

département de la  
Charente-Maritime

-----  
Ville de ROYAN  
-----

OBJET :

Adhésion à l'Association  
" Les Riverains "

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
du CONSEIL MUNICIPAL

-----  
Séance du 26 Octobre 1962



62.090  
Le vingt six Octobre mil neuf cent soixante deux, à 21 heures, le Conseil Municipal de Royan s'est réuni en séance ordinaire, au lieu ordinaire de ses séances, à la Mairie, sous la présidence de M. Hubert MEYER, Maire, d'après convocations faites le 22 Octobre 1962.

Etaient présents : MM. MEYER, MATRAS, ROCHEDEREUX, BRENUSSEAU, LANQUE MOUCHOT, POUGET, LANQUE MOUCHOT, LANUSSE, GUILLAUD, REIX, MONGRAND, BISCAYE, ETCHEBER, NARTEAU, BUJARD, GACHET, GALLAND, BETOUS.

Représenté : M. FONTANILLE par M. MATRAS

Les Conseillers présents formant la majorité des membres en exercice, il a été, conformément à l'article 29 du Code Municipal procédé immédiatement à l'élection d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil.

M. GACHET ayant obtenu l'unanimité des suffrages a été désigné pour remplir ces fonctions qu'il a acceptées.

L'Association " Les Riverains " dont le siège social est à la Mairie de la Baule a été créée en 1959 pour lutter contre la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. Le président en est le Dr DUBOIS, sénateur-maire de La Baule.

La Commission Plénière, dans sa réunion du 19 Octobre, a donné un avis favorable à l'adhésion de la ville de Royan à cette association moyennant une cotisation annuelle de 0 NF 01 par habitant, soit 172 NF 30.

#### LE CONSEIL MUNICIPAL

Vu l'avis de la Commission Plénière en date du 19 Octobre 1962

Considérant la nécessité pour les stations binières de lutter contre la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures

décide

d'adhérer à l'Association " Les Riverains " dont le siège social est à la Mairie de La Baule

- de verser une cotisation de 172 NF 30 soit 0 NF 01 par habitant au CCP Rouen 136.20 " Les Riverains " 50 rue Ed Boullanger, Le Havre- Sarvic

- que la dépense sera imputée sur le chapitre " Dépenses Imprévues du B.P. 1962

Fait et délibéré à Royan, les jour, mois et an susdits  
Ont signé au registre *MM.* les membres présents

POUR EXTRAIT CONFORME  
Pr le Maire  
L'Adjoint Délégué,

*M. Kerhuel*



APPROUVE

ROCHEFORT-MER, le 13 NOV 1962

Le Sous-Préfet,

*[Signature]*

11/12  
18.61

" LES RIVERAINS "  
Association pour la préservation des Plages contre  
la Pollution des Eaux

-----  
Siège Social : Mairie de LA BAULE (L.A.)  
Secrétariat : 50, Rue Ed.-Boullanger  
LE HAVRE (S.M.)

Le \_\_\_\_\_

M  
Monsieur *Leclerc de Royan*  
Membre de l'Association " Les RIVERAINS "

*Char-Nav*

Monsieur et cher Sociétaire,

La Commission Nationale chargée d'apporter des suggestions à la prochaine conférence de LONDRES (Avril 1962) en vue de protéger nos rivages marins et nos grèves contre les divers rejets de produits pétroliers a été enfin constituée par les soins de Monsieur le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Les démarches répétées que j'ai, conjointement avec M. DIETSCH, Secrétaire Général de notre Association " Les Riverains " menées depuis plus de deux ans, ont contribué à la constitution de cette Commission Nationale.

Cette Commission s'est réunie le 6 Juillet 1961 au Ministère des Travaux Publics sous la Présidence de M. SAINTENY Haut Commissaire au Tourisme.

Vous trouverez ci-joint en annexe les noms des membres de la Commission. Les noms précédés d'une croix sont ceux de fonctionnaires représentant diverses administrations.

La Commission Nationale a décidé de se scinder en trois groupes de travail ou Sous-Commissions ayant chacune leur objet précis :

- 1ère Sous-Commission : Etude des préjudices causés par les rejets de mazout à la Pêche, au Tourisme et à la Conchyliculture.

