Les fédérations de Bretagne du

Parti communiste français

CAUSES DE LA CATASTROPHE

LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

- 30 % du trafic maritime
- 75 % des accidents de mer
- bientôt 50 % du trafic maritime

Une sordide question d'argent

- recherche de paradis fiscaux (LIBERIA)
- droit de violer les règles de la navigation maritime
- irrespect des règles de sécurité : pas réparés, pas entretenus. Equipages sous qualifiés et mal payés.
- encouragement du gouvernement français : la compagnie navale du pétrole dénationalise plusieurs unités (cas du GLOBTIK-VENUS, du MARLIN)
- consignes du pouvoir pour froler au "plus près" les côtes.

LES "DISCUSSIONS" SUR LE REMORQUAGE

- Mer déchainée, parages dangereux, un seul remorqueur pour un pétrolier de 230 000 tonnes
- Pas de remorqueur de grande puissance à BREST
- Les pouvoirs publics ne pouvaient ignorer les dangers
- Incapacité de tirer les leçons des catastrophes précédentes malgré les mises en garde des élus Communistes. Ex : C. LAGATHU au sénat le 13 Avril 1976 (Olympic Bravery)
- Manque d'informations officielles.

LE PLAN POLMAR

- se résume à des papiers
- pas de moyens matériels
- pas de matériel approprié de pompage
- inefficacité des barrages flottants (21 Km)
- les VORTEX ne fonctionnent pas dans la houle
- pas de navires dépollueurs de haute mer
- refus (trop chers ?) des deux unités dont dispose la Norvège (Voir document de Guy OULHEN)
- la mauvaise coordination entre les parties mer et parties terre.

CONSEQUENCES

LES INSUFFISANCES DE MOYENS

- Le caractère dérisoire du PLAN POLMAR, le bricolage, le travail de "fourmis" ne sont pas à la hauteur de la catastrophe.

- Le gouvernement savait que la Bretagne courait un danger permanent. Quelques semaines avant le sinistre, un important rapport interministériel l'avait alerté sur les insuffisances de moyens.

LA LOURDE RESPONSABILITE DU POUVOIR

- Le gouvernement comptait-il sur la chance ?

- Six jours après le naufrage seulement 1 200 tonnes de pompées - 160 000 tonnes à la mer, le seul bateau-pompe était en panne.

- Du vendredi 17 au dimanche 19 l'état de la mer permettait le pompage.
  les pompes : aux Etats-Unis
  les flexibles : à Clermont Ferrand
  le reste : Belgique

- Les "barrages" auraient pu être mieux utilisés

- Envoi tardif de moyens militaires suffisants.

- S'en remettre aux capacités de biodégradation de la mer.

- Dans le dernier budget le plan Polmar était prévu pour 30 000 tonnes.

LES PREJUDICES - BILAN ECONOMIQUE

- 4 000 emplois menacés - L'Assedic a déjà enregistré 103 licenciements

- Etude des différentes activités sinistrées :
  - marins pêcheurs
  - goémoniers
  - conchyliculteurs
  - tourisme, etc ...

- Conséquences économiques pour la région Bretonne
  - indirectes
  - à long terme
  - milieu écologique

- (Nécessité d'une étude approfondie) mais déjà :

- Pertes par centaines de millions voire en milliards de francs.

- Coordination des pouvoirs publics, des professionnels de la pêche et des organismes scientifiques compétents pour une estimation exacte des préjudices.

MARINS PECHEURS

- La profession la plus touchée

- Les effets ne sont pas encore connus

- PORTSALL - Sinistrés à 100 %. Le lieu jaune est décimé

- Crustacés - situation difficile, nombreuses zones atteintes, d'autres menacées. Cantonnement du Conquet et Portsall. En trois ans 100 000 bébés homard et 7 800 unités femelles grainées avaient été immergés:

- Eviter la psychose des consommateurs
- 350 pêcheurs ont reçu 1 240 Frs

LES ALGUES

- Portsall - Molène deux hauts lieux de l'activité goémonière sont touchés
- Les champs les plus riches sont atteints
- 100 Km sont dépassés
- Plusieurs années pour reconstituer les champs
- Les exploitants découragés peuvent abandonner la profession, le matériel risque de ne pas être maintenu en état.

OSTREICULTURE

- Le sinistre s'ajoute à l'épizootie des dernières années.
- Les 100 hectares de l'Aber Benoît et de l'Aber Wrach correspondent à 120 emplois
- Dans la baie de MORLAIX se trouvaient 720 ha, à l'Est les exploitations conchylicoles sont plus vastes encore.

TOURISME

- Il apparait que la saison sera désastreuse = nombreuses locations annulées.

AGRICULTURE

- Les atteintes à l'élevage et aux productions agricoles sont aujourd'hui difficiles à évaluer mais le manque à gagner est certain.

