Krieg un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi relatif à l'organisation des justices de paix à compétence ordinaire en Polynésie française. (N° 94.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 142 et distribué.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 27 avril, à quinze heures, séance publique :

Fixation de l'ordre du jour :

Discussion du projet de loi n° 97, adopté par le Sénat, prorogeant certains baux ruraux consentis au profit des rapatriés. (Rapport n° 125 de M. Cointat, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Discussion du projet de loi n° 91 autorisant l'approbation de l'accord, signé le 28 avril 1966, entre le Gouvernement de la République française, le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de la République populaire de Pologne relatif à la situation, en matière de sécurité sociale, des travailleurs salariés ou assimilés qui ont été occupés en France, aux Pays-Bas et en Pologne. (Rapport n° 133 de M. Valenet, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Discussion du projet de loi n° 94 relatif à l'organisation des justices de paix à compétence ordinaire en Polynésie française. (Rapport n° 142 de M. Krieg, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Discussion du projet de loi n° 93 relatif à la résiliation des contrats d'assurance maladie faisant double emploi avec la garantie du régime obligatoire d'assurance maladie des exploitants agricoles. (Rapport n° 132 de M. Peyret, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Discussion du projet de loi n° 90 modifiant les articles 384 et 385 du code rural. (Rapport n° 129 de M. Bricout, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

La séance est levée.

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

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

Nomination de rapporteurs.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LEGISLATION
ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Delachenal a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à l'amélioration de l'habitat (n° 126).

M. Baudouin a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, sur les assurances maritimes (n° 137).

M. Baudouin a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux événements de mer (n° 138).

M. Baudouin a été nommé rapporteur du projet de loi, modifié par le Sénat, sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et l'habitabilité à bord des navires (n° 139).

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Hinsberger a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Krieg tendant à l'organisation de l'ordre des experts techniques en automobiles (n° 40).

M. Lecie a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Bignon tendant à créer un ordre des experts comptables et une compagnie nationale des comptables agréés (n° 41).

M. Hauret a été nommé rapporteur de la proposition de loi de MM. Tomasini et Dusseaux tendant à sanctionner le dumping commercial sur le plan interne en conformité des dispositions du traité de Rome (n° 44).

M. Le Bault de La Morinière a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Tomasini tendant à réglementer l'exploitation des carrières et sablières (n° 52).

M. Triboulet a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi d'orientation foncière et urbaine (n° 141) dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Proclamation d'un député.

Il résulte d'une communication de M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer du 26 avril 1967, faite en application de l'article L. O. 179 du code électoral, que M. Abdoukader Moussa Ali a été élu député, le 23 avril 1967, de la Côte française des Somalis.

Modifications à la liste des députés n'appartenant à aucun groupe.

(10 au lieu de 9.)

Ajouter le nom de M. Abdoukader Moussa Ali.

QUESTIONS

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

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

702. — 26 avril 1967. — M. Cointat attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la généralisation du système de la T. V. A. à partir du 1^{er} janvier 1968, généralisation qui soulève une grande inquiétude chez les industriels, les commerçants et les artisans et qui risque d'avoir des conséquences fâcheuses pour l'économie en 1967 si des mesures transitoires ne sont pas prises immédiatement. Il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement : 1° pour informer rapidement le public sur les incidences du nouveau système dans chaque secteur économique ; 2° sur le report de la date d'application ; 3° sur les mesures à prendre vis-à-vis des stocks au 31 décembre 1967.

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

679. — 26 avril 1967. — M. Cointat demande à M. le ministre de l'agriculture la position qu'il compte prendre au conseil des ministres de la Communauté économique européenne pour enrayer les épizooties qui sévissent actuellement en Europe, notamment en Italie et en Espagne, et qui menacent en permanence le territoire français.

686. — 26 avril 1967. — Mme Prin expose à M. le ministre des affaires sociales que le pouvoir d'achat des familles tend de plus en plus à se dégrader. Les prestations familiales sont loin de correspondre au coût de la vie. La dernière augmentation accordée par le Gouvernement a été de l'ordre de 4,5 p. 100 (allocations familiales seulement, puisque le salaire unique est inchangé depuis plusieurs années), ceci représente pour un foyer avec deux enfants 297 anciens francs par mois; soit à peine 5 AF par jour et par enfant. Par contre, les augmentations décrétées par le Gouvernement (tarifs des chemins de fer, tarifs postaux, électricité, loyers, etc.) se chiffrent par centaines d'anciens francs par jour et par foyer. En 1965, les excédents des caisses d'allocations familiales s'élevaient à 632 millions de nouveaux francs; en 1966, à 829 millions; pour 1967, les prévisions sont de l'ordre de 1.297 millions. Il serait donc possible, comme le demandent avec juste raison toutes les associations familiales, de revaloriser les prestations familiales de 20 p. 100. Elle lui demande si le Gouvernement entend enfin donner suite à cette revendication si justifiée et si largement populaire.

687. — 26 avril 1967. — M. Fernand Grenier expose à M. le Premier ministre que dans la soirée du 24 avril, un incendie, le second en quelques mois, a ravagé une partie du bidonville des Francs-Moisins à Saint-Denis, laissant sans abri plus de 400 personnes. Il lui rappelle: 1° sa question écrite posée le 3 avril 1964 et demeurée sans réponse sur les problèmes d'hygiène, de salubrité, de protection contre l'incendie que pose l'existence de bidonvilles comme celui des Francs-Moisins (habité par plus d'un millier de travailleurs étrangers et leur famille); 2° son intervention à l'Assemblée nationale le 14 juin 1966 dans laquelle il demandait l'utilisation des terrains militaires des forts de la Briche et de l'Est pour y construire des H. L. M. et des foyers de célibataires qui permettraient de liquider les bidonvilles de Saint-Denis, le financement étant assuré, d'une part, par les industriels utilisant la main-d'œuvre étrangère et, d'autre part, par l'Etat responsable des conditions d'accueil des contingents de travailleurs étrangers admis en France par ses services. Il lui demande si des mesures rapides seront enfin prises par le Gouvernement pour que la liquidation des bidonvilles cesse d'être du domaine des promesses ministérielles et des titres de certains journaux pour devenir une réalité avant que des catastrophes ne se produisent.