J'ai été désigné comme Président de cette Sous-Commission.

...

- 2ème Sous-Commission : Les moyens et procédés de lutte à proposer à LONDRES en Avril 1962.
- 3ème Sous-Commission : Méthodes et moyens de surveillance des navires en mer.

M. DIETSCH, Secrétaire Général de notre Association "Les Riverains" a été désigné comme Président de cette Sous-Commission.

La Commission Nationale en affectant à ces Sous-Commissions deux Présidents sur trois à des membres de l'Association "Les Riverains" a reconnu implicitement leur activité et leur rôle antérieurs.

Il reste maintenant à nous aider de toute votre expérience sur les méfaits et les fréquences de pollution par mazout dont vous avez été les témoins ou les victimes.

Je vous demande instamment, puisque c'est là l'objet de la Sous-Commission que je préside, de nous faire connaître la fréquence, l'importance, la qualité, l'intensité des préjudices qui vous ont été causés par les rejets pétroliers de telle manière qu'une synthèse générale de ces méfaits nous soit rendue possible comme base des travaux dont la première Sous-Commission est chargée.

Ces renseignements devront parvenir à M. DIETSCH, Secrétaire Général de l'Association "Les Riverains", avant le 31 Août 1961.

Encore une fois je vous demande de ne pas renoncer à votre rôle de "plaignant". Et c'est en nous fournissant dans tous leurs détails les ennuis et les préjudices que vous avez eu à subir que nous pourrons au mieux préparer l'avenir et la nouvelle Conférence de LONDRES d'Avril 1962.

Comptant sur votre activité et votre dévouement, je vous prie d'agréer, Monsieur et cher Sociétaire, l'expression de mes très distingués et bien dévoués sentiments.

Docteur René DUBOIS  
Sénateur-Maire de LA BAULE  
Président de l'Association  
" Les Riverains "

*René Dubois*



COMMISSION NATIONALE DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER

---

Président : M. SAINTENY Commissaire Général au Tourisme  
Secrétaire Général : M. VINCENT Ingénieur T.P.E

LISTE DES MEMBRES

Appartenant à l'Administration

---

Représentant les  
Organisations privées

---

MM. ALLOY  
BOEUF  
DALGA  
FURNESTEIN  
GRILL  
JOCARD  
LACAMBRE (Dme le Dr.)  
LALANNE  
LESTY  
MONTMERY de  
PEILLARD  
PETITJEAN  
ROBERT  
ROCQUEMONT  
SAGUEZ  
SOLEILLE (Cdt)  
TENDRON  
VERGNE  
VIVIER

MM. BEAUPRE  
BETOUS  
CCOY  
CUNY  
DEFERT  
DESCHEMES  
DIETSCH  
DISUDONNE  
DUBOIS (Dr.)  
GIRARDET  
LARRIEU  
LE GARREC  
MARINET  
M. (CCAF)  
MARTEL  
POUGET  
SARCILLY (de)  
SERRIS  
VAISSIERES  
VILORIN (de)

"LES RIVERAINS"

Association pour lutte contre la Pollution  
des Eaux de la Mer par les Hydrocarbures

-----  
Siège social : Mairie de LA BAULE (Loire Atlantique)  
Secrétariat : 50, rue Ed. Boullanger - LE HAVRE (S.Mme)  
-----

Cette Association, créée en 1959, a l'honneur de présenter à MM. les Membres du Congrès National du Tourisme réunis à BIARRITZ, du 24 au 28 Septembre 1962, l'étude très succincte ci-après, concernant :

- Le Pétrole
- La Pollution
- La lutte contre la Pollution

suivie d'une résolution et d'un voeu.