INTOXICATION DES RESIDENTS

- Certaines personnes sont victimes notamment celles qui nettoient les plages.

LE PRET POUR LA 3è FORME DE RADOUB SERAIT-IL BLOQUE ?

- Tentatives des armateurs de discréditer le port de BREST
- Chantage inadmissible
- Question d'Anicet LE PORS au ministre, au sénat le 11 Avril.

POUR UNE JUSTE INDEMNISATION

- Nous partageons l'inquiétude des populations bretonnes
- Réparer les préjudices subis par les différentes activités sinistrées (marins pêcheurs, goémoniers, conchyliculteurs, tourisme)
- Tenir compte des conséquences économiques et faire une étude approfondie.

CREATION D'UN COMITE POUR L'INDEMNISATION. QUE DEMANDENT LES SINISTRES ?

- Les marins pêcheurs directement touchés demandent une indemnité pour manque à gagner pendant la durée totale du sinistre sur la base des salaires antérieurs. La validation des services durant cette période, le report des échéances d'emprunts professionnels et personnels, du paiement des cotisations-rôle et allocations familiales, des impôts, la prise en charge publique des intérêts d'emprunts, de la prime d'assurance maritime des bateaux et des prix de location d'appareils pendant toute la durée d'immobilisation, la retraite anticipée à 50 ans pour motif économique.

- Les marins rappellent que nombre de dossiers d'indemnité déposés lors du naufrage de l'Olympic Bravery ne sont toujours pas réglés et que l'indemnisation est même contestée.

- Les dotations du Conseil des Ministres sont sans rapport avec les nécessités.

- Les goémoniers devront être indemnisés sur plusieurs années.

- Les ostréiculteurs demandent l'aménagement de provisions fiscales pour risques, leur permettant de prendre en compte une période plus grande que l'exercice annuel, les éxonérations dont devraient bénéficier les entreprises imposées, au forfait, le remboursement des redevances domaniales, l'annulation au chômage économique, des réductions d'activité, le bénéfice de l'indemnisation servie aux pêcheurs pour leurs salariés inscrits maritimes, etc ...

- Mettre à l'étude les compensations nécessaires pour indemniser les diminutions de revenus des hôtels, camping et établissements commerciaux.

- Compenser le manque à gagner des agriculteurs.

RECHERCHER DES MOYENS DE FINANCEMENT : LES POLLUEURS DOIVENT PAYER

Dans l'immédiat, rechercher les moyens auprès de l'Etat qui doit se retourner contre les compagnies pétrolières et les armateurs.

En 1976 les sociétés du cartel pétrolier (MOBIL, B.P., ESSO et la SHELL ont fait en France 3 196 millions de francs de profits s'ajoutant aux 4 474 millions de la C.F.P. en progression de 48 % sur 1975. L'année 1977 s'annonce aussi bonne. Il faut ajouter les 4 Milliards de Francs du racket pétrolier dénoncés par G. MARCHAIS dans une mémorable émission télévisée. L'argent existe.

- La SHELL a obtenu satisfaction en justice contre une association de consommateurs dans un délai record alors qu'elle est impliquée en France dans 28 affaires de pollution et d'accidents par hydrocarbures.

- L'offensive des armateurs contre le port de BREST est inacceptable.

- Le pouvoir encouragerait cette offensive en ne débloquant pas les prêts prévus pour financer la troisième forme de radoub.

- Les sinistrés demandent une indemnisation juste, ils ne sont pas responsables de la catastrophe.

TOUT FAIRE POUR EVITER DE NOUVEAUX ACCIDENTS

- Le tonnage qui passe sur le "rail" qui frole le Finistère a été en 1976 de 497 Millions de tonnes de pétrole, 63 Millions de minerai de fer et 25 Millions de tonnes de charbon.

- Le tiers de la production mondiale de pétrole emprunte cette voie.

- Chaque jour en moyenne 150 navires utilisent le "rail". 90 dans le sens sud nord, 60 en sens inverse.

- Une vingtaine de navires par jour ne respectent pas les règles de circulation et passent anormalement près d'Ouessant et du Nord Finistère, ceci en totale impunité.

- Tous les jours 8 Pétroliers du tonnage de "L'AMOCO CADIZ", 6 de 120 000 tonnes et 4 de 60 000 tonnes empruntent le "rail".

- Il faut faire respecter l'intégrité du territoire national, il faut avoir la volonté politique de le faire respecter.

- La volonté politique a été défaillante.

- Si la côte Nord de la Bretagne avait été attaquée le résultat aurait été le même

LA PRESSION POPULAIRE ET L'ACTION DU PARTI COMMUNISTE A PERMIS D'OBTENIR QUELQUES RESULTATS.

- Meilleurs contrôles

- Construction d'un radar à Ouessant.