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 les 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. »

675. — 26 avril 1967. — M. André Beauquille expose à M. le ministre de l'agriculture que les crédits relatifs à la loi sur l'élevage (aide à la construction d'étables) se révèlent nettement insuffisants pour 1967 et qu'au surplus, la part qui incombe aux exploitants eux-mêmes dans l'ensemble des travaux dont il s'agit demeure importante. Il lui demande s'il envisage: 1° de reconsidérer le volume des crédits inscrits au budget, compte tenu des besoins réels; 2° d'assortir les subventions octroyées de prêts à quinze ans,

à taux d'intérêt à 3 p. 100, avec différé d'amortissement de deux ans; 3° de prendre toutes dispositions pour que les projets retenus comportent un caractère familial.

676. — 26 avril 1967. — M. André Beauquille appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur le fait que la loi du 6 janvier 1966 a prévu à partir de 1966 une réforme fondamentale du système d'imposition indirecte applicable par la généralisation de la taxe à la valeur ajoutée et son extension au secteur des produits agricoles. Il précise que, dans un but d'équité, cette mesure ne saurait comporter d'exception dont le résultat serait de rompre la chaîne des déductions physiques et financières dont le redevable de l'impôt doit être dans tous les cas bénéficiaire pour que le fardeau subi par lui puisse être transmis à tous les stades de la vente. Il lui fait remarquer que: 1° l'agriculteur a été exclu, sauf exceptions, du système de la taxe, du fait que l'application de celle-ci exige un minimum de contrôle fiscal et par conséquent de comptabilité de la part de l'assujéti; 2° il en résultera dans la généralité des cas que l'agriculteur supportera toutes les taxes des biens qu'il se procure sans pouvoir les répercuter sur les acheteurs de ses produits; 3° les premiers acheteurs de produits agricoles supporteront l'intégralité des taxes dues sur la revente de ces produits sans être en mesure de bénéficier des déductions physiques que leur aurait apporté l'agriculteur s'il avait été inclus dans le circuit de la taxe; 4° cette situation risque de se traduire dans une économie de concurrence soumise aux lois de marché par le prélèvement de la taxe à l'intérieur du prix de revente, et par conséquent par une diminution du prix payé à l'agriculteur producteur, qu'en conséquence celui-ci est menacé de se trouver sanctionné à la fois sur le plan du prix d'achat des biens nécessaires à sa production et sur le plan de ses propres prix de vente. Il lui demande s'il envisage que la réforme de la T. V. A., tout en maintenant aux agriculteurs qui le demandent le droit d'option, comporte à titre transitoire, en faveur des agriculteurs producteurs de fait, un système de crédit d'impôt de 4 p. 100 transférable sur le premier acquéreur de leurs produits.

677. — 26 avril 1967. — M. Achille-Fould attire l'attention de M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre sur le problème suivant: une femme, justifiant de nombreuses années de vie commune avec un invalide de guerre, pensionné à 100 p. 100 et décédé récemment des suites de ses blessures, ne peut prétendre à un « secours aux compagnes » que si elle apporte la preuve que cette vie commune était antérieure d'au moins trois années à la mobilisation du militaire qu'elle a soigné toute sa vie. Comment le critère de trois années de vie commune antérieure à la mobilisation du militaire serait-il seul retenu lorsque le militaire a été mobilisé à l'âge de dix-neuf ans en 1917 et qu'à cette époque sa compagne n'avait que huit ans. Il lui demande quels secours ou reversions de pension peuvent être accordés à cette catégorie de femmes, compagnes des anciens combattants de la grande guerre, aujourd'hui âgées et le plus souvent de situation très modeste, lorsqu'elles ne sont pas totalement dépourvues de ressources par la suppression de la pension de leur compagnon au décès de ce dernier.

678. — 26 avril 1967. — M. Frédéric-Dupont signale à M. le ministre des affaires sociales qu'en cas de décès d'un père de famille, les prestations d'allocations familiales sont automatiquement suspendues, sauf si la mère travaille. Il en est de même pour les cotisations d'assurance maladie de sécurité sociale. Il lui signale la situation dramatique dans laquelle ce règlement plonge certaines mères ou certaines veuves ou certains enfants dont les parents ont été tués accidentellement. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour y remédier.

680. — 26 avril 1967. — Mme Aymé de La Rivaudière rappelle à M. le ministre de l'agriculture que le paragraphe IV de l'article 1° de la loi de finances rectificative pour 1964 (n° 1278 du 23 décembre 1964) dispose que les agents de l'Office national des forêts sont régis par des statuts particuliers pris en application de l'ordonnance n° 58-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires. Depuis la date de promulgation de la loi précitée, les chefs de district et agents techniques de l'ancienne administration des eaux et forêts attendent la parution de leurs nouveaux statuts et espèrent la revalorisation de leur situation indiciaire, compte tenu de la technicité qui est la leur et des missions de plus en plus importantes qui leur sont confiées. Par ailleurs, la création de l'Office national des forêts s'est accompagnée de la suppression d'environ 400 triages et districts, suppression qui

augmente de manière dangereuse, pour les forêts dont il a la charge, le champ d'activité de chaque agent et le contraindre à des frais de déplacement supplémentaires dont il n'est que partiellement et modestement remboursé. Elle lui demande à quelle date doivent paraître les statuts prévus par la loi précitée et quelles mesures il envisage de prendre pour améliorer la situation des chefs de district et agents techniques de l'office national des forêts tant en ce qui concerne leur rémunération que leurs conditions de travail.

681. — 26 avril 1967. — M. Hinsberger rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale qu'il a attiré son attention, par diverses questions écrites, sur le problème de l'enseignement supérieur de la profession bancaire principalement destiné à ceux qui ne peuvent, en raison de leur implantation géographique ou de leur emploi salarié, bénéficier des enseignements oraux pour réaliser leur promotion sociale. Il a enregistré avec satisfaction la mise en place, pour la première fois en 1966, de l'enseignement supérieur par correspondance de l'institut technique de banque du C. N. A. M. diffusé par le centre d'enseignement technique de banque, 49, avenue de l'Opéra, à Paris (2^e). Néanmoins les modalités de passage des examens et des conditions exigées pour aboutir au diplôme d'études supérieures de l'institut technique de banque semblent excessives. En effet, avant de pouvoir se présenter à l'examen à la fin de la première et deuxième années d'études, il est exigé que le candidat ait obtenu la note moyenne égale ou supérieure à 10 pour les dissertations, qu'il ait suivi les travaux pratiques dans les centres pédagogiques de rattachement et qu'il ait suivi les travaux de séminaires à Paris en fin de chaque année. Seuls les élèves de l'institut, titulaires de quatre certificats (certificats généraux de cours et certificats généraux de travaux pratiques) peuvent se présenter à l'examen final et postuler ainsi un diplôme d'Etat. Ces nombreuses sujétions sont de nature à freiner sérieusement la démocratisation de l'enseignement supérieur de la profession bancaire, secteur qui occupe plus de 150.000 personnes, et de rendre presque inaccessible l'enseignement supérieur de banque aux employés titulaires du brevet professionnel d'employé de banque résidant en province. En attendant la création des instituts universitaires de technologie annoncés, il semble que la création d'un « diplôme d'études bancaires supérieures » par analogie au « diplôme d'études comptables supérieures » déjà existant, résoudrait mieux le problème de la promotion sociale des candidats qui occupent déjà un emploi salarié et qui résident en province, d'autant plus qu'il n'existe pas de brevet de technicien supérieur de la profession bancaire. Ce « diplôme d'études bancaires supérieures » (3^e degré) à créer pourrait comporter les trois certificats suivants : techniques bancaires, droit et économie. Il devrait être accessible aux titulaires du brevet professionnel d'employé de banque (2^e degré). Les trois certificats pourraient être subis ensemble au cours d'une seule session ou au cours de sessions différentes. Il lui demande : 1^o s'il ne lui paraît pas utile de réduire les conditions d'obtention du diplôme d'études supérieures de l'institut technique de banque à deux examens, le premier à la fin de la première année et le deuxième à la fin de la deuxième année d'études ; 2^o quelle est sa position à l'égard de la suggestion de création d'un « diplôme d'études bancaires supérieures » et dans quel délai il compte éventuellement la mettre en application.

