

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

1. **Lutte contre le travail illégal.** – Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire (p. 3).

M. Rudy Salles, rapporteur de la commission mixte paritaire.

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi.

TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (p. 4)

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 4)

MM. Rémy Auchédé,
Christian Cabal,
Camille Darsières,
Rudy Salles.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 6)

Adoption de l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

2. **Etablissement public, industriel et commercial de l'étang de Berre.** – Discussion d'une proposition de loi (p. 6).

M. Olivier Darrason, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 8)

MM. Rémy Auchédé,
Christian Cabal,
Henri d'Attilio,
Pierre Albertini,
Jacques Vernier.

Clôture de la discussion générale.

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 13)

Article 1^{er}. – Adoption (p. 14)

Article 2 (p. 14)

Amendement n° 2 de M. Cabal : MM. Christian Cabal, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Amendement n° 3 rectifié de M. Cabal : MM. Christian Cabal, le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption de l'amendement n° 3, deuxième rectification.

Adoption de l'article 2 modifié.

Articles 3 à 6. – Adoption (p. 15)

Article 7 (p. 15)

Amendement n° 5 de M. Darrason : M. le rapporteur, Mme le ministre. – Adoption.

Adoption de l'article 7 modifié.

Article 8. – Adoption (p. 16)

Article 9 (p. 16)

Amendement n° 4 du Gouvernement : Mme le ministre, M. François-Michel Gonnot, président de la commission de la production. – Adoption.

Adoption de l'article 9 modifié.

Article 10. – Adoption (p. 16)

Titre (p. 17)

M. le président.

EXPLICATION DE VOTE (p. 17)

M. Rémy Auchédé.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 17)

Adoption de l'ensemble de la proposition de loi.

Suspension et reprise de la séance (p. 17)

3. **Mandataires en vente de véhicules neufs.** – Discussion d'une proposition de loi (p. 17).

M. Raymond Couderc, rapporteur de la commission de la production.

M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 19)

M. Gérard Larrat.

PRÉSIDENCE DE M. DANIEL COLLIARD

MM. Rémy Auchédé,
Christian Bataille,
Pierre Laguillon,
Jacques Vernier.

Clôture de la discussion générale.

M. le ministre.

Article unique (p. 24)

Amendement n° 14 de M. Vernier : MM. Jacques Vernier, le rapporteur, le ministre, Pierre Laguillon. – Retrait.

Les amendements n°s 13 et 12 de M. Vernier sont également retirés.

ARTICLE L. 121-54

DU CODE DE LA CONSOMMATION (p. 25)

Amendement n° 3 de M. Larrat : MM. Gérard Larrat, le rapporteur, le ministre, Pierre Albertini, Jacques Vernier. – Adoption.

ARTICLE L. 121-55

DU CODE DE LA CONSOMMATION (p. 26)

Amendement n° 4, deuxième rectification, de M. Larrat, avec le sous-amendement n° 21 de la commission : MM. Gérard Larrat, le rapporteur, le ministre, Jacques Vernier. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

ARTICLE L. 121-56

DU CODE DE LA CONSOMMATION (p. 27)

Amendement n° 20 de M. Couderc : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 16 de M. Couderc : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 7 de M. Vernier : MM. Jacques Vernier, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 8 rectifié de M. Vernier : MM. Jacques Vernier, le rapporteur, le ministre, Pierre Laguilhon. – Rejet.

Amendement n° 9 de M. Vernier : MM. Jacques Vernier, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n° 5 rectifié de M. Larrat : MM. Gérard Larrat, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 1 de M. Bataille : MM. Christian Bataille, le rapporteur, le ministre, Pierre Laguilhon. – Rejet.

Amendement n° 17 de M. Couderc, avec le sous-amendement n° 23 de M. Vernier : MM. le rapporteur, le ministre, Jacques Vernier. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

ARTICLE L. 121-57

DU CODE DE LA CONSOMMATION (p. 31)

Amendement n° 18 de M. Couderc : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n° 6 de M. Larrat : M. Gérard Larrat. – Retrait.

Amendement n° 19 de M. Couderc, avec le sous-amendement n° 22 de M. Vernier, et amendement n° 15 de M. Vernier : MM. le rapporteur, Jacques Vernier, le

ministre. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement n° 19 modifié ; l'amendement n° 15 n'a plus d'objet.

APRÈS L'ARTICLE L. 121-57

DU CODE DE LA CONSOMMATION (p. 32)

Amendement n° 10 de M. Vernier : MM. Jacques Vernier, le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Titre (p. 32)

M. le président.

Adoption de l'article unique modifié de la proposition de loi.

4. **Adoption d'une résolution portant sur des propositions d'actes communautaires** (p. 32).
5. **Dépôt de rapports** (p. 32).
6. **Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat** (p. 33).
7. **Ordre du jour** (p. 33).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. PHILIPPE SÉGUIN

M. le président. La séance est ouverte.
(*La séance est ouverte à quinze heures.*)

1

LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL

Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre soumettant à l'approbation de l'Assemblée le texte de la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif au renforcement de la lutte contre le travail illégal.

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion du texte de la commission mixte paritaire (n° 3403).

La parole est à M. le rapporteur de la commission mixte paritaire.

M. Rudy Salles, rapporteur de la commission mixte paritaire. Monsieur le président, madame le ministre délégué pour l'emploi, mes chers collègues, la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif au renforcement de la lutte contre le travail illégal s'est réunie après la deuxième lecture de ce projet de loi par le Sénat.

Je rappelle que nos collègues sénateurs avaient adopté le texte voté par l'Assemblée en n'y apportant qu'une seule modification de fond, les autres relevant de la précision ou de la coordination.

C'est ainsi que sur l'article 1^{er} A relatif à la sanction du défaut de déclaration préalable à l'embauche, le Sénat avait précisé la procédure de recouvrement de la pénalité due aux URSSAF afin d'écarter toute possibilité de régularisation et, d'autre part, avait maintenu l'application de la contravention existant à l'heure actuelle jusqu'à la mise en œuvre de la nouvelle pénalité.

A l'article 1^{er} BA, relatif au versement des cotisations sociales par l'employeur en cas de requalification d'une relation de travail indépendant en contrat de travail, le Sénat avait précisé que cette disposition s'entend dans la limite des prescriptions en vigueur pour le paiement des arriérés de cotisations et contributions à régulariser.

Ainsi que je l'ai indiqué, le Sénat avait apporté une modification de fond à l'article 10 *ter* relatif à la procédure de sanction par les collectivités publiques de leurs cocontractants qui continueraient à pratiquer le travail en dépit d'une mise en demeure. En effet, le texte proposé

par le Gouvernement et adopté par l'Assemblée prévoyait une résiliation automatique du marché ou du contrat au cas où le cocontractant ne régulariserait pas sa situation. Le Sénat a considéré que cette automaticité pouvait être préjudiciable à l'intérêt même de la collectivité publique et a préféré retenir le principe d'une résiliation facultative.

Je souligne que j'avais moi-même soulevé ce problème devant l'Assemblée et il avait été convenu que la difficulté serait étudiée dans la suite de la navette. Le texte voté par le Sénat aboutit à une procédure qui est apparue équilibrée à la commission mixte paritaire. Celle-ci l'a donc adopté, ainsi que les cinq autres articles qui lui étaient soumis.

Je voudrais en conséquence me féliciter que les deux assemblées soient parvenues à un accord total sur le texte : je dirais, madame le ministre, que cela montre bien l'intérêt de laisser la navette se poursuivre. Je suis certain que si l'urgence avait été déclarée, le projet de loi aurait été moins complet que le texte auquel nous sommes arrivés. Il comporte désormais des dispositions majeures permettant de lutter plus efficacement contre toutes les formes de travail illégal.

J'observe également que deux de ces dispositions sont dues à l'initiative des parlementaires et notamment des députés. En effet, la sanction automatique du défaut de déclaration préalable à l'embauche avait été introduite par l'Assemblée en première lecture et c'est à la suite d'un amendement de l'Assemblée que le Gouvernement a été amené à proposer une procédure de responsabilisation des collectivités publiques face au travail illégal pratiqué par les entreprises avec lesquelles elles passent des contrats et des marchés.

J'en profite pour souligner à nouveau que la prévention et la lutte contre le travail illégal doivent, à mon sens, être prises en compte dans la prochaine réforme du code des marchés publics, et je compte sur vous, madame le ministre, pour y veiller.

Je conclurai en insistant sur le fait que, contrairement à ce que l'opposition voudrait faire croire, nous nous donnons avec ce texte des moyens concrets pour lutter contre le travail illégal. Il appartient désormais aux services de contrôle d'utiliser pleinement les outils nouveaux que nous leur donnons. Je souhaite à cet égard qu'une coordination maximale puisse être mise en œuvre sous l'égide de la nouvelle délégation interministérielle qui sera créée parallèlement à la promulgation de la loi et je voudrais exprimer mon soutien au Gouvernement pour cet effort de longue haleine. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à Mme le ministre délégué pour l'emploi.

Mme Anne-Marie Couderc, ministre délégué pour l'emploi. Mesdames, messieurs les députés, à ce stade de nos travaux, je veux vous dire combien j'ai apprécié le travail législatif qui a été fait ici et remercier notamment les deux rapporteurs, M. Salles et M. Léonard.

Le texte a été considérablement amélioré par les travaux que nous avons pu faire ensemble. Je le considère comme essentiel. Il contribuera en effet à améliorer d'une manière significative l'efficacité de la lutte contre le travail illégal sous toutes ses formes.

Je ne reviendrai pas sur toutes ses dispositions, mais je tiens à exprimer mon regret – le seul – à propos de l'attitude de l'opposition. En effet, j'aurais souhaité que se dégage un consensus sur un texte qui va, d'une part, mieux assurer la défense des salariés, souvent victimes des pratiques du travail illégal, et d'autre part, assurer une concurrence plus loyale au sein de notre pays, donc mieux défendre l'emploi. Cela dit, j'assure l'Assemblée que la détermination du Gouvernement saura se traduire sur le terrain. La délégation interministérielle qui va être mise en place permettra aux corps de contrôle de mieux coordonner leurs actions et, lorsque cela s'avèrera nécessaire, d'intervenir de façon simultanée, sur l'ensemble du territoire.

M. Patrick Ollier, Très bien !

Mme le ministre délégué pour l'emploi. Soyez donc certains de la volonté du Gouvernement en ce sens. En mon nom et au nom de Jacques Barrot, je remercie à nouveau les rapporteurs et l'ensemble des députés qui ont participé à l'amélioration du texte proposé par le Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Texte de la commission mixte paritaire

M. le président. Je donne lecture du texte de la commission mixte paritaire :

PROJET DE LOI RELATIF AU RENFORCEMENT DE LA LUTTE CONTRE LE TRAVAIL ILLÉGAL

« Art. 1^{er} A. – I. – Les deux derniers alinéas de l'article L. 320 du code du travail sont ainsi rédigés :

« Le non-respect de l'obligation de déclaration, constaté par les agents mentionnés à l'article L. 324-12, entraîne une pénalité dont le montant est égal à trois cents fois le taux horaire du minimum garanti prévu à l'article L. 141-8. Cette pénalité est recouvrée par l'organisme de recouvrement des cotisations de sécurité sociale dont relève l'employeur selon les modalités et dans les conditions fixées pour le défaut de production de la déclaration prévue à l'article R. 243-14 du code de la sécurité sociale, ou, le cas échéant, par l'article 1143-2 du code rural.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités d'application de l'alinéa qui précède, lequel entrera en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet 1998. »

« II. – Le troisième alinéa de l'article L. 320, dans sa rédaction antérieure à la promulgation de la présente loi, reste applicable jusqu'à la parution du décret mentionné ci-dessus. »

« Art. 1^{er} BA. – L'article L. 120-3 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Celui qui a eu recours aux services d'une personne visée au premier alinéa dans des conditions qui permettent d'établir l'existence d'un contrat de travail est tenu au paiement des cotisations et contributions dues aux organismes chargés d'un régime de protection sociale

ainsi qu'aux caisses de congés payés mentionnées à l'article L. 223-16 au titre de la période d'activité correspondant à l'exécution de ce contrat, dans la limite des prescriptions applicables à ces cotisations et contributions. »

.....

« Art. 2 *bis*. – I. – Le premier alinéa de l'article L. 620-3 du code du travail est complété par les mots : "et de façon indélébile" ».

« II. – Les deux derniers alinéas de ce même article sont supprimés. »

« Art. 2 *ter*. – *Supprimé.* ».....

« Art. 7 *bis*. – Après l'article L. 125-3-1 du code du travail, il est inséré un article L. 125-3-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 125-3-2. – Les agents de contrôle visés aux articles L. 611-1 et L. 611-15 sont habilités à se communiquer réciproquement tous renseignements et tous documents nécessaires à l'accomplissement de leur mission de lutte contre le marchandage et le prêt illicite de main-d'œuvre.

« Dans le cadre de cette mission, ils peuvent se faire présenter les devis, les bons de commande ou de travaux, les factures et les contrats ou documents commerciaux relatifs aux opérations de marchandage et de prêt illicite de main-d'œuvre. »

.....

« Art. 10 *ter*. – L'article L. 324-14-1 du code du travail est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« Sans préjudice des dispositions de l'article L. 324-14, toute personne morale de droit public ayant contracté avec une entreprise, informée par écrit par un agent mentionné à l'article L. 324-12 de la situation irrégulière de cette entreprise au regard des obligations fixées par l'article L. 324-10, l'enjoint aussitôt par lettre recommandée avec demande d'avis de réception de faire cesser sans délai cette situation.

« L'entreprise mise ainsi en demeure doit, dans un délai de quinze jours, apporter à la personne publique la preuve qu'elle a mis fin à la situation délictuelle. A défaut, le contrat peut être résilié sans indemnité, aux frais et risques de l'entrepreneur.

« La personne publique informe l'agent auteur du signalement des suites données par l'entreprise à son injonction. »

.....

Explications de vote

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Rémy Auchedé.

M. Rémy Auchedé. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, nous nous sommes exprimés lors des deux précédentes lectures sur ce projet de loi. Au nom de la lutte contre le travail illégal, il donne en fait un caractère policier à la législation du travail. Toutes les propositions que nous avions faites pour permettre de remonter jusqu'aux organisateurs de filières ont été repoussées, si bien qu'au lieu des donneurs d'ordres, ce sont les salariés qui vont être pénalisés, victimes des nouvelles dispositions.

En effet, vous autorisez l'entrée des forces de police dans les entreprises en l'absence de tout délit. Alors que chacun sait que le nombre des inspecteurs du travail est

insuffisant, au lieu d'augmenter leur nombre, vous transférez certaines de leurs missions aux forces de police, ce qui semble un comble.

Le code du travail dont l'objet est la protection des salariés au travail, se voit ainsi modifié pour permettre aux forces de police d'effectuer des contrôles d'identité sur les lieux de travail, tandis qu'on laisse tranquille les donneurs d'ordres.

Quand on sait par ailleurs que sur cent salariés en situation de travail illégal, dix seulement sont des étrangers en situation irrégulière, on peut s'interroger sur les motivations qui vous conduisent à une telle disposition qui figure dans ce texte comme d'ailleurs dans le projet de loi relatif à l'immigration.

Ce texte, en désignant indirectement les immigrés comme boucs émissaires, ne prend pas en compte les véritables responsables de la crise et du chômage. En niant les responsabilités de grands groupes dans la sous-traitance en chaîne, dans l'organisation de filières, en ne prenant pas les dispositions pour combattre efficacement le travail illégal, le Gouvernement vise en fait un autre objectif qui, en réalité, peut aboutir à renforcer racisme et xénophobie.

C'est la raison pour laquelle le groupe communiste confirme son opposition résolue.

M. le président. La parole est à M. Christian Cabal.

M. Christian Cabal. Bien entendu, le groupe RPR votera ce texte, car, dans le cadre d'une politique d'ensemble cohérente et humaniste vis-à-vis des questions de l'immigration, il n'était pas possible de laisser en l'état les textes régissant le problème du travail clandestin en particulier.

Ce texte fait la synthèse des besoins et des nécessités, il observe les prescriptions acceptées par tous du code du travail et répond à des objectifs fondamentaux : faire en sorte que les travailleurs réguliers soient dans des conditions de travail, de rémunérations et de respect du code du travail absolument parfaites et qu'en revanche, un certain nombre de situations fassent l'objet des contrôles nécessaires à la paix sociale.

M. le président. La parole est à M. Camille Darsières.

M. Camille Darsières. Monsieur le président, madame le ministre, mes chers collègues, le travail clandestin concerne très peu de travailleurs étrangers en situation irrégulière sur le territoire français, personne, ici, ne l'ignore.

Je le rappelle, selon les informations transmises par la mission de lutte contre le travail clandestin et le trafic de main-d'œuvre concernant les infractions relevées, moins de 10 % des salariés illégalement employés sont des étrangers dépourvus de titre de travail et de séjour, 57 % sont des Français, 33 % des travailleurs immigrés en situation régulière ; mais surtout 74 % des employeurs verbalisés sont français.

On ne saurait donc faire l'amalgame entre travailleurs immigrés et travailleurs clandestins, et on devrait tirer toutes les conséquences du fait que les véritables responsables du travail clandestin, ce sont les employeurs, les donneurs d'ordre. Lorsqu'il s'agit de sous-traitance en cascade, les donneurs d'ordre peuvent être de véritables organisateurs de travail clandestin et les salariés, immigrés ou non, en sont les véritables victimes.

Or, le travail clandestin a pour conséquence, au-delà de la précarité particulière des salariés, un manque à gagner important pour la sécurité sociale ainsi qu'une

forte déperdition fiscale. Il dénote un manque coupable de civisme au regard du maintien de notre protection sociale, comme au regard de la solidarité nationale.

M. Yves Verwaerde. Bien sûr !

M. Camille Darsières. Si l'on avait voulu lutter efficacement contre toutes les formes de travail illégal – travail clandestin ou dissimulé, marchandage ou trafic de main-d'œuvre, prêt illicite de main-d'œuvre, fausse sous-traitance et faux artisanat –, sans doute aurait-il fallu étendre les moyens d'investigation des agents de contrôle et notamment des inspecteurs du travail. Ce fut l'objet essentiel des amendements du groupe socialiste, afin que les véritables responsables du travail clandestin soient incriminés. Vous en aviez accepté certains, dans un premier temps, en première lecture. Pourquoi être revenus en arrière ?

Oui, nous avons déposé des amendements qui auraient pu être de véritables outils, au service de la lutte contre le travail clandestin, et vous les avez finalement refusés. Par exemple, vous avez refusé que les agents de contrôle aient eu accès aux documents comptables. Comment vérifier alors si les cotisations à l'URSSAF ont été versées ou non ? Comment vérifier encore que les heures supplémentaires payées « au noir » mais non déclarées n'ont pas été éliminées de la comptabilité de l'employeur ?

Pour résumer, le ou les remèdes proposés passeront à côté du mal – loin de l'éradiquer. Sur le territoire hexagonal, c'est vers le chef d'entreprise qu'il faut aller. C'est plus le fort contingent de patrons du BTP en France qu'il faut mettre au pas que les travailleurs eux-mêmes, plus passifs qu'actifs, en l'occurrence.

Je voudrais enfin souligner combien le texte examiné ne cerne en rien les réalités du département de la Martinique. La déconfiture de l'économie sucrière a fait de ses ouvriers agricoles des ouvriers du bâtiment, reconvertis par leur propre imagination, si ce n'est par leur instinct de survie. Le BTP a pris progressivement la place de la filière économique défaillante. Cela veut dire concrètement que se côtoient et fraternisent sur nos chantiers, au coude à coude depuis des décennies et des décennies, des hommes et des femmes des Antilles voisines étagères. Ils sont entrés à la Martinique dans les années 60 le plus régulièrement du monde, et sont d'autant mieux insérés dans la société martiniquaise qu'ils participent du même carrefour de civilisations.

Comment peut-on imaginer que les chefs d'entreprise, les contremaîtres martiniquais se fassent les délateurs d'ouvriers qu'ils connaissent, qu'ils ont formés, dont ils utilisent et améliorent depuis longtemps la force de travail ? Et ce dans le même temps que débarquent à la Martinique des travailleurs venus de tous les coins d'Europe, entrés dans le pays martiniquais sans la moindre formalité, dont ils ignorent la performance, mais aussi – également parce que nous sommes à un carrefour de la délinquance – la moralité. C'est peu réaliste.

Je ne peux souscrire à un texte qui fera un distinguo arbitraire, en tout cas superficiel, entre, d'un côté, des frères légitimes de la Caraïbe, et de l'autre, par CEE interposée, d'irrécusables cousins de Wilhemshaven ou de Ludwigshafen.

C'est la raison pour laquelle, aussi bien en tant que membre du groupe parlementaire que député antillais, je ne le voterai pas.

M. le président. La parole est à M. Rudy Salles.

M. Rudy Salles. Madame le ministre, je tiens à vous dire, au nom du groupe UDF, à quel point nous avons été heureux d'examiner ce texte, qui est un bon texte, car, n'en déplaise à l'opposition, il contribuera à lutter très efficacement contre l'immigration...

M. Rémy Auchédé. Tiens, tiens !

M. Rudy Salles. ... contre le travail irrégulier, veux-je dire. Excusez-moi, mais, la semaine dernière, j'ai participé longuement à ce dernier débat. Le lapsus s'explique par la proximité dans le temps de la discussion des deux textes, non par un quelconque amalgame !

M. Rémy Auchédé. L'amalgame, c'est vous qui le faites, pas nous.

M. Rudy Salles. Bien entendu, le travail illégal est un problème qui concerne les Français comme les étrangers, et, de ce point de vue, il n'y a pas de distinction dans ce texte.