Mais c'est bien insuffisant. Il faudrait un large débat avec toutes les catégories sociales et professions concernées, les propositions du Parti Communiste sont dans cet esprit.

PROPOSITIONS DU PARTI COMMUNISTE

- Action contre la pratique intolérable des pavillons de complaisance. Les Etats Unis y jouent un rôle déterminant. Les avantages sont bien connus :

  - facultés d'immatriculation
  - avantages fiscaux
  - laxisme dans le recrutement des équipages
  - coût d'exploitation réduit (30 % par rapport aux navires traditionnels)
  - non respect des règles de sécurité et de salaires, conditions de travail qui confinent à la situation qui était autrefois celle des galériens.

Cette "sacro-sainte compétitivité" met à mort nos chantiers navals et notre réparation navale.

- Les Trois quart des accidents maritimes sont le fait des pavillons de complaisance

- Le gouvernement dit qu'il lutte contre cette pratique, mais la tolère en fait. Est-ce cela le "libéralisme avancé" ?

Les organisations syndicales des marins montrent la voie à suivre. La C.G.T. a réussi à faire verser aux équipages de 55 navires des compléments de salaires représentant plus d'un million de dollars.

Ils ont bloqué à St Nazaire l'ASTYANAX hors d'état de reprendre la mer, le gouvernement ne faisant rien, ce sont eux qui défendent l'intérêt national.

ELOIGNER LE "RAIL" DES COTES

- Le décret du 24 mars qui porte ce rail de 5 à 7 miles est beaucoup trop timide.

- D'après les avis des spécialistes avertis, la position souhaitable du "rail" serait entre 30 et 50 miles.

- La bonne solution doit être recherchée dans le cadre de négociations internationales

- Mais notre pays doit prendre des initiatives pour son propre compte en attendant de les faire admettre aux autres pays.

- Il faut maitriser la circulation des navires modernes quel que soit leur tonnage.

DE NOUVEAUX MOYENS

- Il faut maitriser certaines normes techniques, coques des pétroliers, doubler les hélices et machines, doter les grands bâtiments de deux barres autonomes, prévoir des ballants pour favoriser les opérations de déséchouage.

- Il faut renforcer le repérage, la surveillance et le contrôle du trafic marchand (contrôle radar de grande portée, remorqueurs puissants de la marine nationale, le sauvetage devant être une action de service public.

- Gestion globale du trafic au moyen d'ordinateurs.

- Police maritime permanente de gardes côtes avec intervention publique obligatoire en cas d'accidents.

- Pilotage hauturier systématique et même système spatial de repérage des bateaux par satellite tel que le projet DIOSCURES étudié par le C.N.E.S. qui a sombré il y a quelques années dans la politique d'austérité.

DEVELOPPER LES MOYENS DE PROTECTION CONTRE LES POLLUTIONS

- Qu'elles soient accidentelles ou permanentes

- Il faudrait créer un corps spécialisé dans la lutte contre les différentes formes de pollution avec des effectifs et des moyens matériels suffisants et adaptés aux problèmes rencontrés.

- Ces moyens devraient être placés sous l'autorité d'une commission régionale dans laquelle les élus auraient une place importante.

- L'efficacité de ce dispositif dépendra des crédits de recherches à réaliser.

DEVELOPPER LES MOYENS POUR LE RESPECT DE NOS COTES ET NOTRE PATRIMOINE MARIN.

- Les moyens juridiques existent

- Il faut faire publier les décrets d'application de la loi du 7 juillet 1976 (droit d'intervention en dehors des eaux territoriales)

- Les moyens de défense doivent être adaptés voire renforcés.

- La marine nationale doit pouvoir contraindre et si besoin arraisonner tout bateau menaçant à quelque titre que ce soit le territoire national.

- C'est un problème de volonté politique

- Le droit maritime international ferait des progrès rapides si les sociétés pétrolières ne trouvaient pas une attitude "conciliante" auprès des gouvernements.

- Il faut séparer l'intérêt national et l'intérêt de la "Shell" fut-elle de France.

- Tout ceci coûte de l'argent mais cela coûte moins cher que le coût social que devra supporter l'économie sur plusieurs années.

TAXATION DES COMPAGNIES PETROLIERES

La solidarité nationale s'est développée. C'est réconfortant, mais à l'avenir le financement public doit être alimenté par la taxation des compagnies pétrolières et de leurs armateurs qui doivent fournir les ressources permanentes.

UN PROBLEME MAJEUR DE SOCIETE

Nous ne croyons pas en la fatalité des événements mais en la responsabilité des hommes. Ce naufrage pose des problèmes de société.

- Comment maitriser le progrès, les forces productives ?

- Comment défendre l'indépendance nationale dans une internationalisation accrue des échanges.

- Comment protéger le cadre de vie, les équilibres écologiques, la mer ?

- Comment favoriser une vie régionale démocratique, réellement autogestionnaire ?