682. — 26 avril 1967. — M. Neuwirth appelle l'attention de M. le ministre de l'industrie sur l'accord du 8 décembre 1961 conclu entre le conseil national du patronat français et les organisations de travailleurs, accord rendant obligatoire, à compter du 1^{er} janvier 1962, l'institution dans les entreprises, d'un régime de retraite complémentaire à celui de la sécurité sociale. Les dispositions de cet accord, ayant été étendues, sont appliquées à toutes les entreprises dont l'activité est représentée au C. N. P. F., qu'elles soient ou non adhérentes à une fédération ou à un syndicat d'employeurs. L'affiliation à ce régime de retraite complémentaire ne concerne pas l'électricité de France, et bien que les agents auxiliaires de cette société ne peuvent bénéficier de ces retraites. Il lui demande quelles dispositions il envisage de prendre pour que les personnels en cause ne se trouvent pas dans une situation plus défavorisée que celle faite, à cet égard, aux travailleurs du secteur privé.

683. — 26 avril 1967. — M. Henry Roy demande à M. le ministre des armées s'il n'envisage pas une amélioration de la situation des agents de maîtrise 1^{re} et 2^e catégories de son département. Les intéressés qui assurent des postes de commandement et de surveillance, donc de responsabilité, qui ont souvent plus de vingt-cinq et trente ans de service et qui sont généralement près de la retraite, pourraient, semble-t-il, bénéficier d'une amélioration de leur situation de telle sorte que le traitement d'un agent de maîtrise de 2^e catégorie

ait pour base le salaire ouvrier du groupe V, 8^e échelon, au lieu du groupe IV, 8^e échelon, actuellement appliqué. De même, il serait souhaitable que le traitement d'un agent de maîtrise de 1^{re} catégorie ait pour base le salaire ouvrier du groupe VI, 8^e échelon (au lieu actuellement, du groupe V, 8^e échelon).

684. — 26 avril 1967. — M. Tomasini expose à M. le ministre de l'équipement et du logement la situation dans laquelle se trouve le propriétaire d'un petit appartement situé dans le périmètre d'étude d'un secteur de rénovation parisien (secteur Plaisance). L'intéressée a proposé à la société d'économie mixte de rénovation, chargée des travaux pour le compte de la ville de Paris, de lui acheter son appartement. Il lui a été répondu que si l'immeuble en cause était, en effet, compris dans le périmètre général d'étude, il était, actuellement, sauf décision ultérieure du conseil municipal de Paris, hors secteur opérationnel et qu'en conséquence ladite société ne pouvait l'acquérir. Le propriétaire a alors cherché un acquéreur qu'elle a trouvé en la personne d'un jeune ménage lequel, pour réaliser cette acquisition a sollicité un prêt auprès d'un organisme réalisant ce genre d'opérations. Ce prêt a été refusé, l'organisme prêteur ayant répondu, à la demande présentée, que selon les renseignements qu'il avait obtenus, il résultait que l'immeuble serait exproprié avant 1973 et que dès lors un prêt ne pouvait être consenti. Le propriétaire ne peut donc vendre son appartement, puisqu'il est compris dans le secteur à rénover et ne peut, non plus, le louer, car si un acheteur se présentait, n'ayant pas besoin d'un prêt immobilier, l'appartement ne serait plus vendable. Dans le cas particulier exposé, il s'agit d'une veuve ayant un enfant mineur qui se trouve être victime d'une décision de rénovation, sans doute tout à fait justifiée, prise par la collectivité. Il lui demande s'il n'estime pas que dès l'instant où la collectivité a établi un plan de rénovation qui est porté à la connaissance du public ou d'organismes prêteurs au point d'empêcher la vente, elle ne devrait pas être contrainte d'acquiescer à la demande des propriétaires, les appartements ou immeubles situés dans le périmètre à rénover.

685. — 26 avril 1967. — M. Tomasini appelle l'attention de M. le ministre des armées sur les dispositions de l'article 38 du décret n° 65-836 du 24 septembre 1965 relatif au régime des pensions des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, cet article prévoyant à titre transitoire et jusqu'au 1^{er} décembre 1967 une réduction de l'âge d'entrée en jouissance immédiate de la pension pour (4^e) « les ouvriers réformés de guerre atteints d'une invalidité de 25 p. 100 ou moins... ». Il lui expose que les ouvriers de ces mêmes établissements industriels de l'Etat, qui sont titulaires d'une pension à titre de victimes civiles de la guerre, ont subi un préjudice physique et moral comparable à celui subi par les ouvriers réformés de guerre. Il lui demande s'il ne pourrait envisager en leur faveur l'extension du bénéfice des dispositions de l'article 38 (4^e) du décret du 24 septembre 1965. Il lui fait remarquer que l'incidence financière d'une telle mesure serait négligeable, compte tenu du nombre réduit des ouvriers pouvant être concernés.