Par ailleurs, tout au long de cette discussion, le Gouvernement a eu une attitude très ouverte et a largement accepté le dialogue. Je tiens à l'en féliciter. La capacité d'amendement du Parlement en a été accrue, et de cette discussion le texte sort enrichi. D'après les échos que nous avons recueillis sur le terrain, notamment auprès des corps de contrôle, tout le monde s'accorde à dire qu'il permettra de lutter efficacement contre le travail illégal. Rappelons-le, il y a tout de même 1,5 million de personnes qui travaillent à l'heure actuelle d'une façon clandestine, ce qui représente pour l'Etat un manque à gagner de l'ordre de 156 milliards de francs par an, plus de trois fois le déficit de la sécurité sociale. C'est donc une affaire importante contre laquelle vous avez voulu lutter en accordant les moyens nécessaires pour répondre aux besoins exprimés par les corps de contrôle.

Au nom du groupe UDF, nous voulons vous remercier et vous dire que nous voterons ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

2

ÉTABLISSEMENT PUBLIC, INDUSTRIEL ET COMMERCIAL DE L'ÉTANG DE BERRE

Discussion d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Olivier Darrason portant création de l'EPABerre (établissement public, industriel et commercial de l'étang de Berre) (nos 3202, 3394).

La parole est à M. Olivier Darrason, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Olivier Darrason, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, madame le ministre de l'environnement, mes chers collègues, il n'est pas si fréquent que soit traité en cette enceinte, sous forme de proposition de loi, un texte instaurant une structure juridique particulière ayant un cadre territorial précis et un objectif unique, en l'occurrence la réhabilitation de l'étang de Berre.

Rien de cela n'aurait été possible si ne s'étaient conjuguées, en quelque sorte, au chevet de cet étang malade, les volontés du Gouvernement, de ses ministres, naturellement, la détermination du Premier ministre lui-même, de l'Assemblée nationale et d'abord de son président, pour lequel la procédure trop rare de la proposition de loi devait naturellement être à l'origine de ce texte, et, bien sûr, la détermination de la commission de la production qui, avec son président, s'est investie tout entière dans un sujet complexe, délicat mais crucial.

En effet, mes chers collègues, la lente dégradation de l'étang de Berre ne porte pas seulement préjudice aux quelque 300 000 citoyens qui vivent à proximité et qui, depuis de nombreuses années, ne cessent d'agir, de s'émouvoir, de protester, de « référeder » afin que soit prise en compte leur situation particulièrement préoccupante.

Non, la lente dégradation de l'étang de Berre porte en réalité préjudice à la collectivité nationale tout entière, et c'est pourquoi il est juste et nécessaire que le Parlement s'en saisisse.

Pourquoi est-ce un enjeu national ?

D'abord parce que l'étang, la plus grande mer intérieure de l'Europe occidentale, appartient au patrimoine national, ne serait-ce que par la diversité et la rareté de la faune et de la flore qu'il abrite. Il est de notre devoir de ne pas laisser perdurer une situation qui présente tous les risques d'un véritable désastre écologique dans moins d'une dizaine d'années.

Ensuite parce que les activités économiques qui sont autour de l'étang de Berre participent très largement à l'économie nationale. Songez qu'un tiers des capacités de raffinage français y sont localisées, que près de la moitié de la production nationale d'acier plat en dépend et que s'y côtoient les grandes entreprises aéronautiques françaises et notamment près de la moitié de la conception et la production d'hélicoptères européens. Dois-je ajouter, et c'est tout l'objet du débat, qu'aboutit là, avec l'usine de Saint-Chamas, la chaîne durancienne de production hydro-électrique qui fournit, grâce à une technologie exceptionnelle, reconnaissons-le, plusieurs millions de kilowatts par heure et ce faisant participe directement à notre indépendance énergétique ?

Voilà le débat posé. Par là-même, se trouve lancé l'un des défis majeurs auquel notre pays est confronté et auquel, je le sais, madame le ministre, vous êtes particulièrement sensible : le défi du développement durable.

Car au fond, si nous souhaitons réhabiliter l'étang de Berre, ce n'est pas seulement pour retrouver, aux confins de la Méditerranée, une sorte d'Eden dont nous parlent les Anciens, espace privilégié et populaire appartenant à tous et particulièrement prolifique des ressources naturelles et notamment piscicoles. Ce point est important certes, mais cela pourrait, avec cent autres exemples, se retrouver aux quatre coins de l'hexagone.

Non, si nous souhaitons redonner à l'étang de Berre sa vocation marine, c'est parce que nous voulons prouver que l'on doit dépasser les affrontements stériles entre le développement industriel et l'équilibre écologique, et spécifiquement entre la production énergétique et la vocation naturelle de l'étang de Berre. Et cette nécessaire coexistence, déjà démontrée par les activités pétrochimiques après de nombreuses années d'effort et d'investissement, prend toute sa signification lorsqu'on sait quels nouveaux risques économiques menacent l'emploi industriel sur les bords même de l'étang. Saurons-nous démontrer – là est le défi – que la reconquête de l'étang sera à la base de nouveaux emplois induits de la pêche, du tourisme et d'autres activités nées de l'innovation et des services ?

Au fond, mes chers collègues, cette loi, si vous la votez, au-delà même de ses aspects juridiques et techniques pour lesquels je reviendrai dans un instant, pourra démontrer qu'avec calme et sérénité, le Parlement est le lieu naturel où peuvent se trouver des solutions pérennes à des problèmes apparemment insolubles.

Naturellement, et depuis de nombreuses années, la situation de l'étang de Berre a évolué. Mais après qu'eurent été résolus, comme je l'indiquais à l'instant, les problèmes de pollution industrielle sans que pour autant ait été levée jusqu'à une époque récente l'interdiction de pêche qui en découlait ; après qu'eurent été posés les problèmes de pollution domestique nés de l'inadaptation des équipements collectifs, sans qu'ait été pour autant surmonté le problème du financement de leur mise aux normes par les collectivités territoriales. Est resté posé d'abord et surtout le problème de cette pollution assez étonnante qui résulte du rôle de réceptacle que joue l'étang de Berre pour un bras artificiel d'une rivière, la Durance, canalisée pour desservir une série d'usines hydroélectriques des confins des Alpes jusqu'à la mer – ou presque –, c'est-à-dire l'étang de Berre.

Pollution paradoxale qui résulte de la production « propre » et « simple » d'une énergie peu coûteuse, mais qui se traduit par le « lessivage » de cet espace marin par plus de quatre milliards de mètres cubes d'eau, soit plus de quatre fois sa capacité, et par le comblement progressif de l'étang – y a-t-il une image plus juste ? – par plus de 400 000 tonnes de limon par an, soit plus de 1 000 tonnes par jour.

Un référendum d'initiative locale en 1991, largement suivi, demandait à la quasi-unanimité l'arrêt des rejets duranciens. Cette volonté se fondait sur un constat simple : la disparition progressive de toute activité de pêche, de tourisme et de loisirs liés à l'étang et la superposition progressive d'une autre image de l'étang de Berre dans l'inconscient collectif tant régional que national, celle d'un espace industriel fortement pollué, considérablement urbanisé et totalement sacrifié à une conception fortement dépassée de l'aménagement du territoire. Et, si je puis me permettre un raccourci saisissant qui a fait couler ces dernières semaines et même ces derniers jours presque autant d'encre dans les journaux que d'eau douce dans l'étang, cette image dégradée n'est pas étrangère à l'évolution même du sentiment de trouble que peuvent avoir les populations riveraines de l'étang de leur propre image, j'allais dire de leur propre identité et de son expression politique.

Réagissant enfin devant cette situation qui n'avait pas évolué depuis 1965, les gouvernements successifs issus des élections de 1993 ont pris résolument les choses en main – nul ne peut le nier. Après la nomination d'un préfet chargé d'une mission de service public, un premier plan

de reconquête, négocié entre les pouvoirs publics et l'entreprise nationale, s'était fixé pour objectif la diminution de 15 % des rejets d'eau douce et la réduction de moitié des apports de limon.

Au début de l'année 1994, votre assemblée votait un amendement que je lui proposais, qui rétablissait le droit de pêche sur l'étang de Berre. Enfin, en 1995, une deuxième étape du plan de reconquête amenait à 35 % les rejets d'eau douce dans le lit naturel de la Durance et confirmait la diminution de 50 % des rejets. Il convient d'ailleurs de noter que ces rejets hors de l'étang de Berre ont commencé de leur côté à créer des inquiétudes auprès des riverains de ce fleuve au moment même où tous les Français avaient en mémoire les graves problèmes issus des crues soudaines de certaines rivières.

Ces avancées importantes, mises en œuvre par une mission de reconquête basée dans la ville de Berre-l'Étang, ont-elles atteint leur but ? Je répondrai à la fois oui et non à cette question. D'abord les objectifs chiffrés ont été atteints et respectés par EDF – il faut le souligner. Ils ont également mis en évidence la possibilité, jusqu'à présent ignorée ou niée, de progresser dans la voie d'une réduction des apports duranciens. Ils ont surtout mis en exergue la volonté et l'objectif gouvernemental de retour à un étang salé.

Mais ils ont également mis en lumière l'extrême difficulté d'aboutir, en peu de temps, et sans mesure massive, à un rétablissement réel et durable de l'équilibre écologique de l'étang. Plus grave peut-être, ils ont généré une situation intermédiaire complexe qui provoque des réactions physiques spectaculaires nées de l'eutrophisation et qui ont la triste vertu de marquer les esprits des riverains qui ont ainsi le sentiment à la fois injuste et infondé que rien n'a été fait d'efficace pour réhabiliter l'étang de Berre. Ce sentiment se traduit par une réactivation des affrontements et des revendications radicales à l'encontre d'EDF.

C'est pourquoi, mes chers collègues, il était utile, mais surtout il était temps de créer un organisme spécifique national chargé en tant que tel de la réhabilitation de l'étang de Berre : l'EPABerre.

J'en viens alors à ma deuxième question : pourquoi un établissement public industriel et commercial créé par une loi ?

D'abord parce que, juridiquement il n'y avait aucune autre solution. En effet, les établissements classiques de cette nature en application du code d'urbanisme ne couvrent pas les missions spécifiques de dépollution qu'aura EPABerre, tandis que les établissements publics administratifs issus de la loi de 1964 ne permettent juridiquement pas d'intervenir en matière d'aménagement. Ne restait alors, et compte tenu de sa vocation locale, que la création par la loi d'un établissement public individuel et commercial spécifique.

A quoi servira EPABerre ? Comme l'indique l'article 1^{er} de la proposition de loi, sa mission fondamentale sera de « coordonner la mise en œuvre d'un programme tendant à la sauvegarde et à la mise en valeur de l'étang et des milieux aquatiques qui lui sont liés dans la perspective de la reconquête d'un étang marin ».

En réalité, cet établissement doit être à la fois un lieu de cohérence, un lieu de concertation et un lien de consensus.

Un instrument de cohérence : la reconquête de l'étang met en œuvre des actions très diversifiées visant les pollutions industrielles des bassins versants, les pollutions domestiques ou les apports duranciens, touche des terri-

toires aux statuts juridiques très différents et des acteurs très nombreux. Il est donc grand temps de rassembler ces diverses missions en un plan d'ensemble et, s'agissant d'une problématique nationale et d'un établissement public, de s'engager désormais vers des objectifs connus et surtout réalistes.

Un lieu de concertation : vous l'avez vu, les intérêts autour de l'étang de Berre sont très divers, souvent opposés. Aux campagnes de presse quelquefois maladroites, souvent irraisonnées, toujours blessantes, aux manifestations quelquefois qui échappent à leurs auteurs, aux affirmations et aux évaluations péremptoires, il faut désormais préférer la concertation en un lieu unique. La difficile élaboration de la composition du conseil d'administration de cet établissement exprime bien le nécessaire équilibre entre tous les acteurs. Parlement, toutes proportions gardées de l'étang de Berre, EPABerre permettra à la représentation nationale, aux collectivités locales toutes représentées en tant que telles, aux pouvoirs publics, eux aussi fortement représentés, aux associations et aux pêcheurs, ainsi qu'aux activités industrielles, scientifiques et agricoles, de participer directement à la réflexion et à la décision.

Un lieu de consensus, enfin. La réhabilitation devra connaître le plus rapidement possible de nouvelles étapes. Lesquelles ? Je ne peux, sauf à nier l'idée de concertation et de cohérence, vous les fixer aujourd'hui. Elles devront être fortes et significatives. Mais elles ne pourront exister sans un véritable consensus sur l'efficacité de ces actions et sur leur réalisme environnemental et financier. Tel est le sens du mécanisme décisionnel proposé.

Ce texte a été aussi largement amendé par l'ensemble de la commission de la production. Deux amendements constructifs, notamment, ont permis de parvenir à un équilibre raisonnable, loin des phobies et des peurs. C'est le résultat d'une concertation d'abord menée à la base, avec les collectivités locales, les associations et les acteurs économiques ; mais EPABerre devra être aussi le vecteur, le bras séculier que nous attendons tous pour une véritable reconquête.

Alliance de la volonté gouvernementale, de la réflexion du Parlement, des souhaits des collectivités et des populations locales, EPABerre sera un organisme responsable, composé d'acteurs responsables et prenant des décisions responsables. Qui pourrait douter d'ailleurs, compte tenu de ces enjeux formidables, que la réhabilitation de l'étang de Berre puisse donner lieu à d'autres comportements qu'une action résolue, confiante, conquérante, tournée vers l'avenir ? Celle-ci conduira, j'en suis persuadé, madame le ministre, à un renouveau dont l'exemplarité balayera bien des pessimismes, bien des désespoirs, bien des peurs, bien des incertitudes. N'est-ce pas, mes chers collègues, la meilleure réponse à toutes les interrogations ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Rémy Auchedé.

M. Rémy Auchedé. Monsieur le président, madame le ministre, chers collègues, il n'existe sans doute pas de solution miracle pour sauver l'étang de Berre compte tenu de la complexité et de la diversité des problèmes cumulés depuis des années et qui ont été pointés depuis

déjà longtemps : rejets industriels toxiques, rejets d'eaux usées domestiques non traités ou insuffisamment traités, pollutions agricoles, insuffisance de la circulation de l'eau, notamment par la fermeture du tunnel du Rove, pollution aérienne, poussières, rejets d'eau douce et de limon par les centrales EDF.

La sauvegarde de ce patrimoine national exige, selon nous, une politique globale d'aménagement conciliant environnement et activité économique de ce bassin de vie – ce que l'on appelle aujourd'hui le « développement durable » – et implique la réalisation de projets concrets assortis d'engagements financiers suffisants.

Nous n'abandonons pas dans le sens de M. le rapporteur, lorsqu'il affirme que presque rien n'a été fait jusqu'en 1993.

Des mesures importantes ont été prises contre la pollution de métaux lourds et d'hydrocarbures, et des élus locaux, comme M. Paul Lombard, ont mené une action déterminée contribuant, par exemple, à la création du premier secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles, le SPPPI. Mais ces mesures se sont révélées insuffisantes faute de moyens financiers, en provenance notamment de l'Etat.

Or c'est là qu'est tout le problème. Qu'en sera-t-il avec cette proposition de loi ? De projet de loi en projet de décret, puis en proposition de loi, on a un peu le sentiment d'une utilisation médiatique de l'étang sans qu'aucun engagement financier pour les travaux nécessaires à sa sauvegarde ne soit réellement décidé.

Aussi peut-on s'interroger sur la pertinence de cette nouvelle structure venant se superposer à celles déjà existantes. S'il est vrai que les communes riveraines, rassemblées au sein du syndicat intercommunal de sauvegarde de l'étang de Berre, réclament depuis des années la constitution d'un EPIC, on comprend moins pourquoi la simple définition des statuts justifie une loi ; un décret en Conseil d'Etat aurait suffi.

En l'absence de projets et d'engagements financiers concrets suffisants, cette proposition de loi ressemble à une coquille vide d'objectifs précis. Ne devons-nous y voir qu'une opportunité électorale alors qu'il faudrait, selon nous, une forte volonté politique et un engagement réel de l'Etat pour un aménagement de l'étang pour la nature et pour les hommes ?

En effet, nous sommes au moins d'accord là-dessus, laisser faire reviendrait à accepter une évolution irréversible. D'ailleurs, le groupe communiste a déjà déposé plusieurs propositions de loi tendant à élaborer un plan global de sauvetage de l'étang, ce que ne fait pas ce texte qui se limite à définir les statuts de l'EPIC.

Pour les rejets industriels, si la situation de 1972 s'est améliorée grâce à l'action du SPPPI, des problèmes persistent : incidents de fonctionnement, eaux de réfrigération, crevaisons d'oléoducs, bassins d'orages insuffisamment dimensionnés pour le climat local, pollution piégée dans les vases.

Avec le développement urbain, se pose la question du traitement des eaux usées domestiques. Malgré un effort réel des collectivités locales, il n'y a actuellement qu'un traitement secondaire des eaux par les stations d'épuration, ce qui est insuffisant vu le milieu fermé que constitue l'étang. Ces eaux riches en substances nutritives et en bactéries contribuent à l'eutrophisation du milieu. En outre, les rivières qui se jettent dans l'étang apportent avec elles les rejets des stations d'épuration des villes de leur bassin versant, riches en métaux lourds.

Pour ces deux types de pollution, une action de surveillance des rejets et le traitement de finition des eaux par la construction et la modernisation des stations d'épuration s'imposent.

Par ailleurs, nous considérons que la réouverture du canal du Rove, qui relie la mer à l'étang, pourrait influencer sur la circulation des eaux dans les étangs de Vaine et de Bolmon souffrant du confinement et de la pollution.

L'eau douce de la Durance arrivant dans l'étang par les aménagements hydroélectriques d'EDF représente, il est vrai, plus de trois fois le volume de l'étang et bouleverse son milieu déjà fragile. Pourtant, ces centrales produisent une électricité bon marché qui est même exportée en Italie.

Des mesures de réduction des rejets ont été prises en ce qui concerne la salinité et la turbidité sans incidence notable. Le limon empêche la lumière de pénétrer au-delà de quatre à cinq mètres dans l'étang. Et cette perturbation du milieu anéantit les efforts consentis par ailleurs pour dépolluer.

De nouveaux bassins de décantation pourraient être construits. Le délimonage immédiat et le détournement des eaux douces en aval de Saint-Chamas seraient nécessaires. La construction d'un canal de dérivation coûterait le prix d'un ouvrage hydraulique moyen, ce qui est peu au regard de l'enjeu. De toute façon, l'opération de sauvetage n'autorise pas à faire d'EDF la victime expiatoire des critères de gestion à courte vue qu'on lui a imposés.

Il faut, selon nous, appliquer rapidement la loi littoral avec un schéma de mise en valeur de la mer protégeant l'étang et ses rives. Il conviendrait encore de surseoir à tout aménagement touristique ayant des incidences sur l'étang – ports de plaisance, lotissements – et à toute nouvelle extension de l'aéroport de Marignane.

Enfin, l'EPIC devrait être sous la tutelle des ministères de l'environnement et de l'aménagement du territoire.

Certes, toutes ces solutions sont lourdes financièrement. Mais dans une perspective écologique sur cinquante ou cent ans, elles seraient très rentables. Tout le problème est d'obtenir les investissements de l'Etat – dont il reconnaît lui-même la faiblesse – alors qu'il restreint les dépenses publiques.

Qui ne souscrit à l'objectif de sauver l'étang ? Bien moins nombreux sont ceux qui sont prêts à aller jusqu'au bout ! C'est pourquoi la position du groupe communiste est toute simple. Si cette proposition de loi se limite aux statuts de l'EPIC sans définition d'un plan d'action et des moyens financiers l'accompagnant pour enfin entreprendre une véritable sauvegarde de cet étang, nous voterons contre ce texte. Si, en revanche, des moyens financiers sont prévus, nous le soutiendrons.

M. le président. La parole est à M. Christian Cabal.

M. Christian Cabal. Monsieur le président, madame le ministre, l'étape législative d'aujourd'hui visant à créer par la loi l'établissement public d'aménagement industriel et commercial de l'étang de Berre s'inscrit dans un processus déjà relativement ancien et continu, qui a été marqué par la mise en place successive de diverses instances concernées par ce site.

Effectivement, le site est hautement caractéristique, quasi caricatural, des problèmes liés au développement des activités industrielles de l'homme et de l'extension de son habitat. Permettez-moi quelques réflexions sur le sujet.

Depuis que l'homme existe, son empreinte sur le milieu dit naturel a été constante et parfois très importante, même dans les sociétés antiques. Mais les troubles engendrés restaient réversibles pour l'essentiel. Le développement démographique, industriel, agricole, les besoins énergétiques à satisfaire sont devenus tels par leur ampleur singulièrement depuis le XIX^e siècle, que la réversibilité des atteintes à l'espace naturel a été gravement compromise. L'irréparable a souvent été accompli et l'on peut légitimement s'enquérir des responsabilités engagées ou plus exactement de l'irresponsabilité de certaines décisions.

Le raisonnement que je tiens paraît à l'heure actuelle évident, mais il est peut-être trop facile de faire *a posteriori* le procès du développement effréné des années passées. Les exigences mêmes de la société, les besoins indispensables à satisfaire en dehors de tout esprit de société de consommation, les capacités financières ou budgétaires limitées ont conduit à estimer en France, peut-être plus tardivement qu'ailleurs, que la nature pourrait s'accommoder des outrages subis et que l'on pourrait toujours remédier aux désordres induits. La prise de conscience a été progressive. Les pouvoirs publics, le législateur ont ainsi au fur et à mesure fixé un cadre, par ajouts successifs.