- Ces problèmes sont court-circuités. Actuellement, le pouvoir est incapable de répondre aux vraies questions qui se posent à notre peuple et en cette circonstance à la population Bretonne.

PIÈCES JOINTES :

- DÉCLARATION DU GROUPE COMMUNISTE À LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE BREST

- DÉCLARATION DE ROLAND LE ROY

DECLARATION DU GROUPE COMMUNISTE A LA COMMUNAUTE URBAINE DE BREST

LE GROUPE COMMUNISTE A DEMANDÉ MERCREDI AU PRÉSIDENT ET AU BUREAU DE PRÉVOIR UN DÉBAT SUR LES CAUSES ET CONSÉQUENCES DE LA CATASTROPHE PROVOQUÉ PAR L'ÉCHOUAGE DE L'AMOCO CADIX ET D'EXAMINER DANS QUELLES MESURES OÙ IL NOUS EST POSSIBLE D'AIDER À CE QUE LES OPÉRATIONS DE SOLIDARITÉ SE DÉROULENT DANS LES MEILLEURES CONDITIONS POSSIBLES.

VOILÀ SUR CES QUESTIONS L'OPINION DES ÉLUS COMMUNISTES.

SUR LES CAUSES DE LA CATASTROPHE, NOUS NOUS TROUVONS DEVANT DE SORDIDES QUESTIONS D'ARGENT OU EN D'AUTRES TERMES DE PROFITS CAPITALISTES. L'AMOCO-CADIX BAT PAVILLON DE COMPLAISANCE. LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE ASSURENT 30 % DU TRAFIC MARITIME, MAIS SONT RESPONSABLES À 75 % DES ACCIDENTS DE MER. BIENTÔT, DIT-ON DE SOURCE OFFICIELLE, CES PAVILLONS COUVRIRONT 50 % DU TRAFIC MARITIME, À MOINS QUE LA COLÈRE SOULEVÉE PAR L'ASSASSINAT DE NOS CÔTES N'INCITENT LES PIRATES MODERNES QUE SONT LES ARMATEURS INTERNATIONAUX À MODÉRER LEURS AMBITIONS.

LE PAVILLON DE COMPLAISANCE C'EST EN EFFET L'ACCÈS AUX PARADIS FISCAUX QUE SONT DES PAYS COMME LE LIBÉRIA, MAIS C'EST AUSSI LE DROIT DE VIOLER LES RÈGLES DE NAVIGATION MARITIMES. LA PLUPART DU TEMPS CE GENRE DE BÂTIMENTS NE RESPECTE AUCUNE RÈGLE DE SÉCURITÉ, ILS NE SONT PAS RÉPARÉS, PAS ENTRETENUS ET SONT POURVUS D'ÉQUIPAGES MISÉRABLEMENT PAYÉS, N'AYANT AUCUNE FORMATION PROFESSIONNELLE.

LE GOUVERNEMENT FRANÇAIS ENCOURAGE LA PRATIQUE DU PAVILLON DE COMPLAISANCE. IL N'Y A PAS SI LONGTEMPS QU'IL AUTORISAIT LA COMPAGNIE NAVALE DE PÉTROLE À DÉNATIONALISER PLUSIEURS UNITÉS.

IL SUFFIT ENCORE DE RAPPELER DEUX FAITS :

IL Y A 13 MOIS AU HAVRE, LE TANKER GLOBTIK-VÉNUS, ÉTAIT LITTORALEMENT ENLEVÉ PAR DES MERCENAIRES ANGLAIS PAYÉS PAR UN MAGNAT DU TRANSPORT PÉTROLIER ANGLAIS, APRÈS QU'EUT ÉTÉ CHASSÉ UN ÉQUIPAGE ASIATIQUE EN GRÈVE.

UN PEU PLUS TARD UN CARGO PANAMÉEN LE MARLIN II PRENAIT LE LARGE À NANTES OÙ IL ÉTAIT RETENU.

DANS CES DEUX CAS, LE GOUVERNEMENT N'A RIEN FAIT DE SÉRIEUX POUR FAIRE RESPECTER NOTRE INTÉGRITÉ NATIONALE.

DE PLUS, UN DOCUMENT OFFICIEL RENDU PUBLIC PAR UNE REVUE ÉCONOMIQUE NOUS APPREND QUE SI LES TANKERS ET AUTRES SUPER PÉTROLIERS FROLENT QUOTIDIENNEMENT ET DANGEREUSEMENT LES CÔTES DE BRETAGNE, C'EST SUR CONSIGNE DE PLUSIEURS ÉTATS DONT L'ÉTAT FRANÇAIS, SOUS PRÉTEXTE DE RACOURCIR LES ROUTES DE NAVIGATION ET D'ÉCONOMISER SUR LE CARBURANT SERVANT À LA PROPULSION DES NAVIRES.