686. — 26 avril 1967. — M. Pierre Cornet expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en matière de contribution foncière des propriétés bâties, la valeur locative des immeubles neufs est déterminée par comparaison avec celle d'immeubles types inscrits au procès-verbal des opérations de la dernière révision de la commune. La méthode de comparaison la plus usitée dans les grandes villes est celle dite de « la superficie développée ». D'après le cours de l'école nationale des impôts (anciennes contributions directes et taxes assimilées, édition 1963) on entend par superficie développée le total des surfaces des sous-sols aménagés, du rez-de-chaussée et de chacun des étages — greniers non compris — du bâtiment principal et de ses dépendances, mais, comme la valeur des locaux varie avec leur situation, chaque surface partielle est au préalable affectée d'un coefficient. Il demande s'il peut lui préciser, dans le cas général d'immeubles collectifs à Paris, le taux de ces divers coefficients suivant qu'il s'agit : 1^o d'un sous-sol non aménagé pour l'habitation, affecté à usage de caves individuelles ; 2^o d'un sous-sol non aménagé pour l'habitation, affecté à l'usage de garages individuels ; 3^o d'un sous-sol aménagé pour l'habitation ; 4^o du rez-de-chaussée à usage d'habitation ; 5^o d'un étage ou du rez-de-chaussée à usage de chambres de domestiques ; 6^o d'un étage mansardé.

687. — 26 avril 1967. — M. Pierre Cornet demande à M. le ministre de l'économie et des finances de lui préciser, en matière de détermination de la valeur locative d'immeubles neufs non loués (articles 1306 et 1308 du code général des impôts) : 1^o si, au

1^{er} août 1939, il existait à Paris deux cours distincts de loyers au sens des dispositions du paragraphe 14 de l'instruction du 1^{er} octobre 1941, motivant l'inscription de deux séries de types au procès-verbal des opérations de la révision exceptionnelle des évaluations des propriétés bâties prescrite par le décret-loi du 14 juin 1938 et par la loi du 12 avril 1941; 2^o dans l'affirmative, si la valeur locative des immeubles neufs peut être fixée par comparaison avec celle d'immeubles construits avant 1914 et faisant l'objet d'une location au 1^{er} août 1939, alors que, par hypothèse, figurent au procès-verbal des opérations de révision des immeubles types construits après 1914 et non loués au 1^{er} août 1939; 3^o dans la négative, quelles sont les principales villes où existait un double cours des loyers étant donné que l'instruction du 1^{er} octobre 1941 a expressément prévu le cas.

690. — 26 avril 1967. — M. Billoux expose à M. le ministre de l'équipement que la direction du port autonome de Marseille met en cause le droit pour son personnel de bénéficier des dispositions de la loi du 16 avril 1946 relative à l'élection des délégués du personnel. Il lui demande s'il entend prendre les mesures nécessaires pour l'application sans restriction de cette loi par la direction du port autonome de Marseille.

691. — 26 avril 1967. — M. Billoux expose à M. le ministre des armées l'inquiétude grandissante des travailleurs de Nord-Aviation à Bourges devant les prévisions gouvernementales relatives à la suppression de 15.000 emplois dans l'aéronautique. Il lui demande: 1^o si la fusion envisagée entre Nord-Aviation et Sud-Aviation doit entraîner des réductions du personnel à l'usine Nord-Aviation de Bourges; 2^o quelles mesures il entend prendre pour maintenir toute l'activité de cet établissement.

692. — 26 avril 1967. — M. Ramette expose à M. le Premier ministre que le congrès de Lille de l'Association nationale des veuves civiles chefs de famille a rappelé les difficultés que rencontrent les 2.500.000 veuves que compte le pays, dont 300.000 âgées de moins de cinquante ans. Les intéressées ont émis notamment les vœux suivants: 1^o l'institution d'une allocation complémentaire attribuée dès le premier enfant et dite allocation orphelin; 2^o que les annuités de cotisation pour la retraite réunies par l'époux prédécédé soient prises en compte pour le calcul de la retraite de la veuve lorsque celle-ci a ou prend une activité salariée; 3^o que la veuve poursuivant l'exploitation agricole familiale bénéficie d'une réduction des cotisations agricoles fondées sur le revenu cadastral; 4^o que la loi du 8 octobre 1944 relative aux emplois réservés pour les veuves soit rigoureusement appliquée. Lui rappelant les interventions précédentes des députés communistes, notamment en faveur de l'allocation orphelin, il lui demande si le Gouvernement entend prendre des mesures pour répondre à ces vœux.

693. — 26 avril 1967. — M. Virgile Barel attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation de nombreux jeunes instituteurs, normaliens et remplaçants qui, remplissant toutes les conditions, ne peuvent être délégués stagiaires faute de poste. A la fin de l'année 1966, ils étaient 173, dont 31 normaliens et normaliennes. Il estime qu'il est possible de régler leur situation en créant les postes nécessaires pour régulariser les classes supplémentaires, pour abaisser à 25 les effectifs de classe, et en créant, même progressivement, les cadres de titulaires remplaçants. Il lui demande si le Gouvernement entend prendre le plus rapidement possible toutes les dispositions susceptibles de régler ce problème.

694. — 26 avril 1967. — M. Casses expose à M. le ministre des affaires sociales que l'article 7 de la loi n^o 60-427 du 18 juin 1966 modifiant certaines dispositions de l'ordonnance n^o 45-220 du 28 février 1945 instituant des comités d'entreprise permet à des chefs d'entreprises d'user et d'abuser du devoir de discrétion qu'ils peuvent imposer aux membres du comité d'entreprise. C'est ainsi qu'à deux reprises, à la cartoucherie de Survilliers (Val-d'Oise), il a été infligé un avertissement, avec mise à pied, à un des élus du comité sous prétexte qu'il n'avait pas observé la discrétion exigée à propos d'une demande de licenciement collectif inscrite par l'employeur à l'ordre du jour du comité d'entreprise. Ces mises à pied d'une journée sont d'autant plus graves que la dernière en date s'accompagnait d'une menace de licenciement en cas de récidive. En expliquant à leurs mandants la menace de licenciement qui pesait sur les travailleurs de l'entreprise, les élus n'ont pas dévoilé d'informations de nature à trahir des secrets de fabrication ou autres pou-

vant porter un préjudice quelconque à l'entreprise. En conséquence, il lui demande: 1^o quelles mesures il compte prendre pour limiter ces abus de la part d'employeurs qui cherchent tous les prétextes possibles pour porter atteinte aux droits syndicaux et licencier les représentants élus du personnel; 2^o quelles dispositions il entend prendre pour amener la direction de la cartoucherie de Survilliers à accorder de justes réparations au délégué abusivement frappé par cette mesure contraire à l'esprit de la loi.