Récemment, nous débattions dans cet hémicycle – n'est-ce pas, madame le ministre ? – de la loi sur l'air, et l'avenir nous réserve certainement de légiférer sur d'autres sujets.

Le souci que l'on peut exprimer maintenant est de respecter un juste équilibre des choses ; la notion d'équilibre n'est au demeurant pas appropriée, car toute activité humaine est automatiquement génératrice de déséquilibres. Le point essentiel est donc d'apporter des correctifs à toute situation qui peut engendrer des désordres de nature pérenne et *a fortiori* irréversibles.

Il ne s'agit pas de réduire cette question à une opposition poison – antidote ou à un autre principe simple pollueur – payeur qui est trop réducteur. Il s'agit de déterminer par une expertise approfondie et indépendante la rationalité des choix de développement avec leurs implications économiques, financières, sociales et humaines. Sur ce point, les procédures existent désormais, même si elles sont toujours perfectibles et doivent s'inscrire dans un cadre planétaire du développement durable.

Le danger essentiel de la situation présente siège à mon avis non pas dans la nature sous-évaluée des risques, mais plutôt dans une tendance à les surévaluer, à estimer qu'il doit y avoir impérativement un risque zéro, quels qu'en soient le prix et les conséquences, en déconnexion avec toute réalité scientifique et *a fortiori* économique. Il faut se garder de décisions aberrantes et hâtives prises sous la pression et les campagnes d'opinion, sauf urgence manifeste.

Compte tenu de ce que je viens d'indiquer, le site de l'étang de Berre est certainement un bon exemple de ce qu'il convient de faire autrement à l'avenir pour une prise en compte réfléchie et responsable de ce type de problème.

L'histoire économique de cette région a légué la situation présente.

Des aménagements industriels ont été pratiqués en strates successives – pétrole, chimie, industrie aéronautique, sidérurgie – chacune de ces activités connaissant par ailleurs des cycles propres. Ainsi l'activité de raf-

finage déjà ancienne – début des années 20 – a connu deux phases de croissance et de décroissance et voit actuellement ses perspectives s'assombrir notablement.

L'évolution démographique, quant à elle, a été explosive, suivant en cela les activités industrielles.

Enfin – et c'est la logique – les besoins énergétiques induits ont nécessité, entre les installations de Gardanne, longtemps très polluantes compte tenu des caractéristiques de la houille, et celles de Martigues, elles aussi sources potentielles de pollution de l'air, l'aménagement hydroélectrique de la Durance, cet équipement ayant une triple vocation, énergétique, agricole et d'aménagement de débit.

Ainsi, au fil des ans, l'étang a vu s'ajouter, voire se potentialiser, divers types de polluants liés aux différents effluents, avec des aménagements qui, au travers de différentes stations d'épuration, ont indiscutablement traité une part de ces effluents. En outre, les espaces naturels ont été grignotés progressivement par l'urbanisation. Bien entendu, la centrale de Saint-Chamas a apporté, quant à elle, un cubage important en eau douce et en limons.

Face à cette évolution, la prise de conscience a été progressive. Des mesures incitatives, des décisions spécifiques ont été prises en matière de dépollution et en matière de rejets. Des instances spécifiques ont été mises en œuvre – je n'y reviens pas, le rapporteur l'a mentionné – et EDF a mis en œuvre une gestion des ouvrages diminuant sensiblement les rejets.

Il s'agit donc, après l'état des lieux, compte tenu de la multiplicité des parties prenantes, et malgré la préexistence d'instances, de créer, par la voie d'une proposition un établissement d'aménagement. Il s'inscrit, d'ailleurs, dans la politique déjà engagée par le gouvernement d'Edouard Balladur et prolongée par celui d'Alain Juppé, qui a confirmé la stratégie et conclu à cette nécessité.

Le texte de la proposition, éclairé par les discussions en commission, s'inscrit bien dans cette problématique. La forme de la structure juridique, la nature de ses missions, la définition des pouvoirs correspond effectivement aux nécessités qui se sont fait jour et sont complémentaires des rôles et missions dévolus aux différentes instances concernées jusqu'à présent ou qui s'y substitueront.

Sans entrer dans la discussion des articles, je note pour l'heure que la composition du conseil d'administration est un élément essentiel. Sa finalité est de représenter de façon équilibrée les parties prenantes et de veiller à assurer la responsabilité financière des décisions. Là aussi, la discussion en commission a permis de préciser les implications des différentes parties.

Enfin, je tiens à souligner l'intérêt et les préoccupations efficaces manifestées par Mme le ministre pour cette proposition.

Au total, l'esprit et la perspective de la proposition de M. Darrason, qui inspirent la rédaction de ce texte, recueillent l'adhésion du groupe du RPR. Cela s'inscrit dans la logique qui a toujours été celle du mouvement gaulliste : le respect de l'homme dans un développement harmonieux et équilibré d'une société de progrès. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. La parole est à M. Henri d'Attilio.

M. Henri d'Attilio. Madame le ministre, mes chers collègues, avec mon collègue Marius Masse, député des Bouches-du-Rhône, je tenais à participer à ce débat sur l'avenir de l'étang de Berre. Je rappelle notre combat

quotidien pour la réhabilitation de l'étang de Berre et quelques-unes de nos inquiétudes face à certains éléments contenus dans cette proposition de loi.

Dès sa naissance, vingt mille ans avant notre ère, jusqu'à l'entre-deux-guerres, l'étang de Berre représentait un site environnemental unique. A partir du milieu des années 30, avec l'installation sur son pourtour des usines industrielles et pétrochimiques, les pollutions ont commencé à se faire ressentir.

En 1971, la pollution de l'étang de Berre en hydrocarbures est si forte qu'il est décidé de créer le S3PI – secrétariat permanent pour les problèmes des pollutions industrielles – ou, grâce au travail des ingénieurs des mines, à la collaboration des élus, des pêcheurs, des associations et à la compréhension des industriels, la pollution en hydrocarbures diminue rapidement ; une réduction de 95 % est constatée dès 1980.

Malheureusement, la mise en service sans études préalables, des usines hydroélectriques de Salon et de Saint-Chamas en 1966, qui déversent quatre fois le volume de l'étang par an en eau douce et en limons provoque une anoxie complète des fonds marins entraînant, de ce fait, la disparition quasi totale de sa faune et de sa flore.

Le 21 septembre 1989 les dix maires du pourtour de l'étang, lassés de voir que le processus de réhabilitation de l'étang de Berre n'avance pas, votent une motion demandant, à l'époque, l'arrêt de la centrale de Saint-Chamas, la réouverture du tunnel du Rove et la lutte contre les pollutions industrielles urbaines et agricoles.

Le 12 avril 1991 les maires du pourtour de l'étang de Berre décident de créer le SISEB, syndicat intercommunal pour la sauvegarde de l'étang de Berre.

Le 6 octobre 1991, douze communes riveraines ou voisines de l'étang de Berre organisent un référendum auquel participent 44 % des populations concernées. Le résultat est édifiant : 95 % des votants se prononcent en faveur de l'arrêt immédiat des rejets de la centrale EDF de Saint-Chamas dans l'étang de Berre.

En 1992, l'ensemble des élus du pourtour de l'étang de Berre proposent l'étude de solutions afin d'éviter les rejets d'eau douce et de limons dans l'étang de Berre, des eaux de l'usine de Saint-Chamas, soit par la réalisation d'une conduite forcée vers Fos-sur-Mer, soit par la réalisation d'un canal de fuite vers le Rhône.

Ils proposent aussi la mise en place d'un moratoire de dix-huit mois pour étudier l'évolution du milieu et la création d'un observatoire de l'étang de Berre, fondement de l'EPABerre.

Le 2 septembre 1993, le ministre de l'environnement, M. Barnier, vient sur les bords de l'étang de Berre pour annoncer la création d'un plan pour sa réhabilitation, la réouverture du tunnel du Rove, le rétablissement du droit de pêche et la création d'une mission pour la reconquête et la gestion de l'étang de Berre, c'est-à-dire l'EPABerre.

Le 13 septembre 1996, Mme Corinne Lepage, actuel ministre de l'environnement, en visite sur l'étang de Berre, reconnaît que le plan Barnier est insuffisant et promet la mise en place de l'EPABerre pour l'été 1997, avec comme objectif l'arrêt des rejets et le détournement des eaux et des limons vers le Rhône. D'une part, la date annoncée paraît, hélas ! trop lointaine pour l'ensemble des populations et, d'autre part, les propos du ministre de l'environnement semblent en contradiction malheureusement avec ceux du ministre de l'industrie.

Vous aurez sans doute compris que, contrairement à ce qui est dit dans l'exposé des motifs de cette proposition de loi, le problème lié à la reconquête totale de l'étang de Berre en étang marin fait l'objet depuis de très nombreuses années de multiples initiatives publiques.

La création de l'EPABerre est dans la droite ligne de ce que nous souhaitons depuis plus de dix ans avec l'ensemble des élus, des associations et des populations du pourtour de l'étang de Berre. En effet, seul un organisme public, avec des représentants de l'Etat, des collectivités locales, des industriels et des personnalités qualifiées peut décider de la sauvegarde totale de l'étang de Berre, le plus grand étang salé d'Europe.

Je souhaite vous rappeler que la réhabilitation de l'étang de Berre permettrait, au-delà de l'aspect écologique, la création de près de 6 000 emplois liés à l'activité de la mer et du tourisme dans une région déjà si durement frappée par la crise et par le chômage dans le secteur du pétrole et chez Eurocopter, par exemple.

Toutefois, cette proposition de loi n'est pas sans poser, à plusieurs niveaux, quelques problèmes et elle suscite quelques inquiétudes qui avaient d'ailleurs été en leur temps soulevées par les membres du syndicat intercommunal pour la sauvegarde de l'étang de Berre, SISEB.

S'agissant de l'objectif de sa mission, il est important qu'elle soit précisée dans l'article 1^{er} et qu'elle porte sur la mise en œuvre d'un programme permettant la sauvegarde et la mise en valeur de l'étang de Berre et non pas tendant à le faire.

S'agissant de la composition, il est nécessaire de pouvoir représenter l'ensemble des partenaires : Etat, bien sûr, collectivités locales, industriels, populations, associations d'environnement et pêcheurs. Pour cela les maires du SISEB avaient proposé deux amendements.

Le premier portait sur le remplacement du représentant du SISEB, qui est le maire, par le président de l'union des maires des Bouches-du-Rhône, car ce problème de pollution concerne l'ensemble des populations de ce département.

Le second tendait à ce que le monde de la pêche et les associations d'environnement soient largement représentés. Je suis très surpris que, lors de sa réunion du mercredi 26 février 1997, la commission de la production et des échanges ait décidé de diminuer ces représentants au profit de ceux du monde industriel. En effet, les principales sources de pollution sont les rejets d'eau douce et de limons par EDF, rejets qui tuent depuis des décennies l'étang de Berre. La solution est le détournement des eaux du canal EDF vers le Rhône avec comme principe : pollueur égale payeur. Il n'est pas concevable que EDF qui met tous les moyens en œuvre pour faire échouer ce projet en ce moment comme depuis de nombreuses années puisse ainsi exercer un droit de veto sur les décisions de l'EPABERRE. Aussi, je vous demande de revenir, dans l'article 2, à quatre représentants des activités industrielles et agricoles des bords de l'étang de Berre et à six représentants qualifiés du monde de l'environnement et de la pêche, dont trois désignés par le ministre de l'environnement, trois désignés par le ministre de la pêche, l'ensemble sur proposition du SISEB.

Les retombées financières : en effet, la création d'un tel organisme n'est pas sans soulever certaines inquiétudes, notamment au niveau du financement des actions engagées pour la réalisation de sa mission. Aussi, il serait nécessaire de prévoir des mesures afin d'éviter qu'une fois de plus les collectivités locales soient mises à contribution pour des responsabilités qui leur échappent.

Aujourd'hui, les inquiétudes de l'ensemble des populations, des responsables des associations, des élus du pourtour de l'étang de Berre, se font de plus en plus grandes face aux pouvoirs publics qui, leur semble-t-il, ne veulent pas toujours régler ce problème.

Nous sommes favorables à la création de l'EPABerre, mais si aucun amendement tendant à accroître la représentativité des associations de défense de l'étang de Berre et du monde des pêcheurs, au détriment de la représentativité du groupe des industriels mené par EDF n'est adopté, le groupe socialiste et moi-même ne pourrions alors que nous abstenir lors du vote de cette proposition de loi.

M. le président. La parole est à M. Pierre Albertini.

M. Pierre Albertini. Madame le ministre, mes chers collègues, j'ajouterai brièvement quelques mots à ce qui vient d'être dit sur l'originalité de la démarche qui nous est proposée.

L'expression « reconquête écologique » n'a jamais été aussi bien employée qu'à propos de cette opération relative à l'étang de Berre. Le potentiel environnemental de ce site est certes considérable, mais, hélas ! il a souffert de multiples et diverses agressions. A celle des industries depuis les années 20 s'est ajoutée depuis une époque plus récente, celle d'une urbanisation souvent mal contrôlée qui a provoqué un véritable « dérèglement écologique ». L'expression de notre collègue Olivier Darrason trouve tout son sens à propos de cet espace. Si bien que, face à une nature un peu trop sauvagement domestiquée, témoignage d'une forme d'économie un peu barbare, la démarche législative qui nous est proposée constitue une voie appropriée. A sa manière, elle refuse la fatalité de la régression de la nature.

Pourquoi une loi ? Je répondrai très brièvement à notre collègue M. Auchedé que cette loi crée une sorte de catégorie d'établissement public, de trois façons : par son objet, qui est la réhabilitation de l'environnement ; par son champ géographique, qui est territorialement parfaitement défini – le site de l'étang de Berre –, et par sa composition grâce à l'association délibérée au sein de son conseil d'administration d'une pluralité de partenaires. Si bien que la vocation naturelle de cette forme d'établissement public que vous avez qualifié, madame le ministre, « industriel et commercial » justifie l'intervention législative.

La tutelle du ministre de l'environnement sur cet établissement public est aussi, en l'espèce, une solution originale. Au moment où l'on discute de sa tutelle sur certains établissements, il n'est pas inutile, il est même nécessaire, d'établir dans certains domaines sa primauté sur d'autres ministères, certes complémentaires de son action, mais qui doivent s'effacer lorsque la prégnance de certains objectifs fondamentaux est en cause.

Au-delà du cadre juridique de l'établissement public industriel et commercial, se posera la question essentielle de la mise en œuvre de ce programme de réhabilitation : question de volonté, question de consensus, c'est-à-dire accord de l'ensemble des partenaires sans lequel rien ne sera vraiment possible ; enfin question des moyens financiers auxquels nous ne pouvons pas aujourd'hui demeurer indifférents.

Si ces trois éléments forment les conditions de la réussite de cette opération de réhabilitation environnementale, nous savons aussi, par expérience, qu'il s'agira d'une action patiente, d'une action de longue haleine.

Je tiens à cet égard à rendre hommage à la persévérance, à la ténacité, à l'opiniâtreté de notre collègue et ami Olivier Darrason qui milite en faveur de cette opération depuis plusieurs années et qui le fait avec la passion que justifie le potentiel écologique de ce site.

Je souligne aussi, madame le ministre, que vous avez d'emblée apporté votre soutien à cette opération ; je me plais à le dire.

Le groupe UDF apportera bien sûr son soutien au texte qui nous est proposé. Et je conclurai mon très bref propos sur les rives d'un étang qui a résonné, il n'y a pas si longtemps encore, d'une campagne électorale un peu aberrante au cours de laquelle on s'interrogea sur l'identité de l'homme. Eh bien, elle dépend en grande partie de son rapport à l'histoire, de ses origines, de son destin, de l'espérance qu'il peut parer avec d'autres hommes ; mais elle dépend aussi du rapport que l'homme entretient avec la nature. Et le déracinement, au sens propre comme au sens figuré, qui caractérise quelquefois l'action humaine vient en partie de notre irrespect envers la nature.

La conscience écologique, l'éveil écologique sont des vecteurs très importants de cette reconquête. Et puisqu'on parle de reconquête, vous me permettez de lui donner aujourd'hui un double sens : un sens politique et un sens écologique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Madame le ministre, mes chers collègues, je soutiens bien sûr les efforts réalisés depuis de nombreuses années par les uns et les autres, et notamment par le ministère de l'environnement, pour sauver l'étang de Berre et je suis donc très favorable au projet de création de l'établissement public qui est souhaité et présenté par notre rapporteur.

Mais au-delà de cet accord sur le projet, je tiens à exprimer d'une manière très directe l'irritation, voire le « ras-le-bol » de beaucoup d'entre nous devant les rumeurs, insinuations et suspicions qui entourent désormais les meilleurs projets, aussi défendables et légitimes soient-ils.

Je trouve injuste, pour ne pas dire ignominieux, qu'on ait pu jeter le doute sur cet indispensable projet et sur ses protagonistes, en insinuant que les travaux profiteraient, sous la forme de je ne sais trop quelle commission occulte, à telle municipalité récemment élue. Comme si ce vieux projet d'évacuation des eaux douces n'était pas bien antérieur à tous les changements récents de la politique locale !

Comme si la loi n'interdisait pas désormais – et je m'en réjouis – toute commission aux collectivités locales sur les travaux effectués par les entreprises !

Pourquoi faut-il que certains, au lieu de défendre clairement et courageusement leurs intérêts souvent légitimes, jettent le discrédit sur ceux qui, tout aussi légitimement et tout aussi courageusement, défendent des intérêts contraires ?

Autant il est légitime qu'Electricité de France ait dit clairement son souci de ne pas être astreinte à des travaux gigantesques ou exorbitants, alors même que cette entreprise est soumise à une concurrence internationale croissante, autant il est illégitime et inadmissible qu'un second ou un quinzième couteau de l'entreprise, voire un « fan-

tôme » extérieur à l'entreprise, ait pu répandre les insinuations les plus choquantes sur le projet et ceux qui le défendent.

Ces méthodes deviennent, hélas, de plus en plus fréquentes ! Je me souviens, madame le ministre, comment les réseaux de chaleur ont été, à l'occasion de votre loi sur l'air, démolis par des « fantômes » mal intentionnés. Là aussi, il était légitime que les distributeurs de gaz ou les fabricants et installateurs de chaudières individuelles s'émouvent du développement des réseaux de chaleur, soutenus et réclamés par le conseil général des mines et l'ADEME parce qu'ils récupèrent de la chaleur inutilement perdue et parce qu'ils sont moins polluants que de multiples chauffages individuels. Mais il était tout autant inadmissible que les défenseurs des réseaux de chaleur soient immédiatement suspectés d'être inféodés à quelque grande compagnie distributrice d'eau. D'ailleurs, inventaire fait, la centaine de réseaux de chaleur visés par la loi est alimentée par la géothermie ou par l'incinération des déchets et s'avère gérée, pour l'essentiel, directement par les collectivités locales et non pas par ladite société distributrice d'eau.

Puis-je, au terme de ces deux exemples, celui d'aujourd'hui et celui d'hier sur les réseaux de chaleur, qui sont si mal vécus par plusieurs d'entre nous, souhaiter – rêver, peut-être – que désormais les conflits d'intérêts légitimes s'expriment dans la sérénité, dans la transparence, dans la loyauté et que les convictions et les combats des uns et des autres n'en soient pas affectés ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à Mme le ministre de l'environnement.

Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement. Mesdames, messieurs les députés, M. le rapporteur et les différents intervenants viennent de vous exposer la situation écologique de l'étang de Berre. Elle a pour origine un processus d'industrialisation qui a commencé dans les années 30 et qui s'est considérablement intensifié dans les années 60 à 70. Aujourd'hui, l'espace riverain compte 28 établissements qui relèvent de la directive Seveso, c'est-à-dire parmi les plus dangereux qui existent.

La mutation industrielle qu'a connue l'étang a provoqué un afflux de population, qui a triplé entre 1954 et 1990. L'urbanisation a dû s'adapter à cette évolution : d'où la création du Syndicat d'agglomération nouvelle en 1970 et la création de l'EPAREB en 1973, chargé de mener les opérations nécessaires en vue de l'urbanisation de la zone retenue pour la création de la ville nouvelle de l'étang de Berre.

L'accroissement de la population et le développement économique ont entraîné des besoins accrus de fourniture locale d'électricité. A partir de 1996, EDF a construit, en détournant la Durance vers l'étang, une chaîne de douze centrales hydroélectriques, de Cadarache à Saint-Chamas. De l'eau douce et des limons ont donc été ainsi rejetés dans un milieu marin par la centrale de Saint-Chamas. Les variations de salinité ont empêché toute stabilisation des équilibres biologiques de l'étang. Elles sont à l'origine de l'envasement, de l'appauvrissement biologique des fonds de l'étang et de la croissance des éléments nutritifs favorables au développement des algues.

Mais la pollution de l'étang est antérieure aux rejets de la centrale EDF et, encore de nos jours, ces rejets d'eau douce et de limons ne sont pas, de loin, les seules causes de pollution.

Même si les effluents industriels directement émis dans l'étang ont considérablement diminué, ils demeurent encore à un niveau important. Les pollutions urbaines et agricoles s'ajoutent aux pollutions industrielles.

Pour lutter contre toutes ces pollutions, l'Etat a approuvé un plan de reconquête de l'étang de Berre devant s'étaler sur dix ans et mis en œuvre dès 1993. Le Premier ministre est venu sur place en confirmer les orientations et en accroître la portée en avril 1995.

Ce plan a permis de réaliser des progrès importants.

L'effort de réduction des pollutions urbaines et industrielles du bassin versant a été complété par un programme spécifique en direction des petites et moyennes industries pour un montant de 100 millions de francs.