*Colisatus 0,01 par habitant  
sort pour rayon 172<sup>NF</sup> 30.*

BIARRITZ, Septembre 1962

Le Président :

Docteur René DUBOIS  
Sénateur de la Loire Atlantique  
Maire de la Ville de LA BAULE

## POLLUTION DES EAUX

---

# MÉTHODE DE NETTOYAGE DES PLAGES

---

## DÉSAGRÉGATION ET DISPERSION DES RÉSIDUS PÉTROLIFÈRES SUR LES PLAGES AVEC LA **SÉCURITINE-PLAGE**

---

Toutes les plages sont maintenant envahies de souillures provenant des résidus de combustibles et huiles minérales utilisés ou transportés à bord des navires.

Les marées, courants et vents amènent constamment ces déchets sur les côtes et causent ainsi un grave préjudice aux riverains.

Le nettoyage des plages est une œuvre de longue haleine du fait de l'importance des souillures véhiculées constamment par la mer.

---

La solution de ce grave problème est facilitée par la **SÉCURITINE-PLAGE** qui est un composé de solvants et de produits chimiques destiné à liquéfier et à désagréger les résidus fixés sur les plages quelle que soit leur provenance : fuels, huiles minérales, cambouis, déchets de navires pétroliers, etc...

Les résidus anciens sont aussi facilement dispersés que les récents.

La **SÉCURITINE-PLAGE** est pulvérisée sur les parties souillées qui deviennent solubles dans l'eau de mer et sont, à son contact, transformées en lait aussitôt dispersé.

Sur les plages de l'Atlantique et de la Manche, le mouvement des marées assure le rinçage au moment de la marée montante.

La **SÉCURITINE-PLAGE** est livrée en emballages perdus de 20, 60 et 200 litres.

---



## POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES

### LE PETROLE.-

Connu du monde depuis la civilisation chinoise, l'Huile de Pierre (Petra + Oléum) ne servit, pendant des millénaires, qu'à des fins très limitées.

L'appauvrissement des forêts fit utiliser le charbon. L'épuisement des veines carbonifères donna, au pétrole, une vogue considérable.

Pendant les dernières décades du XIX<sup>e</sup> siècle et la première du XX<sup>e</sup>, son utilisation restreinte ne créa aucune perturbation apparente.

Progressivement, l'industrie mondiale utilisa le moteur et dès 1915, à la suite de torpillages de navires pétroliers, la Pollution des Eaux de la Mer fut constatée et jeté le premier cri d'alarme.

Des quelque 60 navires d'un tonnage global de 500.000 Tdw transportant environ 6 à 7 millions de tonnes de produits pétroliers (1914), la "flotte de l'Or Noir" passe à près de 3.000 navires en 1963 qui livreront dans le monde entier plus d'un milliard de tonnes d'hydrocarbures bruts ou raffinés (Journal de la Marine Marchande).

L'accroissement - transport est de 7 % l'an, ce qui double, chaque décennie, le volume du fret.

Le mode de transport s'est transformé. Aux navires de 6.000 Tdw (1914), d'autres atteignant 60 - 70 - 100.000 Tdw (1962) succèdent.

A une vitesse de 10 nautiques heure, du début du siècle, on demande aux pétroliers de labourer les océans à près de 20 nautiques.

Enfin, à cette flotte-transport, il faut ajouter les quelque 15.000 navires (long-courriers, caboteurs, pêcheurs, plaisanciers) utilisant ce carburant, pour leur propulsion - et leurs soutes à combustibles comme citernes de lestage. Tous contribuent à la pollution des Eaux de la Mer.

### DE LA POLLUTION.-

Ceci exposé, montrons l'origine de la pollution.

a) aux points opérationnels (chargement et déchargement) la manoeuvre des flexibles et vannes fait qu'il se produit parfois des débordements.

b) à bord des navires et des lieux d'emmagasinage et de traitement, il est procédé à des rejets à la mer.



### Nature des rejets

Ils peuvent être fortuits-temporaires. Ils sont excusables, sous réserve d'y apporter remède dès le constat.

Ils peuvent être volontaires-habituels. Ils sont criminels et doivent être sanctionnés avec la plus grande rigueur.

### Composition des rejets

#### Eaux de lestage :

Un pétrolier dont la machine est sur la partie arrière du navire ne peut tenir la mer s'il n'est convenablement placé dans ses lignes d'eau (assiette), c'est-à-dire avant non déjauge, arrière convenablement immergé.