ON VOIT QUI FAIT LA LOI ICI, CE SONT LES SOCIÉTÉS ARCHI-MILLIARDAIRES, LE GOUVERNEMENT L'APPLIQUE AU MÉPRIS DES INTÉRÊTS DES POPULATIONS.

DEUXIÈME ASPECT DES CAUSES DE LA CATASTROPHE ET ENCORE L'ARGENT. LES INTERMINABLES DISCUSSIONS ENTRE ARMATEURS DU PÉTROLIER ET CEUX DU REMORQUEUR ALLEMAND "PACIFIQ" ET LA DÉCISION PRISE AU BOUT DU COMPTE DE TIRER UN TEL MASTODONTE DANS UNE MER DÉCHAINÉE, DANS DES PARAGES EXTRÊMEMENT DANGEREUX, AVEC UN SEUL REMORQUEUR. LE RÉSULTAT : 230 000 TONNES DE PÉTROLE SUR NOS CÔTES.

A NOTER QU'AU NOM DE LA "NON RENTABILITÉ" BREST N'A PLUS DE REMORQUEUR FRANÇAIS DE HAUTE MER ET DE GRANDE PUISSANCE, ALORS QUE TANT DE NAVIRES PASSENT SI PRÈS DE NOS CÔTES.

IL EST ABSOLUMENT EFFARANT QUE LES POUVOIRS PUBLICS COMPÉTENTS QUI NE POUVAIENT IGNORER LES DANGERS QUE FAISAIT COURIR À NOS CÔTES CET INCROYABLE REMORQUAGE NE SOIENT PAS INTERVENUS EN TEMPS VOULU.

MAIS VISIBLEMENT AUCUNE LEÇON N'A ÉTÉ TIRÉE DES NAUFFRAGES DU "THORREY CANYON", DE "L'OLYMPIC BRAVERY", DU "BOHELEN".

AUCUNE LEÇON AU NIVEAU DE LA PRÉVENTION, AUCUNE LEÇON AU NIVEAU DES MOYENS À METTRE EN OEUVRE POUR LUTTER CONTRE LES CONSÉQUENCES D'UN GRAVE ACCIDENT.

LE PLAN POLMAR SE RÉSUME À DES PAPIERS, DES INSTRUCTIONS, MAIS QUELS MOYENS MATÉRIELS POUVAIENT-ILS ÊTRE MIS EN OEUVRE ?

LA FRANCE NE POSSÈDE AUCUN MATÉRIEL APPROPRIÉ POUR LE POMPAGE DU PÉTROLE SUR UN TANKER EN DIFFICULTÉ, CE QUI OBLIGE À LES FAIRE VENIR, À PRIX D'OR DE L'ÉTRANGER.

LES BARRAGES FLOTTANTS SONT INEFFICACES DÈS QUE LE COURANT ATTEINT 2 KM HEURE OU QUE LA HOULE EST TROP FORTE. CE N'EST PAS PAR HASARD QU'ON LES A APPELÉS LES BARRAGES VOLANTS. AU DEMEURANT, LA FRANCE NE DISPOSE QUE DE 21 KM DE BARRAGES.

LES MOYENS DE POMPAGE DU PÉTROLE RÉPANDU, TELS LES VORTEX NE FONCTIONNENT PAS DANS LA HOULE. IL N'EXISTE PAS EN FRANCE DE NAVIRES DÉPOLLUEURS DE HAUTE MER, ET ON A REFUSÉ PLUSIEURS JOURS DURANT LES 2 UNITÉS DONT DISPOSE LA NORVÈGE, ON A FAIT AUCUNE RECHERCHE RÉELLE SUR LES DISPOSANTS.

EN BREF, LES MOYENS POUR VENIR À BOUT D'UNE MARÉE NOIRE SONT INEXISTANTS ET DÉRISOIRES. CE SONT LES TONNES À LISIER OU LES CAMIONS D'ASSAINISSEMENT QUI SE SONT RÉVÉLÉS LES PLUS EFFICACES.

A CETTE SITUATION S'EST AJOUTÉE UNE LOURDEUR BUREAUCRATIQUE INIMAGINABLE DE LA PART DE NOS GOUVERNANTS, PENDANT PLUSIEURS JOURS, AUCUNE MESURE SÉRIEUSE N'A ÉTÉ PRISE POUR AMENER, PLUS DE MILITAIRES, PLUS DE MATÉRIEL. IL A FALLU QUE LA COLÈRE S'ÉLÈVE ET S'EXPRIME POUR QUE DES MOYENS SUPPLÉMENTAIRES SOIENT AMENÉS.