Pour réduire l'eutrophisation, due notamment aux apports de matières organiques et de nutriments d'origine domestique et agricole, un programme d'épuration de 540 millions de francs a été engagé. Il est réalisé aujourd'hui à près de 50 % avec l'aide de l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse.

Par ailleurs, EDF a engagé une action de diminution des apports annuels d'eau douce et de limons qui transitent par le canal usinier.

En avril 1995, des mesures complémentaires ont été arrêtées. Il a été notamment décidé de diminuer plus fortement les apports d'eau douce, surtout pendant la période estivale.

Selon le dernier rapport d'EDF, ces engagements ont été tenus. Ainsi, le tonnage annuel très important de matières en suspension déversées par la centrale, qui constitue 98 % des apports solides dans l'étang, a subi une réduction de 50 %, passant de 400 000 à 200 000 tonnes par an.

En 1995, le Gouvernement s'est engagé à maintenir ce niveau pendant trois ans, afin de pouvoir juger sur une période suffisamment longue des effets des mesures adoptées.

Parmi ces effets, il ne faut pas mésestimer les conséquences des restitutions massives d'eau douce dans le Duranc. Des précautions particulières ont donc été prises pour limiter l'impact de ces restitutions d'eau sur la sécurité des personnes et sur l'écosystème du bassin.

Une structure permanente de concertation, la mission de reconquête de l'étang de Berre, a été mise en place. Elle coordonne et anime un programme scientifique de suivi écologique de l'étang de Berre.

Un intérêt tout particulier a été apporté aux zones humides, notamment avec l'intervention du Conservatoire du littoral. La restauration et la mise en valeur des espaces naturels et la création d'un observatoire écologique font également partie du programme.

Enfin, le droit de pêche a été rétabli par la loi en 1994.

Comme le Gouvernement l'avait promis et en tenant compte de la consultation des élus locaux engagée depuis un an, il est nécessaire de pérenniser les conditions de mise en œuvre du programme de reconquête.

Il appartient à l'ensemble des partenaires de se mobiliser autour d'un grand projet de réhabilitation de cet espace aquatique qui allierait l'environnement, la santé des populations et le développement économique – qu'il ne faut évidemment pas oublier.

Ainsi, la reconquête de l'étang de Berre constitue un enjeu fort de mutations économiques dans ce secteur qui perd de nombreux emplois industriels. Des potentialités sur le plan du tourisme et des loisirs, de la pêche et de l'aquaculture existent.

Le littoral de l'étang de Berre, avec les effets induits par la reconquête du plan d'eau, devrait permettre aux collectivités de jouer la carte du tourisme et des loisirs urbains de proximité et aux pêcheurs de développer l'ensemble de la filière pêche-aquaculture.

Il faut donc rechercher aujourd'hui les voies et moyens pour traiter globalement et durablement – le terme a été à plusieurs reprises utilisé – les problèmes d'environnement de ce milieu aquatique exceptionnel.

Je ne crois pas que l'on puisse imposer dans l'immédiat d'autres fortes réductions à EDF. L'Etat s'est d'ailleurs engagé à ne pas le faire.

Il faut donc imaginer d'autres solutions, qui soient à la fois protectrices du caractère marin de l'étang de Berre et qui permettent au réseau hydroélectrique alimenté par la Duranc de fonctionner.

Un nouveau plan de grande ampleur doit donc être programmé sur l'étang de Berre. Seule une structure qui a pour objectif la reconquête du plan d'eau marin, à l'exclusion de tout autre, semble capable de mener à bien cette mission.

La création d'un établissement public auquel seront associées les communes riveraines permettra d'atteindre cet objectif. Le recours à un établissement public à caractère industriel et commercial paraît le plus approprié à l'ampleur du projet.

En effet, réhabiliter l'étang de Berre, c'est aussi créer un nouvel espace de vie. L'un des volets de la mission prévue pour cet établissement est le développement d'activités de tourisme, de loisirs et de pêche par des actions de sauvegarde et de mise en valeur du site naturel. Pour mener des opérations d'aménagement légères, le caractère industriel et commercial est absolument nécessaire. Il permettra à cet établissement d'intervenir par des missions d'étude et de maîtrise d'œuvre et lui apportera une compétence en matière foncière.

La composition du conseil d'administration traduit la volonté de faire de cette structure un lieu de prise de décisions consensuelles pour l'ensemble des parties concernées par le projet.

L'association de l'Etat, des collectivités territoriales, des acteurs économiques et sociaux garantit la prise en compte des divers intérêts dans le cadre de l'objectif de développement durable qui est poursuivi.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le rapporteur, messieurs les députés, le Gouvernement soutient la proposition de loi présentée par M. Darrason. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Discussion des articles

M. le président. J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles de la proposition de loi dans le texte de la commission.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. – Il est créé un établissement public à caractère industriel et commercial dénommé Etablissement public d'aménagement de l'étang de Berre (EPABerre), placé sous la tutelle du ministre chargé de l'environnement.

« L'établissement a pour mission de coordonner la mise en œuvre d'un programme tendant à la sauvegarde et à la mise en valeur de l'étang de Berre et des milieux aquatiques qui lui sont liés, dans la perspective de la reconquête d'un espace marin.

« A cette fin, l'établissement est habilité à réaliser pour son compte ou celui de l'Etat, des collectivités territoriales ou d'autres établissements publics, les études et les équipements collectifs nécessaires à la lutte contre la pollution des eaux et l'agression du milieu marin.

« Il assure la collecte et le traitement des informations relatives à la qualité des eaux de l'étang et des milieux aquatiques qui lui sont liés ainsi que la coordination des actions de surveillance.

« Il est habilité à procéder aux études et à la mise en œuvre d'opérations d'aménagement liées à la mise en valeur des espaces naturels et portant notamment sur le développement d'activités de loisirs de proximité, sur le territoire des communes riveraines de l'étang de Berre et des milieux aquatiques qui lui sont liés.

« Ces actions doivent être compatibles avec l'objectif de dépollution des eaux et de sauvegarde des milieux naturels. Les communes riveraines concernées sont : Istres, Miramas, Saint-Chamas, Berre l'Etang, Rognac, Vitrolles, Marignane, Châteauneuf-les-Martigues, Saint-Mitre-les-Remparts.

« L'établissement peut procéder pour le compte de l'Etat, des collectivités locales ou d'autres établissements publics à l'acquisition, au besoin par voie d'expropriation ou en exerçant leur droit de préemption, d'immeubles ou de terrains bâtis ou non bâtis ou de droits réels immobiliers nécessaires à la mise en œuvre de ses missions. »

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

M. le président. « Art 2. – L'établissement est administré par un conseil d'administration de trente-six membres comprenant :

1. – Cinq membres représentant l'Etat désignés à raison de :

- un membre par le ministre chargé de l'environnement,
- un membre par le ministre chargé de l'urbanisme,
- un membre par le ministre chargé de l'industrie,
- un membre par le ministre chargé de l'agriculture et de la pêche,
- un membre par le ministre chargé du budget.

2. – Un membre de l'Assemblée nationale et un membre du Sénat.

3. – Seize membres représentant les collectivités territoriales :

- deux membres du conseil régional de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

- deux membres du conseil général des Bouches-du-Rhône,

- un représentant, ou son suppléant, de chacune des dix communes riveraines de l'étang de Berre, désignés en son sein par le conseil municipal de chacune des communes,

- un représentant, ou son suppléant, du syndicat intercommunal de sauvegarde de l'étang de Berre, désignés en son sein par le comité syndical,

- un représentant du syndicat mixte d'aménagement de la vallée de la Durance.

4. – Un représentant de l'Agence de l'eau, désigné en son sein par le conseil d'administration.

5. – Huit représentants des activités industrielles et agricoles des bords de l'étang de Berre.

6. – Quatre personnalités qualifiées représentant le monde de l'environnement et de la pêche, dont deux désignées par le ministre chargé de l'environnement, deux par le ministre chargé de la pêche.

L'agent comptable assiste aux réunions du conseil d'administration.

Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches-du-Rhône, commissaire du Gouvernement, ou son représentant, assiste de plein droit aux réunions du conseil d'administration et y est entendu chaque fois qu'il le demande. Il peut faire inscrire par le président une question à l'ordre du jour de la prochaine réunion du conseil d'administration. Il exerce, au nom de l'Etat, pour les questions relevant de sa compétence, un droit de veto sur les délibérations du conseil d'administration et peut demander une seconde délibération. »

M. Cabal a présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« I. – Substituer au sixième alinéa de l'article 2, les trois alinéas suivants :

« – un membre par le ministre chargé de l'agriculture ;

« – un membre par le ministre chargé de la pêche ;

« – un membre par le ministre chargé des ports et des transports maritimes. ».

« II. – En conséquence :

« – dans le premier alinéa du même article, substituer au nombre : « trente-six » le nombre : « trente-huit ».

« – au début du deuxième alinéa (1) du même article, substituer au chiffre : « cinq » le chiffre : « sept ».

La parole est à M. Christian Cabal.

M. Christian Cabal. Cet amendement porte sur la composition du conseil d'administration. Il en a été fait état lors de la discussion générale et Mme le ministre vient d'en parler.

La proposition de loi formulait plusieurs objectifs. Les discussions que nous avons eues en commission ont mis en évidence l'importance de retenir une répartition équilibrée et harmonieuse de toutes les parties prenantes responsables et des résidents de l'étang de Berre dans le conseil d'administration du nouvel établissement.

C'est pourquoi j'ai l'honneur de proposer, avec le consentement de plusieurs collègues de la commission, bien entendu, l'amendement n° 2.

Celui-ci vise à redéfinir et à renforcer le nombre de représentants des ministères dans le conseil.

Son adoption aboutirait à une répartition homogène, efficace et pragmatique de cette instance de décision.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Olivier Darrason, rapporteur. La commission a accepté cet amendement dans la mesure où il assure une meilleure représentativité des ministères et du Gouvernement, conformément à certaines suggestions émises tout à l'heure.

Il est bon d'accorder davantage d'importance à la pêche par le biais du représentant du ministre de la pêche, considéré en tant que tel. On le dissocie ainsi de ses fonctions liées, selon l'organigramme gouvernemental, à l'agriculture.

Il est bon également d'avoir fait ressortir l'action du Gouvernement et de sa représentation en matière de transport maritime et de ports.

On a évoqué le problème du tunnel du Rove. N'oublions pas que l'étang de Berre est un espace qui appartient au domaine public maritime et que le tunnel est directement géré par le ministère qui a en charge les ports et les transports maritimes. Cette logique correspond d'ailleurs aux soucis exprimés sur tous les bancs.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est favorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Cabal a présenté un amendement, n° 3 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le seizième alinéa (5) de l'article 2 :

« 5. – Huit représentants des activités industrielles, scientifiques et agricoles des bords de l'étang de Berre, dont six sont désignés par le ministre chargé de l'industrie, un par le ministre chargé de l'agriculture et un par le ministre de la pêche. »

La parole est à M. Christian Cabal.

M. Christian Cabal. Cet amendement, dans le prolongement du précédent, tend à préciser la désignation, par les ministres concernés, des représentants des activités industrielles et commerciales au conseil d'administration de l'établissement d'aménagement.

Pour tenir compte de la remarque formulée par M. le rapporteur, il faut substituer aux mots : « ministre de la pêche », les mots : « ministre chargé de la pêche ».

M. le président. Quel est donc l'avis de la commission sur l'amendement n° 3, deuxième rectification ?

M. Olivier Darrason, rapporteur. La commission est favorable à cet amendement, dans la mesure où il détermine bien la part respective des activités industrielles, scientifiques et agricoles entre le ministère chargé de l'industrie et le ministère chargé de l'agriculture et de la pêche.

Ainsi, conformément au souhait exprimé par un de nos collègues, les représentants de la pêche seront au nombre de trois ; l'article suivant, tel que proposé dans le texte de la proposition de loi, prévoit en effet que deux personnalités qualifiées seront nommées par le ministre chargé de la pêche. Le monde de la pêche sera donc bien représenté au sein de l'établissement public.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Le Gouvernement est du même avis que la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3, deuxième rectification.

(L'amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Articles 3, 4, 5, 6

M. le président. « Art. 3. – Le président du conseil d'administration est nommé par décret, pour trois ans, sur proposition du conseil d'administration. »

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

« Art. 4. – Le conseil d'administration élit, à la majorité absolue de ses membres, quatre vice-présidents pour suppléer le président en cas d'absence ou d'empêchement.

« Le conseil d'administration arrête dans le règlement intérieur la composition et les attributions du bureau. » – *(Adopté.)*

« Art. 5. – La durée du mandat des administrateurs est de trois ans. Toutefois, le mandat de ceux d'entre eux désignés par les assemblées parlementaires et par les collectivités territoriales prend fin de plein droit à expiration du mandat qu'ils exercent en leur sein.

« Le mandat d'administrateur est renouvelable.

« En cas de vacance, pour quelque cause que ce soit, le conseil d'administration est complété, dans un délai de deux mois à compter de la constatation de la vacance, par de nouveaux membres désignés selon les mêmes modalités que ceux qu'ils remplacent pour le temps restant à courir jusqu'à la date normale d'expiration du mandat de ces derniers.

« La fonction d'administrateur ne constitue pas un emploi et ne donne lieu à aucune rémunération. » – *(Adopté.)*

« Art. 6. – Le conseil d'administration règle par ses délibérations les affaires de l'établissement.

« Il arrête le règlement intérieur de l'établissement. Il vote le budget, autorise les emprunts, l'acquisition et la vente de biens meubles et immeubles et les conventions passées avec des collectivités locales et des organismes qualifiés et il approuve les comptes financiers. Il approuve les orientations à moyen terme et le programme pluriannuel d'intervention de l'établissement. Les délibérations portant sur des investissements supérieurs à dix millions de francs sont votées à la majorité qualifiée des deux tiers des membres présents ou représentés.

« Le conseil d'administration est convoqué par son président. Il se réunit au moins deux fois par an. Il est convoqué de droit à la demande du commissaire du Gouvernement ou de la moitié au moins de ses membres.

« Les délibérations du conseil d'administration sont exécutoires de plein droit, sous réserve de l'exercice du droit de veto prévu à l'article 2.

« Le conseil d'administration peut déléguer tout ou partie de ses pouvoirs de décision au directeur de l'établissement, à l'exception de ceux définis au deuxième alinéa du présent article. » – *(Adopté.)*

Article 7

« Art. 7. – L'établissement est doté d'un conseil scientifique dont la composition est arrêtée par le ministre chargé de l'environnement.

« Il est consulté sur les orientations à moyen terme et le programme pluriannuel d'intervention de l'établissement ainsi que sur toute question que juge utile le conseil d'administration, le président de l'établissement ou le commissaire du Gouvernement.

« Il remet chaque année au conseil d'administration un rapport d'activité. ».

M. Darrason a présenté un amendement, n° 5, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du deuxième alinéa de l'article 7 :

« Le conseil scientifique est consulté... (le reste sans changement) ».

La parole est à M. Olivier Darrason.

M. Olivier Darrason, rapporteur. Cet amendement a simplement pour objet de préciser la rédaction initiale, qui pouvait prêter à confusion : c'est bien le conseil scientifique créé par l'article 7 qui est consulté sur les orientations à moyen terme. La création de ce conseil scientifique est très importante puisque cet organisme devra éclairer le conseil d'administration pour l'ensemble du fonctionnement de l'établissement public, de ses observations notamment sur la nature des eaux et des sols, et sur l'évolution de la salinité, ainsi que préconiser les mesures que devra déterminer et conduire l'établissement public.

M. le président. La commission aurait-elle été d'accord, si vous lui aviez présenté l'amendement ? (*Sourires.*)

M. Olivier Darrason, rapporteur. Naturellement !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme le ministre de l'environnement. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7, modifié par l'amendement n° 5.

(*L'article 7, ainsi modifié, est adopté.*)

Article 8

M. le président. « Art. 8. – Le directeur de l'établissement est nommé par arrêté du ministre chargé de l'environnement, après consultation du président du conseil d'administration.

« Il est ordonnateur des recettes et des dépenses de l'établissement. Il recrute et gère le personnel. »

Je mets aux voix l'article 8.

(*L'article 8 est adopté.*)

Article 9

M. le président. « Art. 9. – Les ressources de l'établissement comprennent :

« – le produit des emprunts qu'il est autorisé à contracter ;

« – le produit de la revente de ses biens meubles et immeubles ;

« – le produit de la gestion des biens entrés temporairement dans son patrimoine ;

« – le produit des rémunérations perçues au titre des conventions d'aménagement, de mandat et de prestations de services ;

« – les dons et legs qui lui sont faits. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 4, ainsi libellé :

« Après le premier alinéa de l'article 9, insérer l'alinéa suivant :

« – les subventions, avances, participations qui lui sont attribuées par l'Etat, les collectivités territoriales, établissements publics et sociétés nationales ainsi que par toute personne publique ou privée intéressée ; ».

La parole est à Mme le ministre.

Mme le ministre de l'environnement. Cet amendement a pour objet de compléter les ressources dont disposera l'établissement.

Le budget courant de la mission de reconquête, financé par les collectivités territoriales, les industriels, EDF, l'agence de l'eau Rhône-Méditerranée-Corse et l'Etat, s'est élevé à 6 385 000 francs en 1996.

L'Etat a déjà fait la preuve de sa détermination à soutenir ce projet. Ainsi, a été instituée dès 1997 une subvention de fonctionnement de 1,5 million de francs par an. D'autres financements pluriannuels sont mobilisés : 100 millions de francs pour le programme de dépollution industrielle et 540 millions de francs pour le programme de dépollution urbaine.

Pour ce qui est du financement des opérations d'investissement qui seront décidées, il appartiendra à l'établissement, et sa composition élargie permettra de le faire de manière concertée, d'en déterminer les clés de répartition.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission, pour donner l'avis de celle-ci sur l'amendement n° 4.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Je vous remercie, madame le ministre, d'avoir requis dans cet amendement des dispositions qui figuraient dans la proposition de M. Darrason, et que la commission, craignant qu'elles ne tombe sous le couperet de l'article 40, avait, par prudence, supprimées. Elle espérait bien toutefois que le Gouvernement veillerait à donner à l'établissement public, comme le souhaite M. Auchedé, la possibilité de recours à divers financements, ceux, volontaires, bien sûr, des collectivités et des établissements publics visés par ledit amendement. Il importait que le Gouvernement donne de véritables moyens d'action à l'établissement public dont nous fêtons la naissance aujourd'hui dans cet hémicycle.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 9, modifié par l'amendement n° 4.

(*L'article 9, ainsi modifié, est adopté.*)

Article 10

M. le président. « Art. 10. – Un décret détermine les conditions d'application de la présente loi. »

Je mets aux voix l'article 10.

(*L'article 10 est adopté.*)

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition, j'indique à l'Assemblée que, conformément aux conclusions de la commission, son titre est ainsi rédigé :

« Proposition de loi portant création de l'établissement public d'aménagement de l'étang de Berre (EPABerre) ».

Explication de vote

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchédé, pour une explication de vote.

M. Rémy Auchédé. J'avais conclu mon propos dans la discussion générale en observant que la loi et la création d'un établissement public ne régleraient pas, notamment du point de vue financier, le problème de l'étang de Berre.

Le Gouvernement a introduit une modification sous la forme d'une promesse, celle de pouvoir obtenir des subventions de l'Etat et des collectivités. Je pense d'ailleurs que les collectivités seront davantage sollicitées que l'Etat.

Cela étant, le vote du groupe communiste en sera, en conséquence, modifié, puisqu'il s'abstiendra.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Il n'y a pas d'autre demande d'explication de vote ?...

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi, modifié par les amendements adoptés.

M. Rémy Auchédé. Abstention du groupe communiste !

M. Henri d'Attilio. Abstention !

(L'ensemble de la proposition de loi, ainsi modifié, est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

3

MANDATAIRES EN VENTE DE VÉHICULES NEUFS

Discussion d'une proposition de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de M. Gérard Larrat et plusieurs de ses collègues relatives à l'activité de mandataire en vente de véhicules automobiles neufs (n^{os} 2983, 3385).

La parole est à M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Raymond Couderc, rapporteur de la commission de la production et des échanges. Monsieur le président, monsieur le ministre des relations avec le Parlement, mes

chers collègues, les médias nous ont informés au cours des dernières années de scandales retentissants relatifs à des arnaques – je pense notamment à ce qui s'est produit à Brest en 1995 et à Béthune en 1996 – qui ont fait plusieurs centaines de victimes et mis en jeu d'énormes masses financières.

C'est ce qui a incité notre collègue Gérard Larrat à présenter cette proposition de loi. Quel en est le but ? Il s'agit, et je le souligne avec force, de protéger le consommateur et non de réglementer une profession. Il ne s'agit pas non plus de faire la chasse aux spécialistes de l'évasion fiscale ou de la fraude fiscale. Et c'est bien parce qu'il s'agissait de protéger le consommateur que nous avons souhaité intégrer le présent texte dans le code de la consommation.

Qu'est-ce qu'un mandataire ? Il faut bien s'entendre sur le terme. C'est une personne qui exerce une activité de service, un intermédiaire agissant au nom et pour le compte d'un consommateur final ; c'est-à-dire qu'il ne vend pas un véhicule à un consommateur, qu'il ne constitue aucun stock, qu'à aucun stade de son activité il n'acquiert un titre de propriété sur le véhicule. Il est chargé de rechercher, de négocier et d'acheter une voiture en lieu et place et pour le compte de son mandant, et de la livrer conformément aux dispositions qui figurent dans le contrat de mandat.