Pour cela, il faut emplir plusieurs citernes.

À l'arrivée près du port de chargement, cette eau, qui contient une partie des boues est évacuée à la mer.

#### Eaux de lavage :

Un pétrolier doit être entretenu, surtout si, à chaque voyage, il doit transporter des produits divers.

Ses citernes, selon un tour de rôle, sont lavées, rincées, etc... Sur les plaques de rouilles derrière lesquelles demeurent des produits pétroliers, de l'eau à 80° C. est projetée sous pression de 14 kgs/cm<sup>2</sup>.

Ces eaux de lavage et de rinçage sont également rejetées à la mer. Ce sont des eaux polluées à forte densité.

#### Boues :

Les produits transportés contiennent en suspens des sédiments insolubles : boues, oxydes, corps organiques, oxygénés, sulfurés, azotés, qui se déposent dans le fond des citernes, et y forment, entre les varangues, un important volume d'impuretés qui engorgent les crépines des collecteurs de chargement.

Ces boues sont ramassées, portées sur le pont dans des seaux et déversées le long du bord.

Leur traitement mécanique par le jeu des houles en fera des conglomérats de tous volumes qui s'agglutinent aux sables, se collent sur les galets et les roches, et partant, sont transportés dans les habitations, les hôtels, les caravanes, les tentes et plus modestement, sur les vêtements et ensembles de bains.

### Volume des rejets

Le pourcentage des déchets est évalué à 1 % du tonnage transporté dans les citernes nettoyées selon un cycle régulier et représentant environ 1/3 des volumes totaux.

Pour 1963 - année de prévision - ce sont 3,5 millions de tonnes qui seront rejetées à la mer, soit environ 10.000 m<sup>3</sup> par jour.

L'Atlantique Nord, centre principal du trafic, sera pollué par près de 7.000 m<sup>3</sup>/jour.

Ceci, du seul fait des transporteurs et si l'on ajoute les déversements des 15.000 navires déjà cités qui utilisent leurs soutes à combustibles comme citernes de lestage, le chiffre passe de 7 à 8.500 m<sup>3</sup>/jour (Rappelons qu'1 m<sup>3</sup> de produit léger, forme une "pellicule mono-moléculaire" couvrant près de 12 à 1500 hectares en une semaine).

Notons, toutefois, qu'une partie du demeurant peu importante des rejets disparaît naturellement :

- a) par effet de la chaleur, la lumière, l'air.
- b) par absorption par les bactéries marines qui trouvent un aliment "carboné" dans cet ensemble minéral.

#### DES REFAITS DE LA POLLUTION

Le Progrès a donc introduit l'usage courant des combustibles liquides. A côté des immenses avantages que procurèrent ces produits, il faut reconnaître qu'ils sont la source d'inconvénients désagréables.

Les ESTIVANTS, sur les plages ou sur les bords des cours d'eau, déplorent la présence de produits pétroliers sur les plans d'eau et leurs rivages.

Les PECHERS, les CHASSEURS, les OSTRICULTEURS, etc... se plaignent de l'éloignement et même de la disparition du poisson, du gibier, des rocailles et coquillages, du fait de ces mêmes résidus.

Les HOTELIERS voient leurs établissements moins fréquentés par les estivants et les touristes.

Les SYNDICATS D'INITIATIVES et BUREAUX DU TOURISME déploient parfois en vain les ressources de leurs propagandes multiples.

Les PARTICULIERS ou SOCIÉTÉS qui usent les passages d'eau et les excursions en mer, dans les rades et eaux abritées, sont désolés de voir s'amenuiser leur clientèle estivale et saisonnière.

Les GROUPEMENTS, s'occupant du placement des enfants en colonies maritimes de vacances, sont de plus en plus enclins à rechercher, pour les mêmes raisons, les colonies terrestres.

L'INDUSTRIE AUTOMOBILE, dans toutes ses branches, constate une récession de ses débouchés vers nos côtes, moins fréquentées.