695. — 26 avril 1967. — M. Odru expose à M. le ministre de l'Industrie que 350 ouvriers, employés, cadres et techniciens des Etablissements Saunier-Duval (usines de Vincennes dans le Val-de-Marne et de Montreuil dans la Seine-Saint-Denis) sont menacés d'être licenciés d'ici le moins de juillet 1967 en vertu d'une décision de la direction patronale annoncée lors de la dernière réunion du comité d'établissement. Bien que la direction n'ait donné aucune justification valable de sa décision, affirmant même qu'elle était « contrainte » de se décentraliser à Nantes, il est vraisemblable que les 350 licenciements annoncés sont la conséquence de la politique de concentration des entreprises actuellement poursuivie par le grand patronat avec les encouragements du Gouvernement. La direction des Etablissements Saunier-Duval ne peut, en aucun cas, arguer de difficultés pour justifier sa décision. En effet, les comptes d'exploitation de cette entreprise, tels qu'ils ont été publiés dans la presse en juillet 1965, font apparaître, pour 1964, un bénéfice net, qui, après une progression de 40 p. 100 en 1963, a marqué un nouvel accroissement de 20 p. 100 s'établissant à 4.551.215 francs contre 3.522.887,66 francs en 1963 (résultats obtenus après affectation aux amortissements de 3.324.800,85 francs et provision pour impôts sur la société de 5.130.825 francs. Le chiffre d'affaires a progressé de près de 25 p. 100 par rapport à 1963, passant de 107.083.562 francs à 133.162.312 francs. Les commandes enregistrées dans la même période traduisent un accroissement de l'ordre de 37 p. 100. Le département « gaz » a enregistré une progression de 60 p. 100. Dans le département « entreprises électriques », l'augmentation du chiffre d'affaires est de 10 p. 100 sur l'exercice précédent. La société a notamment équipé des centrales nucléaires, des usines, des facultés, l'ensemble immobilier Maine-Montparnasse et l'hôtel Hilton à Paris; elle poursuit d'importants travaux en Grèce et en Belgique; elle a équipé également pour l'éclairage public les Z. U. P. de Rouen, Alençon, Châlons-sur-Marne, l'auto-route du Nord et l'auto-route de Lyon, etc. La filiale « Saunier-Duval automatismes » dont l'activité concerne la mécanisation postale et les transports par tubes automatiques a triplé en 1964 son chiffre d'affaires. En 1964, encore, les ventes à l'étranger ont augmenté de 50 p. 100 par rapport à 1963. C'est donc une société en pleine expansion qui menace de jeter à la rue 350 travailleurs, prévoyant de fermer entièrement l'usine de Vincennes et de ne conserver que 150 employés à celle de Montreuil, alors que ces deux usines sont équipées de façon ultra-moderne et que celle de Montreuil peut, à elle seule, occuper 500 travailleurs. Interprète de la volonté des travailleurs de Saunier-Duval, il lui demande s'il entend, pour empêcher le scandale que constitueraient les 350 licenciements annoncés, intervenir sans retard en accord avec M. le ministre des affaires sociales pour assurer: 1^o le maintien en activité des usines Saunier-Duval à Vincennes et à Montreuil; 2^o le refus de tout licenciement, la garantie de l'emploi à tout le personnel menacé.

696. — 26 avril 1967. — M. Gilbert Millet expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les taux des indemnités kilométriques fixées par le décret n^o 66-619 du 10 août 1966 et l'arrêté interministériel de même date ne tiennent pas compte des frais réels engagés par les intéressés pour leurs déplacements professionnels, notamment en ce qui concerne les assistants sociaux. En effet, alors que chacun s'accorde à estimer que les premiers kilomètres ont un prix de revient élevé, les taux de remboursement fixés comportent une tranche de 0 à 2.000 km remboursée à 0,10 franc ou 0,20 franc selon la puissance de la voiture, inférieure au taux de 0,18 payé jusqu'au 1^{er} janvier 1966 pour les voitures de moins de 4 chevaux. Il lui demande s'il n'entend pas corriger cette anomalie pour le relèvement au taux de 0,23 franc ou 0,27 franc jusqu'à 10.000 kilomètres.

697. — 26 avril 1967. — M. Odru expose à M. le ministre de l'équipement et du logement qu'au cours de sa séance du 30 janvier 1967, le conseil municipal de Montreuil (Seine-Saint-Denis) a été appelé à accepter la convention à passer entre la ville de Montreuil et la S. O. N. A. C. O. T. R. A. en vue de procéder à la rénovation d'un quartier de la ville. Au cours de la discussion, le conseil municipal, à l'unanimité, a manifesté son étonnement de constater que le conseil d'administration de la S. O. N. A. C. O. T. R. A.,

fixé par décret n° 56-1087 du 30 octobre 1959, ne comporte aucun représentant des collectivités locales. Il y a là incontestablement une lacune qui ne permet pas à ces collectivités d'avoir un droit de regard légal dans les comptes de cette société, bien qu'elles soient appelées à engager leur responsabilité, non seulement à l'occasion de conventions comme c'était le cas pour Montreuil le 30 janvier 1967, mais également toutes les fois qu'il s'agit de garantir les emprunts que cette société contracte en vue de financer les travaux qu'elle réalise. En conséquence, il lui demande s'il n'envisage pas à bref délai de modifier la composition du conseil d'administration de la S. O. N. A. C. O. T. R. A., afin d'y introduire des représentants élus des collectivités locales.

698. — 26 avril 1967. — M. Odru expose à M. le ministre de l'équipement et du logement qu'il a reçu les doléances de nombreux habitants de Rosny-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) inquiétés par des projets de rénovation de leur quartier situé en bordure de la déviation de la nationale n° 186 en cours de réalisation. Ces habitants sont d'autant plus anxieux qu'ils viennent d'être informés que cette rénovation serait confiée à une société immobilière privée. Il lui demande de lui faire connaître si cette information est exacte. Dans l'affirmative, ceci signifierait que la réalisation (avec l'argent des contribuables) de la déviation de la nationale n° 186 servirait, à Rosny, à des opérations spéculatives privées. Il espère qu'il recevra une prompt réponse pour qu'il puisse la porter à la connaissance des Rosnéens qui estiment que la rénovation de leur ville, conséquence de la création d'une voie nouvelle par l'Etat, doit être conduite dans l'intérêt général (logements H. L. M., commerce et artisanat, équipements éducatifs et sociaux, etc.) et non pour le bénéfice de sociétés immobilières privées.