C'est ce que certains appellent un mandataire « transparent », par opposition à ce qu'on nomme parfois un mandataire « opaque » qui, en réalité, n'a rien d'un mandataire et est un simple revendeur ou un concessionnaire.

Ce n'est donc ni un commissionnaire qui agit en son propre nom, ni un agent commercial qui est un mandataire permanent, ni un courtier qui a pour mission de mettre en relation les parties entre elles. Il convenait de le préciser dès le début du débat afin d'éviter toute interrogation sur la portée du texte.

La réglementation européenne a donné un certain nombre de lignes directrices. L'article 85 du traité de Rome, notamment, interdit tout accord de distribution sélective ou exclusive entre un constructeur et ses concessionnaires revendeurs. Le règlement de la Commission du 12 décembre 1984 et celui du 28 juin 1995 accordent cependant une exemption aux réseaux de distributeurs agréés qui ont réalisé des investissements lourds pour protéger une marque. En contrepartie, tout consommateur peut acheter un véhicule dans n'importe quel Etat membre de la Communauté européenne, directement ou par mandataire interposé, afin de bénéficier des prix les plus bas.

L'activité de mandataire est par ailleurs précisée par une communication de la Commission du 18 décembre 1991, qui fixe trois critères : il doit y avoir un mandat écrit et une fonction d'assistance au mandant, et donc une transparence ; la publicité faite par le mandataire ne doit pas pouvoir être confondue avec celle d'un revendeur ; l'approvisionnement du mandataire ne doit pas reposer sur des accords comportant des engagements d'achat, c'est-à-dire qu'il ne doit pas y avoir présomption de relation privilégiée.

Dans quel contexte économique du marché de l'automobile ce texte s'insère-t-il ?

Dès le règlement de la Communauté européenne du 12 décembre 1984 sont apparus des mandataires spécialisés dans la recherche et l'achat en Europe de voitures neuves au meilleur prix. C'est un mouvement qui s'est accéléré après 1988.

Il faut dire qu'il est facilité par la politique des constructeurs. En effet, le prix de vente au catalogue est fixé modèle par modèle, option par option, pays par pays. Tout cela est influencé bien sûr par les taux de change et par la nature de la concurrence dans chacun des pays.

La Communauté européenne publie deux fois par an une étude sur les disparités de prix de vente. C'est ainsi que l'on peut remarquer des disparités considérables, la France étant, avec l'Allemagne, le pays nettement le plus cher. Selon la dernière enquête réalisée à la fin de 1996, pour trente des soixante-quinze modèles, la France et l'Allemagne sont les pays les plus chers. Le Portugal, pour vingt et un modèles, et les Pays-Bas, pour vingt-trois modèles, sont les moins chers. Les écarts peuvent être extrêmement importants. Selon les chiffres publiés au mois d'août 1996, une Clio coûte 23 % de plus en France qu'au Portugal, 10 % de plus qu'en Espagne, une Xantia 40 % de plus en France qu'au Royaume-Uni – il est vrai que le volant n'est pas du même côté ! (*Sourires*) – et 20 % de plus qu'en Espagne. En 1994 et 1995, les dévaluations de la livre sterling, de la lire italienne puis de la peseta ont contribué pour une part très importante à ces distorsions.

Qui sont les mandataires ? Leur nombre n'est pas précisément connu. Il s'agit d'une profession qui n'est pas homogène. Pour certains, c'est une activité accessoire ou occasionnelle, pour d'autres, c'est une activité exclusive. La DGCCRF a réalisé une enquête auprès de 200 mandataires chaque année, ce qui permet d'estimer à environ 700 le nombre global de mandataires, qui couvriraient près de 7 % du marché automobile national.

Un travail considérable a été réalisé par le Conseil national de la consommation, qui a rendu un avis le 19 mars 1996. Un arrêté ministériel du 28 octobre 1996 a permis de préciser l'information des consommateurs sur les prix et services offerts par les mandataires automobiles, mais il s'agissait seulement de réglementer l'information. Il restait à éviter toutes les dérives. C'est l'objet de ce texte.

Il assure une protection du consommateur grâce à cinq dispositions principales : l'interdiction aux personnes ayant fait l'objet d'une condamnation pour graves infractions d'exercer l'activité commerciale de mandataire ; l'obligation pour le mandataire de présenter une garantie sur le plan financier, compte séquestre ou caution bancaire ; la définition des mentions obligatoires qui doivent être portées sur le contrat de mandat ; l'interdiction de tout paiement antérieur à la signature du contrat ; l'obligation pour l'utilisateur de payer la TVA au Trésor, soit lui-même, soit par l'intermédiaire d'un mandataire, pour éviter la confusion entre l'argent remis pour l'achat au mandataire et la somme servant à payer la TVA.

Nous avons ici un article unique qui se substitue aux différents articles de la proposition de loi, article unique qui va s'insérer dans la section 9 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des relations avec le Parlement.

M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens à remercier M. Raymond Courderc pour son excellent rapport ainsi que M. Gérard Larrat, auteur de cette proposition de loi destinée à améliorer la protection du consommateur qui souhaite acheter sa voiture par

l'intermédiaire d'un mandataire. Je les remercie pour le travail de réflexion qu'ils ont mené sur ce thème, rejoignant ainsi la préoccupation du Gouvernement de lutter contre les arnaques à la consommation.

La proposition de loi de M. Larrat qui vous est soumise aujourd'hui viendra compléter efficacement les dispositions déjà mises en œuvre pour mieux protéger les consommateurs dans ce domaine.

Elle intervient fort opportunément. Dans un certain nombre de cas, en effet, les consommateurs recourant au service d'un mandataire pour acheter un véhicule automobile ont été victimes d'escroqueries et les exemples de consommateurs n'ayant jamais reçu leur véhicule bien qu'ils aient payé tout ou partie de celui-ci au mandataire indélicat sont loin d'être négligeables.

Parmi les cas les plus caractéristiques, on peut encore citer les escroqueries à la TVA, le consommateur se voyant réclamer la TVA alors qu'il croyait s'en être acquitté auprès du mandataire.

Dans des cas moins graves mais tout aussi inadmissibles et condamnables, le consommateur reçoit un véhicule qui n'est pas celui qu'il souhaitait ou le reçoit dans des délais inacceptables.

Le texte que nous allons examiner aujourd'hui apporte des réponses préventives concrètes à ces problèmes, et je suis convaincu que les dispositions qui sont proposées pour interdire l'accès à cette profession à ceux qui ont déjà fait l'objet d'une condamnation sont de nature à moraliser cette activité. De même, le dispositif relatif au paiement de la TVA apporte une réponse concrète au problème soulevé. Enfin, la caution financière obligatoire constitue l'assurance pour le consommateur d'obtenir réparation du dommage subi.

Cette proposition de loi s'inscrit aussi dans la continuité de l'action gouvernementale. En effet, ayant été alerté par ces nombreuses escroqueries, le ministre en charge de la consommation, M. Yves Galland, avait créé en décembre 1995, un groupe de travail au sein du conseil national de la consommation sur le thème des mandataires automobiles. Celui-ci avait rendu un avis en mars 1996, recommandant un contrat-type, avec un ensemble de mesures propres à assurer la transparence et la bonne information du consommateur. A la suite de ces travaux et sur la base de l'avis rendu par cette instance, le Gouvernement a pris en octobre 1996 un arrêté relatif à l'information préalable du consommateur imposant certaines obligations en matière d'affichage et de publicité des prix.

Il est clair cependant qu'un texte réglementaire n'était pas en mesure d'aller au-delà et d'imposer aux opérateurs l'obligation d'introduire des garanties financières et un certain nombre de mentions dans les contrats de mandat. L'initiative prise par M. Larrat comble cette lacune et permettra de renforcer la nécessaire protection du consommateur.

Soyons très clairs, l'objet de ce texte est tout entier centré sur la protection du consommateur. Il a pour unique but de faire cesser des pratiques qui sont autant d'arnaques à la consommation et contre lesquelles le Gouvernement entend lutter avec la plus grande fermeté.

En aucun cas, l'objectif de ce texte n'est d'entraver l'action des mandataires consciencieux et respectueux du consommateur. Il n'est pas question de gêner ou de compliquer leurs activités, ni d'instaurer des mesures protectionnistes visant à empêcher le consommateur français d'acquiescer un véhicule dans un autre Etat de la Commu-

nauté. Nous ne pénalisons pas les mandataires sérieux, nous moralisons une activité économique et nous empêchons des opérateurs peu scrupuleux d'agir.

Je suis persuadé qu'en votant ce texte, vous contribuerez efficacement à remédier aux dysfonctionnements significatifs qui ont été constatés dans cette activité économique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Gérard Larrat.

M. Gérard Larrat. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui un texte relatif à l'activité de mandataire en recherche et achat de véhicules automobiles neufs.

Ce texte, adopté par la commission de la production et des échanges, procède de la proposition de loi que j'ai déposée au mois de septembre dernier, à la suite d'événements graves pénalisant sérieusement des consommateurs.

En effet, dès 1995, dans mon département, à Carcassonne, des hommes et des femmes qui avaient sollicité l'intervention de mandataires pour l'achat de véhicules neufs, se sont trouvés être victimes de professionnels malhonnêtes qui, après avoir encaissé l'argent des voitures, ne les avaient pas livrées. Après Carcassonne, ce fut le cas à Brest, Saint-Etienne, Lyon, Nancy, pour des affaires ayant défrayé la chronique judiciaire.

Des enseignements pouvaient être dégagés de ces exemples malheureux : d'abord, que l'activité de mandataire automobile ne se limitait pas aux zones frontalières mais s'était progressivement diffusée sur tout le territoire ; ensuite, que des professionnels honnêtes se trouvaient pénalisés dans leur activité par des confrères qui n'hésitaient pas à s'engager dans la fraude et la tromperie ; enfin, que le consommateur se trouvait victime sans aucune parade d'agissements frauduleux.

Il fallait donc tirer toutes les conséquences de telles situations et combler un vide juridique par un texte de loi qui devait poursuivre un objectif primordial : protéger les consommateurs tout en encadrant, avec souplesse, une pratique commerciale qui, jusqu'à maintenant, s'exerçait dans un flou juridique, source de tous les excès.

C'est pourquoi j'ai souhaité qu'une législation, et non une simple réglementation optionnelle, intervienne dans le domaine du marché automobile, dont nul ne peut contester qu'il a connu, ces dernières années, des évolutions structurelles, notamment par l'apparition d'une nouvelle activité, celle de mandataire.

Il faut savoir, en effet, qu'environ 7 % des véhicules immatriculés en France sont vendus par des mandataires, ce qui représente entre 150 000 et 200 000 unités l'an.

L'activité de mandataire consiste en une opération d'intermédiaire, le mandataire ayant pour mission de rechercher et d'acquérir pour le compte d'un tiers ou mandant, moyennant rémunération, un véhicule dans un pays tiers. Il est ainsi un prestataire de service qui n'achète pas en son nom propre et qui ne constitue pas de stock.

Cette activité, apparue récemment, s'est développée concomitamment avec la construction de l'Union européenne. Des écarts de prix existant de pays à pays, les consommateurs ont été conduits à recourir à des mandataires pour acheter leurs véhicules à l'extérieur du territoire.

Il est vrai que, dans certains cas, les écarts de prix dépassent 20 %, ce qui est de nature à inciter les consommateurs à utiliser ce cadre d'achat, d'ailleurs pleinement reconnu par les instances européennes, mais il existe des risques dont j'ai déjà parlé, lorsque le consommateur se trouve face à un intermédiaire indélicat, d'où l'urgence de légiférer.

J'ai parlé de vide juridique, il est réel. J'ai dit qu'il fallait protéger le consommateur et interdire aux mandataires à l'honnêteté relative d'exercer cette activité. Comment ? Tout simplement par des mesures logiques et peu contraignantes.

S'agissant de l'assainissement de l'activité proprement dite, la proposition de loi prévoit que ne pourra pas être mandataire celui ou celle qui a été frappé d'incapacité ou d'interdiction d'exercer pour condamnation à une peine d'emprisonnement avec ou sans sursis pour diverses infractions. De telles dispositions ne sont pas fondamentalement nouvelles. Elles s'appliquent déjà aux professions industrielles et commerciales.

De même, le mandataire devra justifier, pour proposer ses services, de garanties permettant d'apporter une sécurité à la transaction, c'est-à-dire la mise en place d'une caution bancaire ou d'un compte séquestre. Cela me paraît tout à fait normal.

Dès lors, seuls les professionnels présentant les garanties morales et financières pourront exercer cette activité, sous peine de sanctions pénales qui sont, je le rappelle, six mois d'emprisonnement et 50 000 francs d'amende.

Protégé par ces dispositions attachées au mandataire lui-même, le consommateur le sera également par un encadrement juridique précis du contrat qui le liera au mandataire.

Ce contrat de recherche et d'achat sera écrit et préalable. Un exemplaire sera remis au consommateur lors de sa signature. Il comportera, sous peine de nullité, des mentions spécifiques définissant le coût total de l'acquisition et de la mise à disposition du véhicule avec l'indication de la rémunération du mandataire, la description détaillée du véhicule recherché, la date limite de livraison, les conditions de révocation du mandat, et les justificatifs de la garantie financière apportée par le mandataire.

Par ailleurs, aucun versement de fonds ne pourra intervenir avant la signature du contrat d'achat, sauf au titre d'une provision dont le montant ne pourra dépasser 10 % du coût d'acquisition.

Enfin, à la livraison du véhicule, le mandataire remettra au client la facture d'achat détaillée, libellée au nom de ce dernier, ainsi qu'un compte rendu écrit d'exécution de mandat et l'ensemble des documents nécessaires à la mise en circulation du véhicule, à son utilisation et à son entretien.

En outre, afin d'assurer toute la transparence, c'est l'utilisateur qui paiera la TVA au Trésor public, soit directement, soit indirectement par le biais du mandataire si le contrat le prévoit.

Je remercie M. le rapporteur pour son travail qui a permis de rattacher directement ma proposition de loi au code de la consommation et d'y apporter des précisions judicieuses et bienvenues qui ne remettent pas en cause la philosophie générale du texte.

Pour une branche d'activité économique mettant en jeu des sommes d'argent très importantes, il convenait d'encadrer les opérations individuelles qui s'y rattachaient. Le texte soumis à votre analyse est de nature, me semble-t-il, à répondre à cet objectif. C'est pourquoi le groupe

UDF, que je représente, le votera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

(*M. Daniel Colliard remplace M. Philippe Séguin au fauteuil de la présidence.*)

PRÉSIDENT DE M. DANIEL COLLIARD

vice-président

M. le président. La parole est à M. Rémy Auchédé.

M. Rémy Auchédé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la proposition de loi de M. Gérard Larrat vise à protéger le consommateur final qui acquiert dans un quelconque pays de l'Union européenne un véhicule neuf par l'intermédiaire d'un mandataire.

Le rapporteur souligne que l'expansion, récente et rapide, de l'activité de mandataire en automobiles, a donné lieu à des abus caractérisés contraires aux intérêts des consommateurs et du marché de l'automobile.

Il est regrettable qu'il ait fallu attendre que des acheteurs de bonne foi soient gravement lésés pour qu'enfin des mesures de protection soient prises.

La Commission européenne, prompt à imposer le marché libre de la vente automobile au sein de l'Union, au nom de l'intérêt même du consommateur, s'est cependant contentée de publier une simple communication s'agissant des règles que devrait respecter le mandataire dans l'exercice de son mandat d'achat.

En soi, la volonté de défendre la liberté d'acheter un véhicule au plus bas prix est tout à fait compréhensible et acceptable, mais elle trouve rapidement ses limites lorsqu'elle sert des intérêts financiers à court terme qui s'apparentent à un comportement spéculatif.

Les différences de prix d'un pays à l'autre pour le même véhicule, les fluctuations des taux de change des devises européennes, ainsi que la sous-évaluation de certaines d'entre elles, ont donné son essor à cette activité.

Pour le sujet qui nous concerne, le mandataire exerce une activité de simple intermédiaire contre une rémunération – dont le montant peut être important –, alors qu'il n'achète ni ne vend un véhicule à un consommateur, qu'il ne constitue aucun stock, qu'il n'assume aucun des risques liés à la propriété du véhicule, ni aucune des obligations de service après-vente – garantie et entretien du véhicule – comme est tenu de le faire le concessionnaire, qu'il ait ou non vendu le véhicule.

De fait, le développement de l'activité de mandataire en automobile nuit aux concessionnaires, particulièrement ceux situés dans les départements transfrontaliers, et par là même aux consommateurs, qui trouvent auprès de leur concessionnaire un service après-vente indispensable.

Comment un concessionnaire peut-il offrir aux automobilistes un bon service après-vente de la marque dont il assure la promotion si une part grandissante du marché de la vente lui échappe ?

On se demande, après l'exposé de ces faits, où se trouve exactement l'intérêt du consommateur. Il ne semble pas en tout cas que le développement de l'activité de mandataire puisse en assurer la promotion.

Cette remarque n'amoindrit pas, à nos yeux, l'utilité et la portée des mesures qui nous sont proposées. C'est pourquoi le groupe communiste votera pour cette proposition de loi.

Les députés communistes sont, chacun le sait, attachés à la défense du marché automobile français, qui souffre très durement de la concurrence européenne et internationale, mais également, il faut bien le dire, de la baisse du pouvoir d'achat des ménages français, très touchés par le chômage et la précarité.

Le ministre de l'industrie, répondant mardi dernier à une question de mon ami Georges Hage sur le plan de licenciements annoncé par le groupe Renault, disait : « Les consommateurs ont changé de comportement à propos de la voiture. Les constructeurs français produisent de remarquables véhicules pour séduire le maximum de clients. Mais, aujourd'hui, l'acheteur considère d'abord le prix. »

Ce n'est pas tant le comportement du consommateur qui a changé que le volume de son porte-monnaie. Comment acheter une voiture quand on n'a pas les moyens suffisants ?

Cette situation explique aussi qu'un nombre croissant de consommateurs fassent appel à un mandataire, grâce auquel ils pourront acheter une voiture au plus bas prix possible.

La voiture est aujourd'hui, pour des millions de salariés, le seul mode de transport pour se rendre au travail. De ce point de vue, il est presque aussi important d'avoir un véhicule que d'avoir un logement.

La prime automobile, « la juppette », n'a pas été renouvelée, au motif qu'elle favorisait la concurrence étrangère, mais on constate que, après sa suppression, la vente de véhicules a fortement chuté.

C'est en considérant le marché automobile, tant du point de vue du développement industriel et de l'emploi que du point de vue de l'utilisateur, que le groupe communiste a, sur un autre chapitre, proposé de créer un livret épargne automobile, dont le taux d'intérêt pourrait être identique à celui du livret A et dont les intérêts seraient capitalisés, sans imposition, pendant une durée de cinq ans.

Le débat reste ouvert, nous l'espérons.

Un dernier mot encore pour souligner un enjeu de société : les constructeurs automobiles font des efforts importants dans les secteurs recherche et développement, car la réglementation européenne comme les exigences des utilisateurs les conduisent à présenter des véhicules de plus en plus sûrs et de moins en moins polluants. Il serait fortement préjudiciable que ces efforts soient limités ou abandonnés parce qu'ils contribuent à augmenter le prix du véhicule et donc à rétrécir le marché des constructeurs qui investissent dans ce domaine.

Il y a là un devoir d'investissement public fort, parce que l'intérêt général est directement en cause.

Le groupe communiste votera cette proposition de loi.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'ordre du jour de l'Assemblée nationale est ainsi fait qu'il alterne les sujets et que nous passons, sans parfois beaucoup de transition, de thèmes qui mobilisent fortement l'opinion à d'autres qui s'adressent à un public plus restreint. C'est du moins l'impression que l'on peut avoir en parcourant l'ordre du jour de ces dernières semaines.

Le thème que nous abordons avec la présente proposition de loi, celui de l'activité des mandataires en vente de véhicules automobiles neufs, pourra sembler ponctuel, voire anecdotique, à beaucoup. Elu d'une région frontalière touchée par les phénomènes de concurrence intra-européenne, je crois cependant pouvoir témoigner du contraire. Et, très certainement, nos travaux viendront effacer cette impression aux yeux de beaucoup.

La fonction de mandataire n'est pas nouvelle. Le mandat est, en effet, une des notions de base de notre droit civil, consacrée par les articles 1984 et suivants du code civil, qui forment le titre treizième du livre III, consacré aux « différentes manières dont on acquiert la propriété ». Le mandat qui nous intéresse est, en l'occurrence, celui par lequel un consommateur français charge un intermédiaire, choisi par lui, d'acquérir pour son compte un véhicule automobile, en général à l'étranger.

La fonction de mandataire automobile n'est pas vraiment apparue ces dernières années. De longue date, il a, en effet, existé dans nos régions frontalières des intermédiaires fondant leur activité sur la différence entre les prix des véhicules pratiqués de part et d'autre de la frontière et sur l'impossibilité pour les concessionnaires étrangers de leur opposer un refus de vente. Mais il faut dire que, jusqu'en 1993, cette activité est restée très marginale.

Au cours de ces années antérieures à l'ouverture du marché unique européen, la distribution automobile a été assurée pour l'essentiel selon le système des concessions de marques, qui dérogeait aux principes posés par l'article 85-3 du traité des Communautés européennes, dans des conditions cependant tout à fait régulières, posées par le règlement 123/85/CEE de 1985.

L'année 1993 a marqué un tournant dans cette situation. Avec la libre circulation des marchandises, l'activité d'arbitrage sur les différences frontalières de prix s'est considérablement développée, au point qu'elle en est venue à représenter aujourd'hui plus de 7 % des immatriculations en France. Cette tendance a été encouragée par les fluctuations de parités monétaires qui ont caractérisé les trois dernières années et sont venues s'ajouter aux décalages résultant des régimes fiscaux.