Les Services : SANTE-PUBLIQUE, HYGIENE, TOURISME, SPORTS, les SOCIETES DE SECOURS, constatent que l'abandon progressif par les vacanciers des lieux de tourisme et de repos qu'offrent les plans d'eau, augmente les charges sociales de l'Etat.

Les conséquences de la pollution de la mer sur la faune et la flore sont importantes.

Avifaune : c'est la destruction de la gent ailée dont l'utilité est aussi incontestable que la grâce des ébats est admirée de tous les familiers des plages.

Le plumage de ces gracieux oiseaux qui leur permet de plonger et demeurer immergés dans une eau à 0°, constitue une couverture isolante, perd, lorsqu'il est enduit de corps gras d'hydrocarbures, une grande partie de ses qualités protectrices. Ne pouvant plus s'envoler, l'oiseau meurt lentement d'hypothermie.

Environ, 200.000 oiseaux périssent chaque année du fait de la pollution par le mazout.

Faune marine : moins sensible à ces méfaits. Les pêcheurs observent qu'elle émigre des côtes polluées vers celles plus saines.

Cependant, dans les parties du littoral soumises aux jeux des marées, les gisements naturels de coquillages deviennent impropres à la consommation. Il est même dangereux de les récolter. Certains mollusques, analysés ont laissé apparaître des traces de substances hydrocarbonées cancérigènes que le pétrole naturel ne contient pas, mais que révèlent les huiles et résidus vidangés après usure ou soumis à une élévation de température.

Flore : lorsque la pollution atteint un certain degré (ports et étangs), on constate un appauvrissement général de la flore allant jusqu'à la disparition de toute vie végétale, c'est le vide biologique.

Les algues et goémons fréquemment imprégnés de "nodules de mazout" deviennent impropres à leur utilisation.

La gravité des conséquences biologiques de la pollution, souvent ignorées ou jugées de peu d'importance, pose le problème de LA PROTECTION DE LA NATURE associée à celle de l'Homme. (1)

### MECANISME DE LA POLLUTION

Après avoir montré l'origine et l'importance de la Pollution ainsi que ses méfaits, il faut aborder son mécanisme.

#### a) Vents & courants

Rejetée à la mer, la masse polluante est livrée au jeu des vents et des courants avec tout ce que ce problème assez mal connu comporte de lois.

Vents - généraux dont la force et la direction sont en général fonction des saisons, de la configuration des côtes, etc...

Courants - généraux selon la forme de la terre, la différence de densité des eaux, particuliers, par apport d'éléments extérieurs tels les fleuves par exemple, dits "de marées", alternant avec celles-ci et dont la force en dépend.

b) Houles : les houles brassent des masses d'eau, leur action mécanique est semblable à celle du batteur en cuisine. Il se produit une émulsion des rejets gras qui se transforment en conglomérats de volumes variables et de poids divers. Certains pèsent plusieurs kilogrammes.

c) Distance des rejets par rapport aux côtes

Aucune limite n'était fixée, ce qui fait que les "pétroliers" et autres procédaient à leurs premiers travaux d'entretien dès la sortie du port de déchargement, d'où pollution plus ou moins rapide des côtes. Ceci est une question de civisme des transporteurs.

#### LUTTE CONTRE LA POLLUTION

Dès 1915, époque à laquelle les premières grandes pollutions apparurent (début de la guerre sous-marine et torpillage de pétroliers en Manche), tous les Gouvernements signalèrent ce danger et s'émurent de son importance.

En 1926, le Gouvernement américain réunit une "Conférence préliminaire de la pollution des eaux navigables par le pétrole" à laquelle participe la FRANCE.

En 1948, à Genève, autre conférence qui n'apporte, en fait, aucune modification.

En 1954, devant l'ampleur catastrophique de la pollution et ses ravages, tant sur le plan maritime que touristique, la GRANDE BRETAGNE réunit 30 Nations.

La FRANCE s'y présente sans aucun désir d'agir énergiquement contre les auteurs de ces néfaits.

#### CONVENTION DE LONDRES 1954

- Ratifiée le 26 Juillet 1957
- Entrée en vigueur : 26 Juillet 1958
- Publiée en J.O.R.F. : 7 Octobre 1958

En fait, l'entrée réelle en vigueur est celle de la Publication au J.O.R.F.