A DÉFAUT DE LUTTER CONTRE LES EFFETS NÉFASTES DE LA MARÉE NOIRE, LE GOUVERNEMENT S'EST ATTACHÉ À OCCUPER LES ONDES. LA CHARGE EN REVENAIT À M. BÉCAM, CAR AU DEMEURANT CONFIER AUX POLLUEURS DES PUITS DE LA RÉGION DE QUIMPER LA TÂCHE DE COORDONNER L'ACTIVITÉ DES SERVICES CIVIL ET MILITAIRE EN PLACE EN BRETAGNE, C'EST TOUT DE MÊME UN COMBLE.

L'INCAPACITÉ À AGIR POUR LIMITER LES CONSÉQUENCES DE LA CATASTROPHE, ON LA CONSTATE MAINTENANT À UN AUTRE NIVEAU, CELUI DE LA SOLIDARITÉ.

UN EMPLOI JUDICIEUX ORGANISÉ DES ÉNERGIES, DES MOYENS

MATÉRIELS QUI SONT OFFERTS DANS UN MAGNIFIQUE ÉLAN DE SOLIDARITÉ NATIONALE.

DES PROPOSITIONS ARRIVENT DE PARTOUT, DES JEUNES, DES CAMIONS, DES MATÉRIELS DIVERS ET PRATIQUEMENT TOUT LE MONDE CE HEURTE À UN MUR. PERSONNE NE COORDONNE, NE DIRIGE POUR L'ENSEMBLE.

DÉCIDÉMENT SI LES GENS ONT DU COEUR, LES HOMMES AU POUVOIR N'ONT PAS BEAUCOUP DE TÊTE, QUAND ILS S'AGIT D'AUTRE CHOSE QUE DES INTÉRÊTS FINANCIERS, QUAND IL S'AGIT DE L'INTÉRÊT DU PAYS.

IL FAUT PRÉCISER QUE LES GENS QUI GOUVERNENT ONT, TANT QU'ILS L'ONT PU, LAISSER LES ÉLUS DE CÔTÉ, LE PLAN POLMAR INTERDIT D'AILLEURS LA CONCERTATION AVEC LES ÉLUS, LEUR PARTICIPATION AUX DÉCISIONS.

EST-CE ACCEPTABLE PAR EXEMPLE QUE LA FRANCE, VOIRE LE MONDE ENTIER, DISCUTE DE CE QUI SE PASSE SUR NOS CÔTES, ET QUE LES CONSEILLERS RÉGIONAUX DE BRETAGNE N'ONT MÊME PAS EU LEUR MOT À DIRE. SYSTÉMATIQUEMENT LE PRÉFET DE RÉGION ET LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL ONT REFUSÉ DE RÉUNIR L'ASSEMBLÉE RÉGIONALE.

QUEL BEL EXEMPLE D'ESPRIT DÉMOCRATIQUE.

ON A DIT AVEC RAISON, QUE LES DOSSIERS DE L'AMOCO CADIX, NE DEVAIENT PAS SE REFERMER DE SITÔT.

RESTE OUVERT EN EFFET LE DOSSIER DE L'INDEMNISATION DE TOUS LES SINISTRÉS, DEPUIS LE MARIN PÊCHEUR JUSQU'AUX COLLEC-

TIVITÉS LOCALES, LE GOUVERNEMENT ET LES SOCIÉTÉS PÉTROLIÈRES AURAIENT TORT DE PENSER QUE LES PORTEFEUILLES DES BRAVES GENS S'OUVRIRONT POUR QUE LES COFFRES FORTS RESTENT FERMÉS. OUI LES DÉGATS, CEUX QUI PEUVENT ÊTRE PAYÉS, CAR ON NE REMBOURSE PAS LES BLESSURES FAITES À LA NATURE QUI DEVRONT ÊTRE PAYÉES PAR LES RESPONSABLES.