Cette évolution a, en quelque sorte, été avalisée lors de la révision, en 1995, du règlement 123/85. Le règlement 1475/95, qui lui a succédé, a, en effet, placé la distribution automobile sous le signe de la concurrence. Le système de la concession de marques a été maintenu pour sept ans, mais l'activité des mandataires automobiles a été reconnue parfaitement licite, et même protégée de tout refus de vente de la part des concessionnaires de marque.

C'est dans ce contexte qu'intervient la présente proposition de loi. Elle vise à sortir du vide juridique une activité dont on voit bien les possibilités de développement dans la distribution automobile. *Vide juridique* n'est d'ailleurs pas tout à fait le mot : ainsi que je l'ai souligné, mandat et mandataire sont des notions définies par notre code civil. Mais, sans doute en vue d'une souplesse que réclame souvent la vie économique, les contraintes résultant de ces définitions sont assez faibles : un mandat peut, par exemple, n'être pas écrit, de même que ne pèse aucune obligation particulière sur le choix du mandataire.

La proposition de loi qui nous est soumise tend à pallier ces silences. Elle précise, d'une part, les conditions que doit remplir tout candidat à l'activité de mandataire automobile – essentiellement des garanties financières et d'intégrité qui sont, il faut le reconnaître, le minimum que l'on puisse exiger de professionnels appelés à gérer des fonds pour le compte d'autrui. Elle oblige, d'autre

part, à un mandat, c'est-à-dire un contrat, écrit entre le donneur d'ordre et l'intermédiaire, ce qui est, là aussi, un minimum quand on sait ce que sont nos pratiques de droit écrit.

Au total donc, ces dispositions font entrer dans notre droit les obligations découlant du règlement 1475/95 et de la « clarification relative à l'activité des mandataires automobiles » adoptée en 1991 par la Commission européenne. Un volet de sanctions est, par ailleurs, prévu.

Que penser de ces dispositions ?

Je dirai, en toute sincérité, m'exprimant au nom du groupe socialiste, qu'elles ne peuvent qu'aller dans le bon sens. L'activité de mandataire automobile est en effet née, pour ainsi dire, du marché unique, mais rien ne justifie qu'elle s'y développe dans un régime de non-droit.

Je veux toutefois souligner l'ambiguïté de cette activité et les avantages qu'elle retire à bon compte de la situation actuelle. Ainsi que je l'ai expliqué, l'activité de mandataire automobile repose sur des possibilités d'arbitrage d'un pays à l'autre, alimentées par les différences de parité monétaire ou de fiscalité. Or nous savons que, dans une certaine mesure, ces différences ont vocation sinon à s'abolir, du moins à se réduire. Ce sera le cas pour les parités monétaires avec l'arrivée de la monnaie unique et pour les fiscalités avec une progressive harmonisation. L'activité de mandataire automobile, qui est une activité d'« arbitragiste », n'est donc pas, à terme, destinée à devenir un véritable pilier de la distribution automobile, mais un complément au système existant.

Cependant, deux problèmes se posent dans l'immédiat. D'une part, l'activité de mandataire automobile ne risque-t-elle pas, dans les années immédiates qui nous séparent de la monnaie unique et d'une harmonisation fiscale approfondie, d'exercer une concurrence excessive vis-à-vis des autres formes de distribution ? D'autre part, quel mode de distribution automobile de droit commun voulons-nous ? J'examinerai successivement ces deux questions.

La concurrence exercée par l'activité de mandataire automobile, tout d'abord. La fonction d'arbitragiste a encore – je l'ai dit – de beaux jours devant elle avant le début des années 2000. C'est la raison pour laquelle nous aurions aimé trouver dans cette proposition de loi d'avantage d'éléments permettant de réguler la concurrence qu'exercent les mandataires automobiles vis-à-vis des autres formes de distribution. Les mandataires disposent incontestablement de l'atout des prix ; mais, à la différence des concessionnaires, ils ne sont pas tenus d'assurer les prestations liées à la garantie et à l'entretien du véhicule. Nous pensons qu'il faut faire ressortir cet aspect, qui est un élément important d'équilibre de la concurrence. C'est pourquoi nous proposerons, dans un amendement, que les prestations annexes à la mise à disposition du véhicule soient mentionnées dans le contrat écrit de mandat, ne serait-ce que par le mot « néant », qui fixera clairement les choses à cet égard. Il s'agit là d'un souci de protection du consommateur et de maîtrise de la concurrence, que chacun comprendra aisément.

J'en viens maintenant à notre seconde question : quel mode de distribution automobile de droit commun voulons-nous ? Nous avons été surpris, monsieur le ministre, du silence du ministère de l'industrie sur ce sujet. Silence assourdissant, de même que celui des grands constructeurs ! Voulons-nous un système « à l'ancienne », où, en quelque sorte, les parts de marché sont partagées à l'avance entre les différents constructeurs, ou, au contraire, un système du « tout-concurrence », où tous les

coups sont permis et toutes les conditions possibles ? Je suis persuadé que le choix français n'est ni dans ce maintien du passé ni dans ce saut aveugle dans le « tout est possible ».

C'est en tout état de cause au Gouvernement, éventuellement en liaison avec les constructeurs et les organisations de consommateurs, qu'il appartient de définir ces choix. Ce n'est pas une mince affaire : il s'agit en effet des débouchés commerciaux du principal pilier de notre industrie, l'automobile. Il s'agit aussi des intérêts des consommateurs, acquéreurs de véhicules automobiles que nous sommes tous.

Au terme de cette analyse, le groupe socialiste ne fera donc pas obstacle à cette proposition. Mais nous demanderons au Gouvernement quel modèle de distribution automobile il entend promouvoir en France et quelle concertation il entend mettre en œuvre pour opérer ces choix, à la fois du côté des constructeurs, dont ce sont les débouchés qui sont en jeu, et du côté des consommateurs, dont ce sont les intérêts qui sont en débat.

Monsieur le ministre, je vous remercie d'avance de vos réponses.

M. le président. La parole est à M. Pierre Laguilhon.

M. Pierre Laguilhon. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le secteur de l'automobile connaît depuis un certain nombre d'années d'importantes difficultés économiques, que confirment les récentes décisions prises par les constructeurs.

La libre circulation des personnes et des marchandises dans le périmètre de la Communauté européenne a entraîné des évolutions structurelles, en matière de distribution et voit l'émergence des nouveaux acteurs que sont les mandataires.

Cette activité de mandataire, dans le secteur de l'automobile, crée inquiétude et préoccupation tant sur le réseau des distributeurs traditionnels que chez le consommateur, et le texte qui est proposé à l'Assemblée doit faire toute la transparence sur cette activité nouvellement développée.

Mes prédécesseurs l'ont dit : il ne s'agit aucunement, dans ce texte de loi, de réglementer cette profession, ce qui serait contraire aux principes du droit communautaire et aux dispositions de l'article 3-11 de ce règlement, mais de créer des principes d'encadrement de nature à éviter les dérives et à assurer une protection et une garantie totale du consommateur.

En effet, de nombreux clients ont été victimes d'abus de confiance, de tromperies, de vols, d'escroqueries de la part des entreprises auxquelles ils s'étaient adressés en leur confiant la mission d'acheter pour leur compte un véhicule automobile dans un pays européen.

Ce préjudice financier a pris une grande envergure dans plusieurs régions de notre territoire, sans que les victimes aient la possibilité d'obtenir la moindre compensation. Mais il convient de souligner que le préjudice financier s'étend au Trésor public et, par voie de conséquence, à l'Etat, du fait des détournements fréquemment constatés dans l'acquittement de la TVA.

L'importance et le nombre des litiges observés justifient, à eux seuls, cette proposition de loi.

Le statut de mandataire en vente de véhicules automobiles s'exerce dans le cadre des dispositions prévues par le code civil. Il ne peut, à ce titre, ni acheter le véhicule commandé par son mandant, ni constituer de stocks, ni être dépositaire de fonds destinés à cet effet.

Il agit dans le cadre d'un contrat dont il est nécessaire qu'il soit clairement et légalement établi, conformément aux exigences formulées par son mandant. Mais, il faut le savoir, tout commerçant, y compris un concessionnaire, peut exercer des actes de mandat dès lors qu'il ne contrevient pas à l'accord de sélectivité ou d'exclusivité auquel il est lié avec son constructeur ou son réseau de distribution.

L'activité de mandataire, née de la réglementation européenne, s'est considérablement amplifiée en raison des différences de prix entre les véhicules neufs selon qu'ils sont vendus en France ou dans les pays de la Communauté.

L'objectif de la Commission européenne est de permettre à tout consommateur d'acheter dans n'importe quel Etat membre un véhicule automobile, directement ou par l'intermédiaire d'un mandataire, au prix le plus bas pratiqué sur le marché.

Il convient de savoir qu'un constructeur ou un adhérent à un réseau de distribution ne peut refuser de livrer un mandataire ou de vendre un véhicule à un consommateur final faisant appel à ses services, quel que soit le pays de la Communauté.

Cette obligation conduit les constructeurs à vendre sur catalogue leurs modèles de véhicule à des prix différents selon les pays pour préserver leurs parts de marché, même et surtout dans le cas de fluctuations monétaires. Ainsi, la dévaluation de la lire et celle de la peseta ont entraîné des écarts très importants entre les prix proposés en Italie et en Espagne et ceux pratiqués en France. Ces différences de prix se sont concrétisées par des achats massifs de voitures neuves soit directement, soit par l'intermédiaire de mandataires, surtout dans les régions frontalières, notamment au cours des années 1994 et 1995.

La Commission de Bruxelles a cependant publié, le 18 décembre 1991, une communication stipulant les critères requis pour l'exercice de l'activité de mandataire. Ces critères reposent sur trois éléments prioritaires qu'il nous convient de compléter et d'adapter pour en assurer le meilleur fonctionnement :

Le mandataire ne peut agir que dans le cadre des conditions formulées au contrat ;

La publicité faite auprès des acheteurs éventuels par le mandataire ne peut en aucun cas se confondre avec celle utilisée par les réseaux de revendeurs ;

L'approvisionnement étant fait en fonction de la volonté d'achat du mandant, aucun stock ne pourra être constitué à cet effet et le pourcentage de chiffre d'affaires réalisé avec le réseau de distribution ne pourra excéder 10 %.

Le développement récent de cette activité nous conduit à en assurer l'encadrement, comme le propose le texte présenté par Gérard Larrat.

L'ensemble des mesures proposées portent sur le contrat d'achat pour le compte d'un tiers ; le séquestre de fonds ou l'obligation de cautionnement bancaire destinés à procéder à l'acquisition du véhicule ; l'acquittement de la TVA ; la rémunération du mandataire ; la garantie offerte au consommateur final, puisque, en définitive, ce n'est pas le mandataire qui facturera mais bien le constructeur, lequel devra garantir l'entretien du véhicule, qu'il soit acheté directement, ou par l'intermédiaire d'un mandataire, ou dans le cadre d'un réseau distributeur traditionnel.

Toutes ces mesures sont de nature à clarifier des transactions sur les véhicules neufs dans l'intérêt du consommateur et du meilleur équilibre de ce secteur d'activité.

Le groupe du RPR apportera son soutien à l'adoption de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Comme mes collègues qui m'ont précédé à cette tribune, je suis moi aussi, ne serait-ce qu'en tant qu'habitant et élu d'une région frontalière, très concerné par ce texte sur la protection du consommateur recourant à un mandataire pour acheter son véhicule, que ce soit à l'étranger ou en France d'ailleurs.

Pour ma part, j'ai déposé quelques amendements destinés à ajouter quelques protections supplémentaires à celles prévues par l'excellente proposition de Gérard Larrat et par le texte élaboré par Raymond Couderc, avec le concours de la commission de la production et des échanges.

Les membres de la commission ont été unanimes pour reconnaître que le texte que nous examinons ne vise que les véhicules neufs. Pour autant, le nombre des véhicules d'occasion, récents ou anciens, vendus par les mandataires croît considérablement. Ainsi, dans ma ville de Douai, l'entreprise Districar, qui exerce une activité de mandataire, vend aussi bien des véhicules neufs que des véhicules d'occasion. Plusieurs de mes collègues peuvent témoigner de ce phénomène croissant.

De plus, en matière de véhicules d'occasion, d'autres problèmes peuvent se poser, qui tiennent aux accidents que ces véhicules peuvent avoir subi ou aux garanties dont ils peuvent faire l'objet – lesquelles doivent forcément être différentes de celles offertes pour les véhicules neufs.

Nous souhaitons donc – je crois pouvoir en la matière être le porte-parole de certains de mes collègues – améliorer le texte en prévoyant la prise en compte des véhicules d'occasion d'ici à la deuxième lecture, à condition toutefois que cela ne conduise pas à en bouleverser trop profondément l'économie.

Pour le reste, je proposerai que, parmi les mentions obligatoires du contrat de mandat, figurent non seulement la description du véhicule et sa date de livraison, mais également, ce qui est l'évidence même, le lieu de livraison de la voiture par le mandataire et des informations sur les garanties après-vente.

Chacun sait que l'achat d'un véhicule se fait de plus en plus en fonction des garanties offertes et de leur durée. A une certaine époque, les vendeurs de véhicules garantis un an et ceux de véhicules garantis cinq ans se sont même livrés une sorte de guerre. L'acheteur final a besoin de savoir au moment où il mandate un intermédiaire pour acheter une voiture de quel type et de quelle durée de garantie il bénéficiera.

J'ai déposé deux autres amendements : l'un concerne les véhicules achetés à crédit ; l'autre est relatif à la manière d'acquitter la TVA.

Il est proposé que l'acheteur final effectue directement le règlement de la TVA auprès ou à l'ordre du Trésor public, afin d'éviter que le mandataire ne mette la TVA dans sa poche et que le Trésor ne se retourne contre l'acheteur. Nous sommes tous d'accord pour que cet impôt soit payé au Trésor ou à son ordre, mais ce qui me gêne, c'est l'adverbe « directement », car il signifie que l'acheteur final devra se rendre en personne dans un bureau du Trésor afin d'y acquitter la TVA dont il est redevable. Vous conviendrez, monsieur le ministre, qu'un tel dispositif n'est prévu dans aucun cas d'achat de marchandise.

Je souhaiterais donc que le mandant puisse avoir le choix : soit payer directement au Trésor la TVA dont il est redevable, soit charger le mandataire de le faire, étant bien entendu que le chèque sera libellé à l'ordre du Trésor public. Dans ce dernier cas, la démarche reposerait sur les diligences du mandataire, lesquelles doivent, comme me l'ont confirmé les services fiscaux, être effectuées dans le délai bref de quinze jours.

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre des relations avec le Parlement.

M. Roger Romani, ministre des relations avec le Parlement. Je tiens à remercier et à féliciter tous les orateurs qui se sont exprimés dans la discussion générale. Tous ont fait preuve de compétence et de bonne connaissance du sujet. Je vais maintenant essayer de leur apporter brièvement quelques réponses, me réservant de revenir plus longuement sur certains points à l'occasion de l'examen de tel ou tel amendement.

Monsieur Larrat, je vous félicite à nouveau de l'initiative que vous avez prise. Bien entendu, le Gouvernement est en accord complet avec votre démarche. Vous avez montré, dans votre intervention, que votre préoccupation était de combler un vide juridique. Vous avez totalement raison. Votre proposition de loi, qui comporte des mesures logiques, vise donc à instaurer la transparence dans un domaine qui en manque.

Je remercie M. Auchedé d'avoir considéré que le texte en discussion est conforme à l'intérêt des consommateurs. Différents orateurs, le rapporteur et moi-même avons évoqué – je n'hésite pas à employer le mot – des escroqueries qui ont été commises à l'encontre des consommateurs ; ceux-ci doivent donc être protégés. Je remercie encore M. Auchedé d'avoir approuvé certaines des mesures proposées par le texte.

Monsieur Bataille, vous avez eu raison d'affirmer qu'il ne s'agissait pas d'un texte mineur. Tous les ans en effet plusieurs centaines de consommateurs sont victimes d'escroqueries.

Vous avez également eu raison de noter que l'activité de mandataire est tout à fait licite. Pour autant, reconnaissez qu'il était nécessaire d'encadrer les modalités de l'exercice de cette profession pour éviter les abus signalés par les uns et les autres.

Vous avez souligné qu'il fallait éviter que les mandataires n'exercent une concurrence déloyale vis-à-vis des concessionnaires, et, à cette fin, vous avez souhaité que soient mis en place davantage d'éléments de régulation de l'activité concurrentielle. Tel n'est pas l'objet du texte, mais je vous précise que la loi de juillet 1996 sur la loyauté et l'équilibre des relations commerciales comporte des dispositions destinées à protéger les consommateurs.

S'agissant de l'avenir des distributeurs, il relève, monsieur Bataille, des entreprises. En tout état de cause, les professionnels doivent préparer l'organisation future de leur profession. A l'heure actuelle, le cadre juridique régissant l'activité des concessionnaires découle d'un règlement communautaire qui a été adopté, en 1995, mais qui n'est valable que jusqu'en 2002. Les professionnels doivent donc profiter de ce laps de temps pour définir leur stratégie ; c'est important qu'ils le fassent.

Monsieur Laguillon, vous avez également montré que vous connaissiez bien le sujet. Vous avez fait une bonne analyse de la situation en insistant sur la nécessité de veiller au bon règlement de la TVA. Grâce à ce texte, ce

problème sera réglé. Vous avez eu raison d'insister sur ce point, car c'est un domaine dans lequel on a relevé beaucoup d'abus.

Monsieur Vernier, vous nous avez rappelé que des mandataires s'occupaient aussi de l'achat de véhicules d'occasion. Il s'agit d'un domaine qui n'est pas visé par la proposition de loi de M. Larrat, laquelle a pour objectif précis de s'attaquer aux abus constatés en matière de vente de véhicules neufs. En outre, le régime applicable aux véhicules d'occasion est fort différent de celui relatif aux véhicules neufs, ne serait-ce qu'en matière de TVA.

Vous avez souhaité que le Gouvernement prenne des mesures dans ce domaine. Il l'a déjà fait. Cela dit, il tiendra compte de votre demande. Pour autant, il me semble difficile de le faire entre les deux lectures. Je crains que le délai dont nous disposerons ne nous permette pas de réfléchir correctement au problème posé par la vente de véhicules d'occasion et que nous ne prenions pas les bonnes mesures, ce qui ne pourrait qu'amoindrir la portée du présent texte.

Vous avez évoqué également les garanties et le service après-vente dont doivent pouvoir bénéficier les acheteurs de véhicules neufs. C'est un problème délicat, car imposer une obligation de ce type conduirait en quelque sorte à transformer les mandataires en mandataires concessionnaires. Nous nous aventurons là dans une voie dangereuse et risquerions de créer quelques difficultés.

Le mandataire a un autre rôle à tenir que le concessionnaire : sa mission – et cela a été bien expliqué par les uns et les autres – est celle d'intermédiaire. Si nous introduisons dans le texte de la loi des dispositions quant aux garanties et au service après-vente, nous risquons de faire du mandataire un concessionnaire, ce qui n'est pas, j'en suis persuadé, monsieur Vernier, votre souhait ni celui, je l'espère, des membres de l'Assemblée nationale.

Vous avez aussi observé la question du paiement de la TVA. Nous aurons l'occasion d'y revenir lors de l'examen des amendements, mais je puis d'ores et déjà vous indiquer que le Gouvernement est d'accord avec vous. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

Article unique

M. le président. J'appelle maintenant, dans les conditions prévues par l'article 91, alinéa 9, du règlement, l'article unique de la proposition de loi dans le texte de la commission.

« *Article unique.* – Le chapitre 1^{er} du titre II du livre I^{er} du code de la consommation est complété par une section IX ainsi rédigée :

« Section 9

« Mandat de recherche ou d'achat de véhicules automobiles neufs

« *Art. L. 121-54.* – Les dispositions de la présente section s'appliquent aux personnes physiques ou morales, agissant en qualité de mandataire, qui, d'une manière habituelle, se livrent, même à titre accessoire, aux opérations portant sur la recherche ou l'achat, au nom et pour le compte d'utilisateurs finals, de véhicules automobiles neufs, tels que définis au 2 du III de l'article 298 *sexies* du code général des impôts.

« *Art. L. 121-55.* – Le mandataire ne peut être rémunéré pour ses activités de recherche ou d'achat ni être dépositaire de fonds destinés à l'achat d'un véhicule automobile neuf que s'il :

« – justifie de l'une des garanties suivantes : compte séquestre ou caution bancaire ;

« – n'a pas été frappé des incapacités ou interdictions d'exercer pour l'une des condamnations énumérées à l'article 1^{er} de la loi n° 47-1635 du 30 août 1947 relative à l'assainissement des professions commerciales et industrielles ou pour une condamnation à une peine d'emprisonnement avec ou sans sursis pour l'une des infractions ci-après :

« – faux et usage de faux en écriture privée de commerce ou de banque ;

« – vol, recel, escroquerie, abus de confiance, banqueroute, extorsion de fonds, valeurs ou signatures, délits punis de peines de l'escroquerie, de l'abus de confiance ou de banqueroute ;

« – émission de chèques sans provision et délits relatifs à l'usure aux prêts d'argent ;

« – délits prévus par la loi n° 66-538 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ;

« – infractions visées à l'article 13 de la loi n° 77-1453 du 29 décembre 1977 accordant des garanties de procédure aux contribuables en matière fiscale et douanière.