Sans entrer dans le détail des mesures préconisées par la Convention :

- 1) Interdiction de tout rejet par progressivité des moyens dont disposeront les Ports et les Navires.
- 2) Installation de réception des résidus et leur traitement dans les ports opérationnels et de réparation.
- 3) Equipement de la flotte pétrolière en séparateurs des eaux de lavage et de nettoyage d'avec les résidus (tolérance : 1/10.000<sup>e</sup>) et réservation d'une citerne d'entreposage de ceux-ci.
- 4) Ediction du principe de pénalisation des délinquants mais sans fixer un taux international, chaque Nation agissant dans le cadre de ses lois.
- 5) Rédaction d'instructions pour prévenir la pollution.
- 6) Création d'une Commission Nationale dans chaque pays co-participant.
- 7) Constitution d'une organisation internationale ayant un "Bureau", connue à présent sous le titre : INTERGOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANISATION (IMCO) dont le sigle français est O.M.C.I.
- 8) Décision d'une réunion en 1958.

#### MESURES OFFICIELLES

Aucune mesure n'est prise avant 1959.

La Marine Nationale, dans une circulaire, donne à la Base aéronautique de LANN BIHOUE des instructions de constat de délits à l'occasion seulement d'exercices ou de missions.

Le lourd processus de ces constats et de la suite qu'ils comportent rend, compte tenu des appareils trop rapides, l'instruction inopérante.

#### Marine Marchande

Fait mener par ses services côtiers une enquête qu'un personnel restreint et déjà surchargé ne peut mener à bien (n'y voit-on pas l'Etang de Berre classé dans les zones de pollution peu abondantes, alors que toute vie animale et végétale en est totalement disparue).

Une circulaire d'Août 1959 fixe la mission des vedettes "garde-pêche" (engins trop lents et de trop faible rayon d'action).

Mais, pendant ce temps, les services compétents ne font rien pour faire équiper "la flotte de l'Or Noir". Le Port de BREST par contre est équipé d'une station de dégazage alors que ce n'est pas un port opérationnel du pétrole.



En 1959, une Conférence restreinte se tient à Londres. La FRANCE n'y est pas représentée.

C'est donc le signe très net de son désir de ne pas poursuivre la lutte contre la pollution.

En 1962 : une Conférence internationale se réunit encore à LONDRES.

La FRANCE envoie une délégation dans laquelle se retrouvent les éternels représentants "non combattifs" pour ne pas dire opposés à la lutte contre la pollution (ce qui est presque une honte) auxquels ont été joints quelques nouveaux venus, ardents partisans de la cessation de la pollution pour la défense du Tourisme, de la Santé Publique, et la Protection de la Nature.

- 41 Gouvernements au lieu de 32 sont représentés.
- 14 " " " " de 10 ont des observateurs.

Cette Conférence innove peu mais amende celle de 1954, notamment :

- 1°) Dans les normes auxquelles doivent satisfaire les séparateurs.
- 2°) de l'assimilation des huiles de graissage aux hydrocarbures persistants.
- 3°) Entrepris de recherches sur la prévention de la pollution et centralisation des résultats.
- 4°) Etablissement d'instructions sur les moyens d'éviter la pollution, en recommandant que, si possible, ces documents revêtent un caractère international de principe et de forme.
- 5°) Extension des zones à 100 nautiques au lieu de 50. Protection accrue de certaines côtes (dont celles de FRANCE, tant atlantiques que méditerranéennes).

Elle a, d'autre part, étendu ses prescriptions d'équipement à des navires de plus faible tonnage et/ou puissance ainsi qu'à certains dérogataires de 1954.

Enfin, elle lance l'appel à tous les Gouvernements présents ou observants, pour qu'ils ratifient les Conventions de 1954 et de 1962, la seconde amendant la première (Résolution N° 2).

#### RATIFICATION

1°) En ce qui concerne la FRANCE, la ratification peut être faite par Décret.