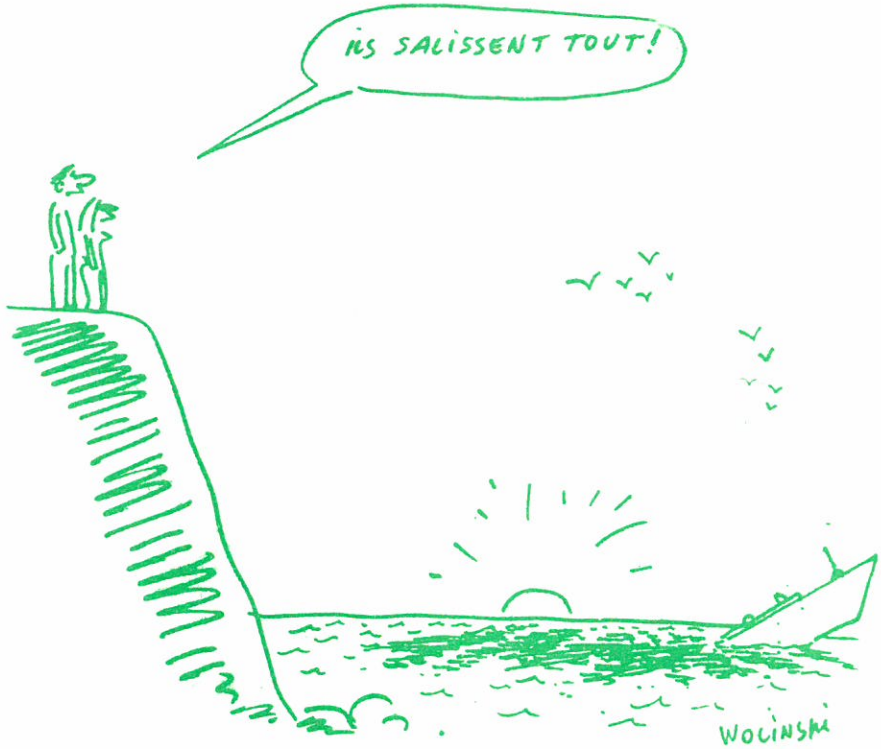
RESTE OUVERT LE DOSSIER DE LA PRÉVENTION. QUELQUES MESURES PORTANT SUR LA RÈGLEMENTATION MARITIME ONT ÉTÉ PRISES À LA HÂTE, MAIS IL FAUT ALLER PLUS LOIN, DONNER À NOTRE RÉGION DES MOYENS CAPABLES DE SURVEILLER LA NAVIGATION, DE REMORQUER, CAPABLES D'INTERVENIR.

RESTE OUVERT LE DOSSIER D'UN VÉRITABLE PLAN DE LUTTE DANS LE CAS D'UN ACCIDENT GRAVE, CE QUI SUPPOSE EN PARTICULIER COMME IL L'A ÉTÉ PROPOSÉ AU GOUVERNEMENT DEPUIS DES ANNÉES, LA CRÉATION DE CORPS SPÉCIALISÉS DOTÉS D'HOMMES ENTRAINÉS ET POURVUS DE MOYENS LEUR PERMETTANT D'INTERVENIR SUR TERRE ET SUR MER.

ENFIN RESTE POUR AUJOURD'HUI LE DÉROULEMENT, LE MEILLEUR POSSIBLE, DES OPÉRATIONS DE NETTOYAGE PAR UN EMPLOI COORDONNÉ, DES VOLONTAIRES ET DES MATÉRIELS MIS À LA DISPOSITION DES VOLONTAIRES DE CENTRE D'HÉBERGEMENT, DE VÊTEMENTS ADÉQUATS.

NATURELLEMENT, COMME ELLE L'A FAIT DÉJÀ ET DÈS LES PREMIÈRES HEURES, JE PENSE QUE LA COMMUNAUTÉ URBAINE EST PRÊTE À APPORTER TOUTE SON AIDE POSSIBLE, MAIS CE QUI SEMBLE ÊTRE D'UNE PREMIÈRE NÉCESSITÉ, C'EST LA MISE EN PLACE, PAR LES POUVOIRS PUBLICS, EN ASSOCIATION AVEC LES ÉLUS, D'UN VÉRITABLE ÉTAT MAJOR CAPABLE D'ACCUEILLIR, D'ORGANISER ET DE DIRIGER.

CES DEUX DESSINS ONT PARU DANS "L'HUMANITÉ"



DECLARATION DE ROLAND LEROY

Secrétaire du Comité Central
du Parti Communiste Français et Député
à Brest le 24 mars 1978

Les suites du naufrage de "l'Amoco-Cadiz" atteignent désormais les proportions d'une catastrophe nationale qui s'aggrave d'heure en heure.

Déjà, l'équilibre écologique des eaux bretonnes est - pour longtemps rompu - la quasi-totalité des parcs à huitres et des moulières est détruits. La pêche totalement suspendue.

Et, comme toujours quand il s'agit de l'intérêt national et du sort des travailleurs de notre pays, le pouvoir parle de "fatalité" et appelle à la "solidarité nationale". Mais, comme toujours, c'est par hypocrisie. Il s'agit pour le pouvoir de préserver, garantir, favoriser les monstrueux profits des grandes sociétés capitalistes et de faire payer les travailleurs. D'ores et déjà, il y a des gens qui sont certains de ne rein perdre dans la catastrophe : c'est la compagnie pétrolière, propriétaire de la cargaison et l'armateur marron propriétaire du navire : ils sont "couverts" par leurs compagnies d'assurance.

Par conséquent, le pouvoir n'a pris que des mesures dérisoires dont le ridicule atteint les sommets par la nomination de Mr Bécam comme "Mr Pollution".