« *Art. L. 121-56.* – Les opérations visées à l'article L. 121-54 doivent faire l'objet d'un contrat de mandat écrit dont un exemplaire est remis à l'utilisateur final au moment de la conclusion du contrat. Il comporte, sous peine de nullité, les mentions suivantes :

« – le coût total d'acquisition et de mise à disposition du véhicule, avec l'indication des montants de la rémunération du mandataire et de la taxe sur la valeur ajoutée due ;

« – la description détaillée du véhicule recherché ;

« – la date limite de livraison ;

« – les conditions de révocation du mandat ;

« – les justificatifs de la garantie financière apportée par le mandataire, les attestations de ces garanties étant établies par le garant et annexées au contrat.

« *Art. L. 121-57.* – Aucun versement de fonds à quelque titre que ce soit ne peut être exigé ou obtenu avant la signature du contrat visé à l'article L. 121-55. La provision versée à la signature du contrat ne peut dépasser 10 % du coût total d'acquisition.

« Au plus tard à la livraison du véhicule, le mandataire remet à l'utilisateur final la facture d'achat détaillée du véhicule, qui doit être libellée au nom de cet utilisateur. Sous peine de nullité du contrat de mandat, le mandataire remet, à la livraison du véhicule, le compte rendu écrit d'exécution du mandat et l'ensemble des documents nécessaires à la mise en circulation du véhicule, à son utilisation et à son entretien.

« Le règlement de la taxe sur la valeur ajoutée due au titre de l'acquisition du véhicule doit être effectué directement auprès du Trésor public par l'utilisateur final.

« *Art. L. 121-58.* – Est puni de six mois d'emprisonnement et de 50 000 francs d'amende toute infraction aux dispositions de l'article L. 121-55.

« *Art. L. 121-59.* – Les infractions aux dispositions de la présente section sont constatées et poursuivies dans les conditions fixées par les articles 45, alinéas premier et 3, 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1^{er} décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence, reproduits au IV de l'article L. 141-1. »

M. Vernier a présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa de l'article unique, supprimer le mot : "neufs". »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Ce n'est pas simplement une position personnelle si je dis que le marché des ventes de véhicules d'occasion par mandataire est en pleine croissance, puisque tous ceux qui se sont intéressés à la question, et notamment les orateurs qui m'ont précédé, en ont témoigné. Or les consommateurs risquent encore plus d'être victimes de ce que l'on a appelé des escroqueries et des arnaques lors de l'achat par mandat de véhicules d'occasion que lors de l'achat par mandat de véhicules neufs. Il m'a donc semblé nécessaire de légiférer aussi pour les véhicules d'occasion.

Certes, je l'ai déjà dit moi-même à la tribune, et vous en avez également parlé, monsieur le ministre, les problèmes sont de nature différente. Je souhaiterais pour ma part, ou plutôt nous souhaiterions – je crois pouvoir le dire – que, d'ici à la deuxième lecture, le champ d'application de la proposition de loi puisse être élargi aux véhicules d'occasion, ou du moins que le Gouvernement y réfléchisse activement avec les parlementaires intéressés pour voir si c'est possible ou non. Je retirerai mon amendement si M. le ministre me dit qu'une réflexion « active » interviendra dans les prochaines semaines.

M. le président. Si j'ai bien compris, c'est un retrait conditionnel ?

M. Jacques Vernier. Exactement !

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. Car on ne peut purement et simplement intégrer les véhicules d'occasion dans le champ d'application de cette proposition. Il faudrait prévoir toute une série d'autres dispositions tant en matière fiscale – car la TVA n'est pas calculée de la même façon – qu'en matière de garanties offertes aux consommateurs. En effet, un véhicule qui a déjà servi, et qui a peut-être beaucoup roulé, peut présenter des défauts non pris en compte dans un texte conçu pour s'appliquer à des ventes de véhicules neufs. Les véhicules d'occasion pourraient faire l'objet d'un autre texte, voire d'un additif qui sera au moins aussi important que la proposition de loi elle-même.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Je vais essayer de rassurer M. Vernier. Les acquisitions de véhicules d'occasion par des mandataires posent des problèmes, c'est vrai, mais j'appelle votre attention sur un point, monsieur Vernier

Les achats d'occasion présentent des particularités qui nous obligent à prévoir certaines garanties s'agissant du kilométrage, de l'âge, de l'état du véhicule, par exemple. Si nous élargissons aux véhicules d'occasion le champ d'application d'un texte destiné à éviter les abus lors de l'acquisition de véhicules neufs, nous risquons, en partant d'un bon sentiment, car il y a là un problème qui nécessite une réponse, de sécuriser faussement les consommateurs à la recherche d'un véhicule d'occasion. Ces derniers pourraient croire que ce texte leur offre les mêmes garanties que pour l'achat d'un véhicule neuf, ce qui n'est pas possible.

Nous risquerions ainsi de contribuer involontairement à une sorte de tromperie. Le danger existe ! Vous savez combien l'opinion publique est attentive aux nouvelles

modalités de commerce. Celles-ci sont malheureusement à l'origine d'escroqueries – j'emploie le mot – dont sont parfois victimes nos compatriotes les plus modestes qui, dans le but d'acheter un véhicule moins cher – c'est compréhensible –, tombent entre les mains de personnages un peu douteux.

Vous avez soulevé un vrai problème, monsieur Vernier. Le Gouvernement prend donc l'engagement de demander au Conseil national de la consommation d'étudier des mesures qui vous seront proposées dans le cadre d'un groupe de travail. Votre participation et celle des parlementaires qui le souhaiteront sera appréciée.

M. le président. La parole est à M. Pierre Laguilhon.

M. Pierre Laguilhon. Monsieur le ministre, je prends acte des engagements que vous venez de prendre. Il est vrai qu'un problème particulier se poserait si le marché des ventes de véhicules d'occasion par mandataire devait s'étendre. Il faut effectivement engager une réflexion de fond sur ce problème.

Néanmoins, le consommateur court un risque en achetant à distance un véhicule d'occasion. Ce n'est pas la même démarche lorsqu'il s'agit d'acheter un véhicule neuf assorti de garanties du constructeur. En outre, l'adoption de l'amendement de M. Vernier poserait un problème de fiscalité qui serait certainement difficile à résoudre et nous apprécions qu'il l'ait retiré. Il n'en reste pas moins vrai que je porte beaucoup d'intérêt à cet amendement.

M. le ministre des relations avec le Parlement. Le Gouvernement lui porte le même intérêt et la même attention !

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Vernier ?

M. Jacques Vernier. L'amendement était fait pour poser le problème, c'est désormais chose faite. Pour ma part, je respecte beaucoup les travaux du Conseil national de la consommation – ils ont d'ailleurs été très utiles en la matière – réalisés dans le cadre d'un « travail en commun », si je puis dire, avec les organisations professionnelles, les organisations de consommateurs et les responsables publics. Un texte bien préparé par ce conseil, dans cet esprit de concertation avec tous, serait naturellement préférable à un texte voté dans la précipitation par notre assemblée.

M. Pierre Albertini. Très juste !

M. Jacques Vernier. Je retire donc mon amendement en me réjouissant des travaux que le Gouvernement et le Conseil national de la consommation réaliseront avec entrain, je l'espère, sur une démarche qui présente sans doute encore plus de risques pour le consommateur que l'achat par mandataire de véhicules neufs, il faut en avoir conscience.

M. le président. L'amendement n° 14 est retiré.

La présidence considère que, par voie de conséquence, le sont également les amendements n°s 13 et 12.

ARTICLE L. 121-54 DU CODE DE LA CONSOMMATION

M. le président. M. Larrat a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« A la fin du texte proposé pour l'article L. 121-54 du code de la consommation, supprimer les mots : "tels que définis au 2 du III de l'article 298 *sexies* du code général des impôts". »

La parole est à M. Gérard Larrat.

M. Gérard Larrat. Nous sommes dans le domaine privé des relations contractuelles. Le véhicule neuf est désormais défini avec clarté par le droit positif, par la jurisprudence notamment. La définition fiscale figurant dans la proposition ne me paraît pas adaptée au droit de la consommation.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement après de très longues hésitations. La définition du véhicule neuf est différente selon qu'elle est administrative ou fiscale. Chacune a ses avantages. La définition administrative ouvre davantage le champ alors que la définition fiscale est plus stricte et chiffrée. Retenir la définition administrative nous avait semblé de nature à faire courir le risque que la loi soit contournée dès son entrée en application. En effet, il peut y avoir des véhicules administrativement d'occasion, mais fiscalement neufs. Il y a même parfois ce que l'on appelle les « occasions zéro kilomètre ». C'est pourquoi la commission a jugé plus prudent d'adopter la définition fiscale.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. L'amendement présenté par M. Larrat est d'une importance capitale, mais ma position ne sera pas conforme à l'avis de la commission ce dont je prie M. le rapporteur de bien vouloir m'excuser.

Il ne faut pas perdre de vue que ce texte sera inscrit dans le code de la consommation et non pas dans le code des impôts. Il ne doit y avoir aucune ambiguïté du fait de la loi sur ce qu'est un véhicule automobile neuf pour le consommateur qui s'en porte acquéreur. La définition à utiliser dans tous les textes du droit de la consommation résulte de la jurisprudence et elle ne saurait être différente selon que le consommateur s'adresse à un mandataire ou à un concessionnaire. La référence à une définition purement fiscale du véhicule neuf dans le présent texte constituerait un risque pour les consommateurs qui pourraient se voir proposer par les mandataires, en toute légalité, des véhicules déjà utilisés, mais présentés comme neufs. Outre la tromperie manifeste du consommateur, cela constituerait une discrimination à l'encontre du réseau des distributeurs automobiles.

Je conçois que la rédaction proposée pour l'article L. 121-54 du code de la consommation réponde au souci de ne pas voir détourner la présente loi en offrant des véhicules qui, ayant déjà été immatriculés dans un autre Etat membre, pourraient être considérés comme ayant perdu leur caractère neuf. Mais ce risque n'existe pas, car la Cour de justice des Communautés européennes a indiqué, dans un arrêt rendu le 16 janvier 1992, qu'un véhicule qui n'a jamais été mis en circulation et qui a été immatriculé pour les besoins de l'importation conserve son caractère neuf. La jurisprudence nationale va d'ailleurs dans le même sens.

Cet amendement est donc indispensable pour que la loi n'encourage pas le développement de fraudes au détriment de consommateurs qui recevraient comme véhicules neufs des véhicules qui sont, de fait, des véhicules d'occasion.

Je vous prie de m'excuser, mesdames, messieurs les députés, de vous avoir infligé ces arguments juridiques...

M. Pierre Albertini. C'était utile !

M. le ministre des relations avec le Parlement. ... mais je pensais qu'il était indispensable que vous les connaissiez.

M. Jacques Vernier. Tout à fait !

M. le président. La parole est à M. Pierre Albertini.

M. Pierre Albertini. La démonstration de M. le ministre m'a convaincu. En effet, on ne peut pas avoir une définition du véhicule neuf différente selon la technique de vente. C'est pourquoi il serait sage d'adopter l'amendement de M. Larrat.

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. En commission, nous avons été quelques-uns à nous opposer à cet amendement, qui a de ce fait été rejeté, car nous avons entendu parler de pays, le Portugal et la Belgique notamment, qui ne délivrent pas de certificats d'immatriculation provisoire et procèdent donc à des immatriculations définitives. Nous craignons donc que les véhicules ainsi immatriculés définitivement dans un autre pays perdent leur caractère de véhicule neuf lors de leur nouvelle immatriculation en France.

Mais puisque vous nous dites, monsieur le ministre, que la Cour de justice des Communautés européennes a déjà tranché ce problème en considérant que les véhicules ainsi immatriculés dans leur pays d'origine conservent le caractère de véhicule neuf, nous sommes tout à fait rassurés et nous nous rallierons à l'amendement. C'est en tout cas ce que je ferai.

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

M. le ministre des relations avec le Parlement. Voici, monsieur Vernier, une précision que l'on vient de me communiquer – je la découvre comme vous – : en Belgique, l'immatriculation est liée à la personne et non au véhicule et les personnes conservent cette immatriculation toute leur vie.

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

M. Raymond Couderc, rapporteur. Si, en commission, nous nous sommes arrêtés en dernier ressort sur la définition fiscale, c'est parce qu'on nous avait indiqué que la loi risquait d'être contournée, notamment pour les flottes de véhicules de location ou de véhicules d'entreprise. Nous avons donc choisi la formule la plus contraignante, en quelque sorte. Cela dit je m'en remettrai à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Cette discussion n'a pas été inutile et vous n'aviez pas à vous excuser, monsieur le ministre, de nous avoir instruits de cette affaire.

Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(L'amendement est adopté.)

ARTICLE L. 121-55 DU CODE DE LA CONSOMMATION

M. le président. L'amendement n° 2, de M. Gérard Voisin, n'est pas défendu.

M. Larrat a présenté un amendement, n° 4, deuxième rectification, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-55 du code de la consommation, substituer aux mots : "pour l'une des condamnations énumérées à l'article 1^{er} de la loi n° 47-1635 du 30 août 1947 relative à l'assainissement des profes-

sions commerciales et industrielles ou pour une condamnation à une peine d'emprisonnement", les mots : "en raison d'une condamnation définitive à trois mois d'emprisonnement au moins". »

Sur cet amendement, M. Raymond Couderc, rapporteur, a présenté un sous-amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'amendement n° 4, deuxième rectification, supprimer le mot : "définitive". »

La parole est à M. Gérard Larrat, pour soutenir l'amendement n° 4, deuxième rectification.

M. Gérard Larrat. La référence à la loi de 1947 me paraît quelque peu anachronique dans la mesure où cette loi vise des infractions et des condamnations pour des délits qui n'existent plus : provocation à l'avortement et à la propagande anticonceptionnelle, par exemple. Je préfère une rédaction beaucoup plus simple, qui allège le texte et permet par conséquent d'avoir une vision parfaite des conditions à défaut desquelles la profession de mandataire ne peut pas être exercée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. La commission a donné un avis favorable à cet amendement, qu'elle propose toutefois de sous-amender.

L'interdiction d'exercer est une peine complémentaire à une condamnation pour faux, vol, escroquerie, par exemple. La règle générale veut qu'une sanction pénale ne soit exécutoire que lorsque la condamnation est devenue définitive. Mais inscrire dans la loi que la condamnation doit être « définitive », c'est interdire au juge de prononcer l'exécution provisoire.

Le sous-amendement tend à laisser le pouvoir au juge d'assortir sa condamnation d'une interdiction ou d'une suspension d'activité, sans attendre qu'elle soit devenue définitive, lorsqu'il le jugera nécessaire.

Les dispositions de l'article 471 du code de procédure pénale pourront ainsi jouer pleinement : elles permettent notamment de déclarer exécutoires par provision les sanctions pénales prononcées en application du 11° de l'article 131-6 du code pénal – interdiction d'exercer une activité professionnelle pour une durée de cinq ans – ou de l'article 131-10 – peines complémentaires emportant interdiction, déchéance, incapacité d'un droit, fermeture d'un établissement.

Cette possibilité d'exécution provisoire est prévue par la loi du 2 janvier 1970 qui organise la profession d'agent immobilier et prévoit une interdiction d'exercer en cas de condamnation à une peine d'emprisonnement avec ou sans sursis dans des cas que reprend la présente proposition de loi – faux et usage de faux, vol, escroquerie, chèque sans provision, infraction à la loi sur les sociétés commerciales.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Il ne paraît pas utile au Gouvernement d'introduire pour l'activité de mandataire automobile un traitement différent de celui du dispositif général que le législateur a retenu pour l'assainissement des professions commerciales et industrielles. L'alignement sur le régime général est justifié ; il a l'avantage de ne pas créer de discriminations. Néanmoins, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'assemblée.

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Je soutiens l'amendement mais aussi et surtout le sous-amendement. Nous déplorons tous les délais d'examen en appel d'une décision de justice – des mois, voire des années. Il serait catastrophique qu'entre la condamnation et la décision en appel un mandataire puisse continuer à exercer son activité et escroquer les gens.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 21.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4, deuxième rectification modifié par le sous-amendement n° 21.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

ARTICLE L. 121-56 DU CODE DE LA CONSOMMATION

M. le président. M. Raymond Couderc a présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation, après le mot : "opérations", insérer les mots : "d'achat". »

La parole est à M. Raymond Couderc.

M. Raymond Couderc, rapporteur. Matériellement, il n'est pas possible de prévoir la mention obligatoire du coût total d'acquisition et de mise à disposition du véhicule ainsi que sa description détaillée et sa date de livraison au stade des opérations de recherche. L'amendement résulte donc d'une simple observation de bon sens.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Raymond Couderc a présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation, supprimer les mots : "et de la taxe sur la valeur ajoutée due". »

La parole est à M. Raymond Couderc.

M. Raymond Couderc, rapporteur. Matériellement, il n'est pas possible de connaître, au stade de la recherche du véhicule, le montant de la TVA qui sera dû par l'acquéreur.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Il s'agit, là aussi, d'un amendement de bon sens et le Gouvernement ne peut qu'y être favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Vernier a présenté un amendement, n° 7, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation, insérer l'alinéa suivant :

« – le lieu de livraison. »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Le contrat de mandat prévoit la date limite de livraison s'il y a lieu de prévoir également le lieu de livraison. D'ailleurs, dans les contrats types qui sont édités par le Conseil national de la consommation, ces deux mentions figurent.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. M. Vernier a présenté un amendement, n° 8 rectifié, ainsi rédigé :

« Après le quatrième alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation, insérer l'alinéa suivant :

« – les informations sur les garanties après-vente offertes par le constructeur et le vendeur. »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. L'achat d'un véhicule réclame de connaître certaines de ses caractéristiques essentielles.

Selon le texte actuel, il s'agit de sa description détaillée, du lieu de livraison, dont on vient de parler, de la date de livraison, son coût d'acquisition. Or chacun sait que la garantie offerte et les délais de cette garantie sont déterminants. Un an ou cinq de garantie, ce n'est pas pareil !

Monsieur le ministre, mon amendement ne signifie en aucune manière que le mandataire donne quelque garantie que ce soit à la place du constructeur ou du vendeur. Il s'agit simplement pour le mandataire, dans la transparence qui doit caractériser sa mission, de donner cette information essentielle que sont les garanties offertes, leurs modalités et leur durée.

Il ne s'agit pas pour le mandataire, j'y insiste, de donner une garantie, mais des « informations sur les garanties ».

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. La commission, dans la mesure où il s'agit bien d'informations sur les garanties après-vente, a accepté l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Le souci de l'auteur de l'amendement, souci dont on doit le louer, est tout à fait légitime, mais il risque de conduire à franchir quelque peu les limites de ce qu'est le statut du mandataire.

Ce mandataire, nous ne voulons pas – vous non plus – le transformer en agent commercial, c'est-à-dire en concessionnaire. Il doit demeurer quelqu'un qui s'occupe uniquement des démarches administratives. Les informations sur les garanties ne relèvent pas juridiquement de sa responsabilité, mais de celle du constructeur. Disons les choses comme elles sont : nous demanderions à un mandataire de s'engager sur des informations qui ne sont pas de sa responsabilité, et en plus, nous prendrions le risque de le soumettre à une obligation qui lui ferait excéder sa mission d'intermédiaire ? Vous le voyez, il y a là un vrai problème.

Je comprends le souci qui vous anime, monsieur Vernier, la protection du consommateur. Mais nous sommes là dans un domaine juridique un peu délicat.

Le Gouvernement ne peut, par cohérence juridique, que s'opposer à votre amendement. Il le regrette.

M. le président. La parole est à M. Pierre Laguillon.

M. Pierre Laguillon. Je comprends votre position, monsieur le ministre, mais, dans l'esprit de l'amendement, il n'en est pas question d'obliger le mandataire à donner des informations ou à prendre des engagements à la place du constructeur. C'est à l'utilisateur final d'obtenir du constructeur les mêmes garanties, que son véhicule ait été acheté directement, par l'intermédiaire d'un mandataire ou chez un concessionnaire. Reste que c'est au constructeur de prendre cet engagement, et non pas au mandataire.

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Monsieur le ministre, pardon d'insister, mais ce problème me paraît vraiment important.

Nous avons fait plusieurs fois allusion au cours de cette séance à un travail intéressant et intelligent, un texte qui a permis à nos collègues de proposer une partie de ce texte. Je veux parler du travail du Conseil national de la consommation. Dans le contrat type annexé à l'arrêté d'octobre 1996 dont vous parliez, le contrat de mandat type proposé par le Conseil national de la consommation contient un paragraphe intitulé : « Informations sur les garanties ».

L'acheteur qui donne mandat à quelqu'un de lui procurer un véhicule doit connaître les caractéristiques substantielles de celui-ci. Le mandataire va les communiquer dans le détail. Ce n'est pas parce qu'il informe son client qu'il sera responsable de la couleur du véhicule ou du type du moteur !

À côté de la description détaillée du véhicule, de son prix et du délai de livraison, les garanties offertes et la durée de ces garanties sont un élément essentiel de choix. Chers collègues, comment améliorer l'égalité de concurrence entre les mandataires et les concessionnaires, si ces derniers doivent afficher des garanties que les mandataires seraient dispensés de communiquer ?

M. le président. La parole est à M. Pierre Laguillon.

M. Pierre Laguillon. Je partage l'opinion de M. le ministre : ce n'est pas dans le contrat du mandataire que ces informations doivent apparaître, mais dans la facturation du véhicule par le constructeur. Sinon, nous donnerions au mandataire une responsabilité liée à l'exercice de la fonction de concessionnaire !

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. Mon objectif est de faire de cette garantie, substantielle, un élément du choix du client au moment de la commande.