2°) Les Gouvernements des Nations nouvelles qui, en 1954, étaient encore membres de la Communauté, et dont les territoires sont baignés par les Océans, ont conservé une structure administrative semblable à la nôtre.

Le Gouvernement de la PR/MCE se doit d'éclairer ses anciens associés sur la nécessité de lutter contre une pollution qui, un jour, sera portée sur leurs rivages.

#### COMMENT LUTTER

1°) Rédactions de réclamations - Etablissement de documents photographiques, de statistiques saisonnières - signatures de pétitions.

2°) Groupement des documents au sein d'un Organisme qui les utilisera près de la Commission Nationale et des Pouvoirs Publics.

3°) Organisation de la Commission Nationale selon ses attributions.

4°) Vote d'une loi de répression établissant des pénalités très lourdes, tant financières que pénales et même commerciales.

La lutte contre la pollution se heurtera à la volonté des transporteurs de ne point supporter de frais d'équipement, ni surtout de retards dans les rotations et exploitation des navires.

S'il n'est pas question de gêner le commerce maritime, il n'est pas davantage pensable qu'une fraction infime en nombre de la collectivité s'arroge le droit de transformer en égout l'immensité des Océans, bien essentiellement commun dont chacun doit pouvoir jouir en toute quiétude et au maximum.

Sinon, il n'est pas besoin de créer des stations balnéaires, touristiques, thalassothérapeutiques, si l'élément de base auquel on demande tout, est souillé, pollué, impropre à donner ce que l'on attend de lui.

Avant de clore, un mot doit être dit de la COMMISSION NATIONALE DE LA POLLUTION DES EAUX DE MER PAR LES HYDROCARBURES Com. Nat. Pol. Hyd. (C.N.P.H.)

Demandée par la Conférence de Londres de 1954, formée le 29 Avril 1961, elle s'est réunie le 6 Juillet de la même année, et pourtant ne fut pas consultée lors de la rédaction des propositions françaises présentées à la Conférence de 1962.

Elle est théoriquement composée par moitié de représentants de l'Administration et d'organismes privés.

En fait, dans ce deuxième groupe, plusieurs membres sont dépendants, de près ou de loin, du premier, ce qui ne rend pas aisée la tâche de la minorité.

Son rôle de 1954 (Résolution N° 7)

Etudier d'une façon suivie la question de la Pollution par les Hydrocarbures.

Recommander des mesures pratiques pour la prévenir et effectuer, à cette fin, toutes les recherches nécessaires.

Rôle très restreint, d'autant plus restreint que certains services ont mis tout en oeuvre pour rendre inefficace et même inopérante son action.

Son rôle de 1962 (Résolution N° 14)

De l'ensemble des travaux de la Conférence, celui-ci prend une grande extension, dont en particulier :

- Recherches sur la prévention de la Pollution de la Mer par les hydrocarbures.

- Préparation des Instructions sur les moyens d'éviter la pollution.

- Installations portuaires et de bord (spécification des normes internationales des appareils)

- Contrôle au port et en mer.

- Relations avec les Commissions des autres Pays.

- Tendre ses efforts vers l'interdiction totale de tous rejets.

Rôle important qui signifie sa division en trois parties :

A - Recherches scientifiques

- 1) biologiques, hydrographiques
- 2) techniques, mécaniques
- 3) Possibilités de réalisation.

B - Contrôle et Répression

- 1) au port
- 2) à la mer

C - Liaisons avec C.I.C.I. et les autres Commissions Nationales.

Vaste programme qui aurait déjà dû être appliqué depuis le 13 Mai 1962, date de la signature sans ratification par les représentants de la FRANCE à la Conférence de Londres.



"3°- Obligent, sous sanctions sévères, les navires à respecter les prescriptions de la Convention".

oOoo

(1) AVIFAUNE - FAUNE & FLORE (extrait de l'étude de N.G. TENDRCK, Sous-Directeur au Muséum d'Histoires Naturelles de PARIS 1962). Le même auteur a, d'autre part, souligné que la création de stations de Thalassothérapie ne pouvait être envisagée que dans des zones où rien ne peut polluer les eaux de la mer. (Pollutions organiques, chimiques, mécaniques).