699. — 26 avril 1967. — M. Odru expose à M. le ministre des affaires sociales que l'entreprise Photosia, 27, rue Cuvier, à Montreuil (Seine-Saint-Denis), vient, sous le prétexte d'extension décentralisée, de procéder au licenciement collectif de 47 employés à partir du 1^{er} janvier 1967. Mais au cours du mois de décembre, alors que les licenciés se trouvaient en situation de préavis non effectué, la direction de l'entreprise a embauché une vingtaine d'autres personnes, par l'intermédiaire d'une de ces sociétés de louage de main-d'œuvre qui ont tendance à se substituer de plus en plus aux bureaux de placement. De plus, par voie de mutation dans l'entreprise, d'autres travailleurs ont subi un véritable déclassement, perdant une part parfois importante de leurs salaires. L'ensemble du personnel se prononce fort légitimement contre les 47 licenciements intervenus. Par ailleurs, il proteste contre les violations de la convention collective des ouvriers de la distribution des papiers et cartons (pour la région parisienne) que représentent : 1° le refus de reprendre prioritairement du personnel parmi les licenciés (la convention collective fait en effet obligation, en son article 38, de reprendre prioritairement ce personnel pendant un délai d'un an suivant les licenciements) ; 2° les déclassements avec perte de salaire par voie de mutation dans l'entreprise (ce qui est contraire à l'article 34 de la convention). Il lui demande : 1° s'il entend intervenir sans retard pour que la direction de l'entreprise Photosia respecte les termes de la convention collective. Par ailleurs, le personnel demeurant en place est fortement inquiet pour l'avenir, et ce malgré les assurances verbales de la direction Photosia ; 2° s'il entend intervenir également pour que soit respectée la garantie de l'emploi, pour les années à venir, de l'ensemble du personnel de l'entreprise Photosia, à Montreuil, cette entreprise jouissant par ailleurs d'une situation florissante.

700. — 26 avril 1967. — M. Duraffour expose à M. le ministre des affaires sociales qu'un arrêté du 29 septembre 1966 (*Journal officiel* du 8 octobre 1966) de M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative a modifié l'échelonnement indiciaire des échelles ES 1 et ES 3 fixées par arrêté du 26 mai 1962 en ce qui concerne les grades et emplois des catégories D et C. Certaines catégories de personnel titulaire des hôpitaux et hospices publics ont été classées dans les échelles ES 1 et ES 3 susvisées (arrêté du 1^{er} février 1963 de M. le ministre de la santé publique et de la population). Il semble donc que le personnel titulaire des hôpitaux et hospices publics classé dans les mêmes échelles ES 1 et ES 3 devrait bénéficier des dispositions de l'arrêté du 29 septembre 1966 précité. Il lui demande s'il envisage d'appliquer prochainement ces dispositions au personnel des hôpitaux et hospices publics.

701. — 26 avril 1967. — M. Bignon expose à M. le ministre des armées que de nombreux sous-officiers, de l'armée de l'air notamment, à la retraite depuis plusieurs années, ont vu leur dossier

de pension mis en instance en attendant les instructions concernant les bonifications des services aériens et ne perçoivent qu'une avance sur pension plus ou moins bien calculée. Il lui demande dans ces conditions : 1° s'il compte faire hâter ces liquidations ; 2° s'il peut lui indiquer la date à laquelle ces sous-officiers seront mis en possession de leur titre de pension.

703. — 26 avril 1967. — M. Boscher expose à M. le ministre de la jeunesse et des sports les difficultés que rencontre la fédération française des maisons de jeunes et de la culture en matière financière. La subvention ministérielle pour 1967 à cet organisme comprend certes une légère augmentation par rapport à l'année précédente mais paraît insuffisante pour subvenir à l'augmentation rapide du nombre des maisons de jeunes affiliées à la fédération, et ne permettra pas, semble-t-il, l'organisation de stages de formation pourtant indispensables. D'autre part l'absence de prévisions de financement des postes d'éducateurs en fonctions non seulement de ce qui existe mais des véritables besoins des communes et associations n'est pas sans provoquer une inquiétude légitime. Enfin les études portant sur la création d'un corps d'animateurs reconnus par un statut ou par une convention collective, aussi bien que celles d'une convention ou d'un contrat à passer entre les associations et particulièrement la F. M. J. C. et l'Etat portant sur la garantie du budget et son extension pour plusieurs années, n'ont pas encore fait l'objet d'une étude approfondie par les services ministériels. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à l'état de choses ci-dessus décrit.

704. — 26 avril 1967. — M. Grussenmeyer appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation de certains salariés frontaliers des départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle travaillant dans des entreprises de la République fédérale allemande et actuellement en chômage du fait de la récession économique sévissant dans ce pays. Les intéressés se voient réclamer soit le versement des acomptes provisionnels correspondant à l'imposition sur le revenu des personnes physiques de l'année 1967 c'est-à-dire relatives à leurs revenus de l'année 1966, soit des impôts correspondant à des salaires perçus, du fait de leur activité dans une entreprise allemande, en 1965. La situation de ces chômeurs ne leur permet pas de s'acquitter, dans les délais impartis, des sommes qui leur sont ainsi réclamées. Il lui demande quelles instructions il envisage de donner aux comptables du Trésor, de telle sorte que des délais, les plus larges possibles, puissent être accordés aux salariés se trouvant dans cette situation afin de leur permettre de s'acquitter de leurs cotisations d'impôts.

705. — 26 avril 1967. — M. Jacques Merette rappelle à M. le ministre de l'intérieur que le nombre de maires adjoints des arrondissements de Paris, nommés par le Gouvernement, et fonctionnaires d'état civil, est de cinq pour les 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e, 8^e et 9^e arrondissements, et de sept pour les 10^e, 11^e, 12^e, 13^e, 14^e, 15^e, 16^e, 17^e, 18^e, 19^e et 20^e arrondissements de Paris. Cette répartition numérique ne correspond plus à la population relative actuelle des arrondissements de la capitale et devrait être modifiée compte tenu de la population des divers arrondissements soit en accroissant le nombre des maires adjoints des arrondissements les plus peuplés, soit en diminuant le nombre des maires adjoints dans les arrondissements les moins peuplés et en affectant certains de ceux-ci dans les arrondissements les moins bien pourvus. Si l'on compare en effet la population du 15^e arrondissement à celle du 1^{er} arrondissement, il y a dans le 15^e un maire adjoint pour plus de 40.000 habitants et dans le 1^{er} un maire adjoint pour moins de 8.000 habitants. Cette situation anormale, accusée la sous-administration des arrondissements les plus peuplés de la capitale et donne aux maires adjoints de ceux-ci un travail écrasant, alors que les moins peuplés des arrondissements sont suradministrés et leurs maires adjoints trop nombreux pour le travail qui leur est demandé. Il lui demande s'il compte remédier à cette situation.