Oui, les mesures du pouvoir sont dérisoires. Le plan "Polmar" n'a vu le jour que parce que les élus communistes avaient, après de précédentes catastrophes, demandé que soient envisagées de réelles mesures. Mais ce plan n'est qu'un plan. Il n'a aucune réalité. Ainsi, aujourd'hui dans le Finistère Nord, 250 soldats seulement sont sur place, 13 pompes ordinaires sont en service qui tombent souvent en panne car elles ne sont pas faites pour cela, 35 "tonnes à lisier" (des tonnes à purin), 31 camions d'assainissement fonctionnent. En quatre jours, le travail acharné des soldats, le dévouement sans limite des pêcheurs et des paysans n'ont permis, faute de moyens, que de pomper 600 tonnes de pétrole sur les 230 000 répandues.

Le Conseil des Ministres annonce un déblocage de crédits de cinq millions. C'est ridicule. C'est à peu près 15 jours de salaires des marins-pêcheurs de la région de Brest pour tout financer : indemnisations et moyens

techniques.

Les élus communistes de la région, avec les travailleurs et les victimes depuis le premier jour, notre délégation qui séjourne ici depuis deux jours, ressentent et partagent la colère des pêcheurs, des paysans, des commerçants, de tous les travailleurs et de toute la population. C'est pourquoi le Parti Communiste Français peut proposer un certain nombre de mesures indispensables :

D'abord, il convient d'obtenir que le gouvernement décide de prendre des mesures engageant des moyens d'Etat et cesse de s'en remettre principalement au bénévolat et à la générosité naturelle des Françaises et des Français.

Pour sauver tout ce qui peut l'être, pour préserver la vitalité si féconde de la région, il faudrait immédiatement :

1.- Engager des forces militaires considérables, des milliers de soldats auxquels une prime doit être attribuée. Utiliser spécialement les unités du génie militaire et les engins modernes dont elles disposent. Engager les hommes et les bâtiments de la marine nationale, à la mesure des nécessités. Notons au passage que ce serait mieux que d'essayer de réprimer les manifestations de colère de la population comme ce fut le cas ce soir à Brest.

2.- Faire un appel gouvernemental à la coopération internationale. C'est dans ce sens que les élus communistes au Parlement européen viennent de s'adresser par télégramme au président Roy Jenkins. Mais la nation est atteinte par la catastrophe, c'est aussi le devoir de l'Etat d'intervenir. Il doit le faire par une démarche auprès des gouvernements de la Communauté Economique Européenne, comme le prévoient les dispositions communautaires.

3.- Indemniser immédiatement les victimes en se plaçant à la mesure du préjudice subi, ce qui n'a rien à voir avec ce qu'un pêcheur me disait tout à l'heure être une aumône, en parlant des 1 200 F. attribués.

4.- Réunir, comme l'ont demandé nos camarades de la région, une session extraordinaire immédiate du Conseil Régional, des Conseils Généraux, comme il vient de l'être décidé pour le Finistère, afin de coordonner toutes les volontés, de réunir toutes les idées, de mettre en oeuvre toutes les initiatives qui brûlent de se manifester.

En même temps, le pouvoir doit prendre une série de dispositions destinées à empêcher le renouvellement de pareilles catastrophes. Dans ce domaine, il s'agit en particulier de :

1.- Faire respecter strictement dans les eaux territoriales françaises les règles de navigation,

2.- Prendre l'initiative d'une concertation internationale afin de régler la navigation des pétroliers géants dans la Manche,

3.- Réunir des moyens réels et efficaces des préventions et de protection : installation d'un réseau de radars, équipement de la marine nationale en remorqueurs assez puissants, création d'un corps spécialisé de lutte contre la pollution marine, composé d'hommes préparés, équipé de matériels adaptés.

4.- Placer sous l'autorité d'une commission régionale, à laquelle les élus prendront une part importante, la direction de ces moyens de protection.

5.- Créer des unités de recherche spécialisées et dotées de moyens de fonctionnement.

6.- Dégager les moyens financiers indispensables par financement d'Etat et taxe des compagnies pétrolières.

7.- Engager - et c'est là un aspect déterminant - une lutte sans merci contre la pratique des pavillons de complaisance. En effet, à la fin du vingtième siècle, nous en sommes à la pratique de la flibuste et de la piraterie. Elle est maintenant pratiquée pour le compte des grandes sociétés capitalistes, des pétroliers. Elle doit être combattue pour ce qu'elle est. Arraisonner les navires qui circulent en dehors de toute légalité commerciale, maritime, sociale et qui constituent un danger pour la France, l'écologie, l'humanité, c'est un droit et un devoir.

On le voit, les élections sont passées, mais les problèmes demeurent. Pour nous communistes, avec les pêcheurs, les travailleurs, toute la population de la région, nous continuerons d'agir. Des actions importantes sont prévues dans les prochains jours ici, nous y participerons, nous les soutiendrons et les exprimerons au Parlement et dans le pays.

aour maro DU

PLUS JAMAIS ÇA!