706. — 26 avril 1967. — M. Valentine demande à M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer s'il a connaissance des raisons qui ont incité les services du ministère de l'éducation nationale à envisager la fermeture de l'Institut Henri-Vizioz. Il souhaiterait savoir si les services de son propre département ministériel sont intervenus pour que soit repoussé un projet aussi manifestement préjudiciable aux intérêts de la jeunesse guadeloupéenne.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES SOCIALES

143. — M. Marin expose à M. le ministre des affaires sociales la situation particulièrement pénible dans laquelle se trouvent les rapatriés victimes d'accidents du travail et titulaires de pensions accordées par décision des tribunaux civils. Ainsi, un mutilé à 100 p. 100 à la suite de deux accidents ayant entraîné l'amputation de la jambe et de la main droites ne perçoit que 113 dinars par an, soit 266 francs. Il lui demande si le Gouvernement n'envisage pas de remédier à cette situation, notamment en accordant une majoration spéciale pour mettre les pensions des rapatriés au taux des pensions françaises. (Question du 5 avril 1967.)

Réponse. — Les conséquences des accidents du travail et des maladies professionnelles résultant d'une activité exercée dans les pays autrefois placés sous la souveraineté, la tutelle ou le protectorat français demeurent régies par la législation qui était applicable sur chacun de ces territoires. Les rentes allouées en vertu de ces réglementations, hormis le cas de l'Algérie, n'ont à aucun moment donné lieu, quelle que soit la résidence des bénéficiaires de ces rentes, à l'application des dispositions prises en métropole pour la revalorisation des rentes d'accidents du travail régies par la législation métropolitaine. La situation des titulaires de rentes à raison d'accidents du travail survenus en Algérie avant le 1^{er} juillet 1962 était à cet égard particulière. Ces rentes étaient revalorisées conformément aux dispositions de la législation française. C'est la raison pour laquelle le législateur, tenant compte des droits acquis, a, par l'article 7 de la loi du 26 décembre 1964, accordé aux intéressés un avantage correspondant aux majorations intervenues en France après le 1^{er} juillet 1962. Ces dispositions ne sont pas applicables aux rentes dues à raison d'accidents résultant d'activités exercées sur des territoires autres que l'Algérie. Le ministre des affaires sociales ne reconnaît pas cependant la disparité de situation existant, de ce fait, entre les victimes d'accidents du travail résidant actuellement en France, selon le territoire sur lequel s'est produit l'accident. Des études sont en cours en vue de remédier à cette situation. Ces études comportent notamment le recensement complet des différences réglementations ou législations nouvelles dont les intéressés sont susceptibles de se prévaloir à la suite des dispositions prises par les Etats devenus indépendants ainsi que, le cas échéant, des conventions générales de sécurité sociale déjà intervenues ou qui interviendront entre la France et certains de ces Etats. En raison de la complexité de cette question, il n'est pas possible de prévoir dans quel délai le Gouvernement sera en mesure de fixer sa position à ce sujet.

144. — Mme Thome-Patentier demande à M. le ministre des affaires sociales de lui indiquer à quelle date pourra prendre effet la loi du 12 juillet 1966, sur l'assurance maladie et maternité des travailleurs non salariés des professions non agricoles, les derniers décrets d'application de cette loi étant attendus avec une impatience légitime par les ayants droit du nouveau régime. (Question du 10 avril 1967.)

Réponse. — La loi n° 66-509 du 12 juillet 1966 a créé pour les travailleurs non salariés des professions non agricoles un régime d'assurance maladie et maternité indépendant du régime général de la sécurité sociale. Il s'agit d'un système de conception entièrement originale, qui tient compte des caractéristiques propres aux professions artisanales, industrielles, commerciales et libérales. La préparation des décrets d'application nécessite des études approfondies sur le plan administratif. De plus le Gouvernement tient à associer à cette préparation les organisations professionnelles représentant les professions intéressées. Certes il aurait pu publier hâtivement les décrets nécessaires, mais le fonctionnement du nouveau régime, qui reposera sur la responsabilité financière des futurs assurés, en eût probablement souffert. Ces considérations expliquent qu'un certain délai soit nécessaire pour la mise en application de la loi. Cependant, le Gouvernement attache le plus grand prix à ce que les travailleurs indépendants bénéficient au plus tôt de la protection sociale instituée en leur faveur. Les premiers décrets d'application ont été publiés au Journal officiel du 17 janvier dernier. L'élaboration de plusieurs autres est actuellement poursuivie avec diligence. Sans que l'on puisse avancer une date précise, il est raisonnablement permis d'espérer que le nouveau régime pourra commencer à fonctionner dans le courant de cette année.

FONCTION PUBLIQUE

73. — M. Westphal demande à M. le ministre d'Etat chargé de la fonction publique: 1° si une fonctionnaire en congé de longue durée peut bénéficier d'un congé de maternité, ce dernier congé étant interruptif du congé de longue durée; 2° quels sont les droits exacts de l'intéressée vis-à-vis de la sécurité sociale pendant sa maternité; 3° quelles sont les dispositions législatives, réglementaires et jurisprudentielles qui régissent l'espèce. (Question du 4 avril 1967.)

Réponse. — Le congé pour couches et allaitement prévu par l'article 36 (4°) du statut général tend seulement à autoriser la femme fonctionnaire à quitter temporairement son emploi en cas de maternité. Il en résulte donc, ainsi que l'a précisé un avis du Conseil d'Etat en date du 8 octobre 1947, que cette disposition n'est pas susceptible de recevoir application lorsque l'intéressée a déjà quitté son emploi pour être mise en congé de longue durée et qu'une femme fonctionnaire ne peut être admise à ajouter à la durée du congé accordé au titre de l'article 36 (3°) du statut général, la durée d'un congé pour maternité survenu au cours de ce congé. La femme fonctionnaire en congé de longue durée peut percevoir les prestations en nature prévues par l'assurance maternité mais non les prestations en espèces puisqu'elle continue à percevoir son traitement. Toutefois, elle pourra prétendre au bénéfice des prestations en espèces de l'assurance maternité si l'indemnité de repos prévue par la législation de la sécurité sociale est plus avantageuse que le demi-traitement qui est versé aux fonctionnaires ayant épuisé leurs droits à congé de longue durée à plein traitement.

INTERIEUR

15. — M. Godefroy expose à M. le Premier ministre de l'Intérieur l'angoisse qui saisit pêcheurs maritimes et habitants des côtes de la Manche devant la menace que fait peser sur nos rivages la pollution de la mer par le naufrage du Torrey Canyon. Il lui demande s'il a pris ou compte prendre des mesures d'urgence en vue d'empêcher un désastre analogue à celui qui vient de désoler le Sud-Ouest de l'Angleterre. (Question du 8 avril 1967.)

Réponse. — Le 29 mars, avant même que n'ait définitivement échoué la tentative de destruction de la nappe de pétrole échappée de l'épave du Torrey Canyon par bombardement de la R. A. F., un groupe d'étude spécial était créé sur instruction de M. le Premier ministre, et entreprenait immédiatement ses travaux sous l'autorité du directeur de la protection civile. Après une réunion tenue sous la présidence du ministre de l'Intérieur, le 4 avril, une directive sur l'organisation des mesures à prendre pour protéger les côtes françaises était adressée aux préfets intéressés. Le plan de défense ainsi arrêté repose sur la distinction entre l'action à mener en haute mer, qui est du ressort des autorités maritimes, et celle à entreprendre sur les côtes, qui est de la responsabilité des préfets, conformément aux principes généraux du plan Orsec. Les interventions en mer sur les taches de pétrole constamment surveillées par les appareils de l'aéronavale, ont été assurées par la marine nationale et la marine marchande. Elles consistent essentiellement à répandre sur le pétrole des produits absorbants, surtout de la sciure de bois. Les interventions à terre sont assurées, comme il est prévu dans le plan Orsec, par les corps de sapeurs-pompiers, le personnel relevant des travaux publics, et plusieurs milliers d'hommes appartenant aux forces armées. Naturellement, un large appel a été lancé aux volontaires, et la presse, tant écrite que parlée, a rendu un juste hommage à leur dévouement. L'attaque du rivage par le pétrole ayant pris des formes très diverses — dépôts visqueux, masses gélatineuses, agglomérats — selon que le naphte avait été, ou non, traité en mer par des détergents ou des coagulants — il a été impossible d'arrêter un mode de défense unique et généralisé. Ce fait explique que les moyens les plus efficaces aient pris, le plus souvent, une allure artisanale et rustique (pelletage, usage de pompes de divers types, évacuation des déchets à bras d'hommes, etc.). D'autre part, la pose de filets protecteurs devant les installations d'ostréiculture a été effectuée très rapidement et se poursuit à une allure accélérée.

69. — M. Lepage rappelle à M. le ministre de l'Intérieur qu'en vertu des articles 1383 et 1400 du code général des impôts, les propriétés de l'Etat, des départements et des communes affectées à un service public ou d'utilité générale, non productives de revenus, sont exemptées de manière permanente de la contribution foncière des propriétés bâties et des propriétés non bâties. Il lui expose, à cet égard, la situation d'une petite commune sur le territoire de laquelle se trouvent quatre établissements appartenant soit à l'Etat,

soit au département, établissements où fonctionnent un atelier de papilles de l'Etat, une école ménagère de l'assistance publique, un sanatorium de la Croix-Rouge et un centre de cure de désintoxication alcoolique. La perte de ressources résultant pour cette commune des exemptions édictées aux articles 1383 et 1400 du C. G. I. est très importante et oblige les municipalités à compenser cette perte par une augmentation des impôts locaux, ce qui est d'autant plus regrettable que l'activité des établissements exemptés ne profite pas à la commune puisqu'il s'agit d'établissements représentant, non seulement un intérêt départemental, mais général. L'article 6 du décret du 28 mars 1957 a prévu une subvention du ministère de l'intérieur destinée à compenser les exonérations temporaires sur constructions nouvelles. Il lui demande si, pour tenir compte des graves inconvénients précités, il ne pourrait pas suggérer au Gouvernement de prévoir dans la prochaine loi de finances des dispositions tendant à faire bénéficier les municipalités se trouvant dans la situation de celle qui vient d'être exposée de subventions analogues à celle prévue par l'article 6 du décret du 28 mars 1957, subventions tendant à faire supporter, au moins partiellement, à l'Etat, la perte de ressources qui frappe actuellement de manière anormale les seuls budgets des communes intéressées. (Question du 4 avril 1967.)

Réponse: — Les communes qui ont sur leur territoire des propriétés publiques exonérées de la contribution foncière ne sont pas sans y trouver une certaine compensation. En effet, la présence de tels établissements entraîne généralement une activité dont profite l'ensemble de la collectivité et qui se répercute sur le niveau de la matière imposable qui sert de base aux cotisations que cette même collectivité peut lever. Au surplus, les propriétés de l'Etat ou des départements ne sont pas seules en cause: de nombreuses communes possèdent des immeubles — tels que des cimetières, des colonies de vacances, etc. — sur d'autres territoires que le leur. On ne saurait donc, sans porter préjudice à beaucoup de collectivités territoriales, supprimer les exemptions

prévues aux articles du code général des impôts cités par l'honorable parlementaire. On ne saurait non plus envisager une compensation automatique par l'Etat des exemptions qui bénéficient aux départements et aux communes elles-mêmes.

JUSTICE

36. — M. Charret appelle l'attention de M. le ministre de la justice sur différents décrets, dont le plus récent est le décret n° 66-956 du 21 décembre 1966 (*Journal officiel*, Lois et décrets du 22 décembre 1966) nommant à la suite d'un tribunal d'instance des juges de paix déjà à cette suite, mais en surnombre. La position « en surnombre » procède, en principe, d'une question de régularisation budgétaire mal emportée néanmoins vocation à la première vacance. Il lui demande quelle amélioration apporte cette nouvelle nomination et notamment si elle offre, en cas d'inscription sur une liste d'aptitude le permettant, au juge de paix en faisant l'objet, une plus grande certitude d'être intégré dans ladite juridiction. (Question du 4 avril 1967.)

Réponse. — Les nominations en surnombre ou les résorptions de surnombre ressortent de techniques purement budgétaires ne concernant que les modalités de rémunération des magistrats appartenant au corps unique ou au cadre d'extinction des juges de paix. Elles sont sans rapport avec la situation statutaire de ceux-ci. Notamment, en ce qui concerne les juges de paix, qui ne sont en aucun cas titulaires d'un poste organique, il importe peu qu'ils se trouvent en surnombre ou non. Pour que leur intégration puisse se réaliser sans changement de juridiction, il est nécessaire qu'il existe dans cette juridiction une vacance organique. Au demeurant, viennent en concours pour ce poste tous les magistrats appartenant au 2^e grade, 1^{er} groupe, et tous les juges de paix inscrits sur une liste d'aptitude qui s'y sont portés candidats.