Je relisais le texte du contrat type élaboré par le Conseil national de la consommation. D'ici à la deuxième lecture, ne pourrait-on pas, tout en maintenant la nécessaire information sur les garanties offertes, ajouter, comme cela figure dans le texte du contrat type : « Le mandataire n'est pas responsable de l'application de ces garanties » ? Ainsi, tout en informant clairement, car c'est un élément du choix du client, on rappellerait que seuls le constructeur et le vendeur, et non le mandataire, sont responsables de l'application des garanties.

M. le président. Monsieur Vernier, maintenez-vous votre amendement ?

M. Jacques Vernier. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier a présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Compléter le cinquième alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation par les mots :

« laquelle révocation doit pouvoir être exercée en cas de dépassement du prix, de retard dans la livraison ou de défaut de conformité du véhicule à la description figurant au contrat ; ».

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. L'amendement vise à préciser les cas où la révocation doit pouvoir être exercée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. La commission a donné un avis favorable. Ces trois cas de révocation figurent effectivement dans l'avis du Conseil national de la consommation. La révocation ne sera pas automatique. L'amendement offre au mandant une protection pour le cas où le contrat de mandat ne le prévoirait pas.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Monsieur Vernier, si cet amendement était adopté, nous prendrions la grave responsabilité de concourir à l'inflation législative et, partant, d'encourir les foudres légitimes du président de la commission des lois.

M. Christian Cabal. Tous aux abris !

M. Jacques Vernier. Il n'est pas là, profitons-en ! *(Sourires.)*

M. le ministre des relations avec le Parlement. Il préside actuellement une séance de travail de la commission des lois.

Votre amendement, monsieur Vernier, ne crée, et je pèse mes mots, aucune garantie supplémentaire pour le consommateur, car il s'agit d'une disposition de droit commun du régime civil du contrat.

Si nous insérions dans tous les textes toutes les dispositions de tous les codes, nous prêterions le flanc aux reproches justifiés que le président Mazeaud adresse parfois à juste titre au Gouvernement de provoquer une inflation législative galopante.

M. Pierre Albertini. Il le fait assez souvent !

M. le ministre des relations avec le Parlement. Très souvent ! Ne souhaitant pas encourir les foudres et les admonestations de la commission des lois, je demande à M. Vernier de bien vouloir retirer son amendement. C'est une disposition de droit commun, pourquoi l'insérer ? Si M. Vernier ne répondait pas à ma demande, je serais obligé de donner un avis défavorable.

M. le président. Donnez-vous satisfaction à M. le ministre, monsieur Vernier ?

M. Jacques Vernier. Monsieur le ministre, je ne savais pas que notre éminent collègue Pierre Mazeaud avait un tel pouvoir de tétanisation...

M. le ministre des relations avec le Parlement. N'alions pas jusque-là ! *(Sourires.)*

M. Jacques Vernier. ... En tout cas, là où il est, il doit en être très fier et très heureux.

Il est ici d'éminents juristes qui prendront peut-être la parole pour arbitrer le débat : pour ma part, je n'ai pas le sentiment que, dans le régime de droit commun des contrats, les choses se passent si facilement. Moi qui, dans une vie antérieure, ai été, pendant bien des années, responsable d'une association de consommateurs, je ne crois pas me souvenir que le non-respect du délai de livraison d'une marchandise donne *ipso facto* à l'acheteur la faculté d'annuler sa commande. La jurisprudence n'est pas aussi claire.

C'est la raison pour laquelle, dans ce type de contrat qui doit être particulièrement protégé, je tenais à préciser que si le délai de livraison n'est pas respecté, le mandat peut être automatiquement révoqué par l'acheteur s'il le souhaite. Cela étant, monsieur le ministre, s'il figure au *Journal officiel* que telle est l'interprétation que nous donnons de la loi, je veux bien vous suivre. Mais ce sera une novation par rapport aux autres contrats.

M. le président. Monsieur Vernier, la question est précise : retirez-vous votre amendement ?

M. Jacques Vernier. Si l'interprétation que nous donnons va sans dire, je le retire.

M. le ministre des relations avec le Parlement. Merci.

M. le président. L'amendement n° 9 est retiré.

M. Larrat a présenté un amendement n° 5, rectifié, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation, substituer aux mots : "de la garantie financière apportée par le mandataire, les attestations de ces garanties étant établies par le garant et annexées au contrat", les mots : "des garanties visées à l'article L. 121-55 établis par le garant et annexés au contrat" ».

La parole est à M. Gérard Larrat.

M. Gérard Larrat. Dans le droit fil des propos de M. le ministre, il faut simplifier les textes. Le président Mazeaud a raison de militer en faveur de cette cause.

Mon amendement n° 5 rectifié, rédactionnel, allège et clarifie le libellé du dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation. En effet, la garantie est alternative puisque l'article L. 121-55 prévoit un compte séquestre ou une caution bancaire.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. Favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Bataille et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation par l'alinéa suivant :

« La liste des prestations accompagnant la mise à disposition du ou des véhicules. »

La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. On peut craindre que, dans les années à venir, les mandataires automobiles, qui disposent de l'atout des prix, n'imposent une suprématie – plutôt dévastatrice – de leur activité sur les autres formes de distribution. L'un des éléments susceptibles de rééquilibrer la concurrence est que les mandataires ne sont pas tenus d'assurer les prestations liées à la garantie et à l'entretien du véhicule.

Le présent amendement a pour objet de faire mettre en évidence cet aspect en proposant que les prestations annexes à la mise à disposition du véhicule soient mentionnées dans le contrat écrit du mandat, ne serait-ce que par le mot « néant » qui fixera clairement les choses à cet égard. Nous anime un souci de protection du consommateur et de maîtrise de la concurrence.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. La commission a donné un avis défavorable à cet amendement qui vise, beaucoup plus nettement que les autres, à donner au mandataire une autre mission que la sienne.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Ce point est très intéressant et je comprends les motivations de M. Bataille. Le Gouvernement souhaite apporter des précisions pour clarifier les travaux préparatoires qui seront fort utiles en cas de contentieux.

La loi définit quelles mentions doivent obligatoirement figurer dans le contrat pour assurer la protection du consommateur, une protection que nous voulons tous. Le Gouvernement pense qu'ajouter une liste de prestations annexes ne rentre pas dans cette logique. Une énumération des prestations accompagnée du terme « néant » ne peut être, à ses yeux, un élément d'information et de clarification pour le consommateur.

Loin de rééquilibrer la concurrence, monsieur Bataille, l'introduction de cette liste ne peut que créer une confusion entre l'activité du mandataire, dont je répète qu'elle est limitée à la recherche et à la mise à disposition d'un véhicule, et celle des concessionnaires qui sont les plus à même de fournir les prestations d'entretien. Au surplus, la présence sur les mandats d'une rubrique « prestations de service » pourrait laisser supposer que le législateur a souhaité introduire l'obligation pour le mandataire de fournir une prestation annexe au consommateur.

Au total, monsieur Bataille, et bien que comprenant vos préoccupations, je crains que votre amendement ne soit plus une source de confusion pour le consommateur, qu'un progrès dans l'information. Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Christian Bataille.

M. Christian Bataille. Monsieur le ministre, j'ai bien précisé que la mention « néant » ne figurera que si le mandataire ne fournit aucune prestation. Dans ce cas, il apparaîtra clairement que le mandataire est un pur intermédiaire et qu'il n'accompagne son service d'aucune prestation.

Encore une fois, cet amendement vise à protéger le consommateur qui, mal informé, pourrait imaginer que cette prestation lui est due par le mandataire et ne découvrirait qu'ensuite qu'il doit se tourner vers un concessionnaire. D'autant qu'on imagine facilement que ce dernier pourrait être tenté de faire des différences entre un véhi-

cule qu'il aura vendu lui-même et celui qu'il aura à entretenir à la suite d'une tractation commerciale conduite par une autre personne.

M. le président. Mon cher collègue, c'est sur votre amendement, libellé de manière précise, que l'Assemblée doit se prononcer.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Raymond Couderc, rapporteur. Je maintiens l'avis de la commission. A vouloir trop bien faire, nous risquons de transformer les mandataires en concessionnaires : l'accumulation des obligations gommara leur spécificité.

Monsieur Bataille, veillons à ne pas dériver, sous peine d'assimiler les fonctions de concessionnaire et de mandataire.

M. le président. La parole est à M. Pierre Laguilhon.

M. Pierre Laguilhon. Je comprends moi aussi le souci de M. Bataille, mais l'information « néant » signifierait qu'il y a un désengagement du constructeur pour le service après-vente. Bien sûr, le consommateur serait informé, mais on pourrait lui faire valoir plus tard qu'il a acheté un véhicule sans que les services d'après-vente et de garantie soient stipulés dans le contrat. Cela ne va donc pas dans le sens de ses intérêts.

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

M. le président. M. Raymond Couderc a présenté un amendement, n° 17, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 121-56 du code de la consommation par l'alinéa suivant :

« Le mandataire informe son mandant, par écrit, à la signature du contrat, que celui-ci devra régler directement la taxe sur la valeur ajoutée due au titre de l'acquisition du véhicule auprès ou à l'ordre du Trésor public et lui indique le taux de l'impôt en vigueur à la date de cette signature. »

Sur cet amendement, M. Vernier a présenté un sous-amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 17, après les mots : "devra régler", supprimer le mot : "directement". »

La parole est à M. Raymond Couderc, pour soutenir l'amendement.

M. Raymond Couderc, rapporteur. Il s'agit de garantir l'information du consommateur quant à son obligation légale de régler directement la TVA. Ainsi, il n'y aura pas de confusion et le consommateur saura exactement à quoi s'en tenir.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Le Gouvernement est favorable à cet amendement qui contribue à améliorer l'information du consommateur. Toutefois, cette obligation n'a de sens que dans le cas du véhicule acheté hors taxes dans un autre Etat membre. Lorsque le véhicule est acheté en France par l'intermédiaire du mandataire, l'achat se fait toutes taxes comprises et l'information sur l'obligation de payer directement la TVA auprès du Trésor public devient sans objet.

Dans la même logique, le Gouvernement sera favorable au sous-amendement de M. Vernier à l'amendement n° 19 de M. Couderc.

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier pour soutenir le sous-amendement n° 23.

M. Jacques Vernier. Il s'agit d'un sous-amendement de cohérence avec le sous-amendement n° 22 dont vient de parler M. le ministre. Tous deux portent sur le même problème : à qui et comment est réglée la TVA.

Nous savons qu'il y a eu des escroqueries et que des acheteurs ayant réglé la TVA à l'ordre du mandataire ont été poursuivis par le Trésor pour ne l'avoir pas payée parce que le mandataire s'était mis l'argent dans la poche. Pour éviter cela, le texte précise que le règlement de la TVA doit être effectué auprès du Trésor.

Reste à savoir, par qui. Selon le texte, c'est au mandant qu'il appartient de le faire directement. Mais demander à l'acheteur d'un véhicule par l'intermédiaire d'un mandataire d'aller payer lui-même la TVA à un agent du Trésor est une démarche inhabituelle en matière de consommation. En supprimant l'adverbe « directement », nous laissons le choix à l'acheteur : il pourra, s'il le veut, aller payer sa TVA au Trésor, ou confier à son mandataire le soin de le faire à sa place.

A mon sens, cette seconde possibilité sera sans doute plus sécurisante pour l'acheteur puisque le paiement de la TVA doit être effectué dans les quinze jours : il est beaucoup plus rassurant que cette tâche soit accomplie par un professionnel.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 23 ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. Avis tout à fait favorable. Par là même, nous avons anticipé sur la discussion des amendements n°s 19 et 15 et du sous-amendement n° 22.

M. Jacques Vernier. Parfaitement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 23.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17, modifié par le sous-amendement n° 23.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

ARTICLE L. 121-57 DU CODE DE LA CONSOMMATION

M. le président. M. Raymond Couderc a présenté un amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-57 du code de la consommation, substituer aux mots : "L. 121-57" les mots : "L. 121-56". »

La parole est à M. Raymond Couderc.

M. Raymond Couderc, rapporteur. Amendement de pure forme, destiné à corriger une erreur matérielle.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.
(L'amendement n° 18 est adopté.)

M. le président. M. Larrat a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-57 du code de la consommation, substituer aux mots : "Sous peine de nullité du contrat de mandat, le mandataire remet, à la livraison du véhicule, le", les mots : "ainsi qu'un". »

La parole est à M. Gérard Larrat.

M. Gérard Larrat. Je retire cet amendement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 6 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 19 et 15, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 19 présenté par M. Raymond Couderc est ainsi rédigé :

« Après les mots : "de l'acquisition", rédiger ainsi la fin du dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-57 du code de la consommation :

« d'un véhicule neuf, au sens du 2 du III de l'article 298 *sexies* du code général des impôts, en provenance d'un autre Etat membre de la Communauté européenne doit être directement effectué auprès ou à l'ordre du Trésor public par l'acquéreur final. »

Sur cet amendement, M. Vernier a présenté un sous-amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'amendement n° 19, supprimer le mot : "directement". »

L'amendement n° 15, présenté par M. Vernier, est ainsi rédigé :

« Après les mots : "doit être effectué" rédiger ainsi la fin du dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 121-57 du code de la consommation : "au Trésor public par l'acquéreur final. Le mandataire est responsable de la transmission de ce règlement au Trésor public". »

La parole est à M. Raymond Couderc, pour soutenir l'amendement n° 19.

M. Raymond Couderc, rapporteur. Il s'agit, là encore, d'indiquer que la TVA est réglée par l'acquéreur final. Comme pour l'amendement n° 17, j'accepterai que l'adverbe « directement » soit supprimé.

M. le président. La parole est à M. Jacques Vernier, pour soutenir le sous-amendement n° 22 et présenter l'amendement n° 15.

M. Jacques Vernier. Je me suis déjà largement exprimé sur cette question, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. Favorable à l'amendement n° 19, et au sous-amendement n° 22.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 22.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19, modifié par le sous-amendement n° 22.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 15 tombe.

APRÈS L'ARTICLE L. 121-57
DU CODE DE LA CONSOMMATION

M. Vernier a présenté un amendement, n° 10, ainsi rédigé :

« Après le texte proposé pour l'article L. 121-57 du code de la consommation, insérer l'article suivant :

« Art. L. 121-57bis. – En cas de recours à un crédit pour le financement de l'achat, le contrat de mandat ne prend effet qu'au terme du délai de rétractation ou de l'agrément du prêteur prévus aux articles L. 311-15 et L. 311-16 du présent code.

« En cas de non-obtention du crédit, le mandataire restitue la provision éventuellement versée. »

La parole est à M. Jacques Vernier.

M. Jacques Vernier. La disposition m'a été inspirée par les travaux du Conseil national de la consommation.

En cas d'achat d'un véhicule à crédit, l'acheteur dispose d'un délai de rétractation de sept jours. De plus, s'il n'obtient pas son crédit, la vente tombe. Mon amendement vise non pas à rappeler cette évidence mais à préciser, comme le souhaite le Conseil national de la consommation, que la vente est annulée et que le mandat ne prend effet qu'au terme du délai de rétractation dont l'acheteur dispose en cas d'achat à crédit.

Ce sera une sécurité pour l'acheteur, mais aussi pour le mandataire car, sachant que l'usager final dispose d'un délai de réflexion de sept jours, il ne se précipitera pas pour aller chercher la voiture. Il préférera attendre que cette hypothèque soit levée.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. Très perplexe !

La commission a, en dernière heure, accepté cet amendement.

M. Jacques Vernier. Vous n'aviez pas été perplexe ?

M. Raymond Couderc, rapporteur. S'agit-il bien d'éviter au consommateur de payer la commission ?

M. Jacques Vernier. Oui !

M. Raymond Couderc, rapporteur. Dans ce cas, effectivement, on n'est pas forcément dans le droit général de la consommation. En revanche, l'autre partie du paiement entre dans le droit général de la consommation et je sais que le Gouvernement s'y opposerait dans ce sens-là.

M. Jacques Vernier. Nous sommes tout à fait d'accord !

M. Raymond Couderc, rapporteur. Dans ces conditions, l'avis de la commission est favorable.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre des relations avec le Parlement. La densité, la richesse de ce débat suscitent certains amendements un peu complexes sans que soit laissé le temps aux dendrites et aux neurones du Gouvernement de s'organiser ! (*Sourires.*)

M. Jacques Vernier. Monsieur le ministre, vous vous sous-estimez !

M. le ministre des relations avec le Parlement. Le Gouvernement, il y a quelques instants, pensait que cette disposition n'avait pas à figurer dans un texte de loi rela-

tif aux mandataires, car elle existe déjà dans le droit général de la consommation lorsque le consommateur a recours à un crédit pour le financement de l'achat d'un véhicule et il voulait exciper de la jurisprudence de l'amendement n° 9.

Compte tenu de la précision donnée par M. Vernier après la question posée par M. le rapporteur, malgré des difficultés biologiques d'adaptation immédiate (*Sourires.*), le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée nationale.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10. (*L'amendement est adopté.*)

Titre

M. le président. Avant de mettre aux voix l'article unique de la proposition, j'indique à l'Assemblée que, conformément aux conclusions de la commission, son titre est ainsi rédigé : « Proposition de loi relative à l'activité de mandataire en recherche ou achat de véhicules automobiles neufs. »

Je mets aux voix l'article unique de la proposition de loi, modifié par les amendements adoptés.

M. Christian Bataille. Abstention du groupe socialiste. (*L'article unique de la proposition de loi, ainsi modifié, est adopté.*)

4

ADOPTION D'UNE RÉSOLUTION PORTANT SUR DES PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

M. le président. J'informe l'Assemblée que, en application de l'article 151-3, alinéa 2, du règlement, la résolution sur le rapport de la commission au Conseil et au Parlement européen, établi conformément à l'article 8, paragraphe 6, de la directive 92/81/CEE, sur la situation des exonérations et des réductions introduites pour des raisons de politiques spécifiques en vertu de l'article 8, paragraphe 4, sur l'exonération obligatoire des huiles minérales utilisées comme carburant pour la navigation aérienne autre que l'aviation de tourisme privée et les exonérations ou réductions facultatives pour la navigation sur les voies navigables intérieures autre que la navigation de plaisance, prévues respectivement à l'article 8, paragraphe 1, point b et à l'article 8, paragraphe 2, point b de la directive, et la proposition de décision du Conseil autorisant les Etats membres à continuer à appliquer à certaines huiles minérales utilisées à des fins spécifiques les réductions de taux d'accise ou les exonérations d'accises existantes, conformément à la procédure prévue à l'article 8, paragraphe 4, de la directive 92/81/CEE (COM[96]549/n° E 743), adoptée par la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, est considérée comme définitive.

5

DÉPÔT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu, le 6 mars 1997, de M. Marcel Porcher, un rapport, n° 3410, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et

de l'administration générale de la République sur la proposition de loi, modifiée par le Sénat, modifiant les articles 54, 62, 63 et 66-5 de la loi n° 71-1130 du 31 décembre 1971 portant réforme de certaines professions judiciaires et juridiques (n° 3336).

J'ai reçu, le 6 mars 1997, de M. Xavier Beck, un rapport, n° 3411, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République sur la proposition de loi de Mme Nicole Catala relative à la responsabilité du fait de produits défectueux (n° 469).

6

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 6 mars 1997, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, portant réforme du service national.

Ce projet de loi, n° 3412, est renvoyé à la commission de la défense nationale et des forces armées, en application de l'article 83 du règlement.

7

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 11 mars 1997 à dix heures trente, première séance publique :

Questions orales sans débat ;

Fixation de l'ordre du jour ;

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Déclaration du Gouvernement sur la place des femmes dans le vie publique et débat sur cette déclaration.

La séance est levée.

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

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*

CONVOCATION DE LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

La conférence, constituée conformément à l'article 48 du règlement, est convoquée pour le **mardi 11 mars 1997, à 9 h 30**, dans les salons de la présidence.

TRANSMISSION DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale les propositions d'actes communautaires suivantes :

Communication du mercredi 5 mars 1997

N° E 796. – Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion d'un accord sur les marchés des télécommunications et d'un accord sous forme de protocole de lettres concernant la passation de marchés par des opérateurs privés.

N° E 797. – Proposition de décisions du Conseil relatives à la conclusion de certains accords entre la Communauté européenne et certains pays tiers concernant le commerce de produits textiles (Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldavie, Tadjikistan, Turkménistan) (SEC [97] 268 final).

N° E 798. – Proposition de décisions du Conseil relatives à la conclusion de certains accords entre la Communauté européenne et certains pays tiers concernant le commerce de produits textiles (Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Moldavie, Tadjikistan, Turkménistan) (SEC [97] 269 final).

Communication du jeudi 6 mars 1997

N° E 799. – Recommandation du Conseil sur la décharge à donner à la Commission sur l'exécution du budget général des Communautés européennes pour l'exercice 1995.

ANNEXE

Questions écrites

M. le Président a pris acte que des réponses ont été apportées aux questions écrites, ci-après signalées le 24 février 1997 :

N° 36500 de M. Denis Merville à M. le ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de la décentralisation (Impôts locaux – taxe professionnelle – fonds national de péréquation – fonctionnement – financement) ;

N° 38926 de M. Charles Cova à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Emploi – politique de l'emploi – collectivités territoriales – recours à des entreprises – perspectives) ;

N° 40292 de M. Jean Marsaudon à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Assurance maladie maternité : prestations – remboursement – politique et réglementation) ;

N° 40313 de M. Bernard de Froment à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de la ville et de l'intégration (Aménagement du territoire – zones prioritaires – revitalisation rurale – aides – conditions d'attribution) ;

N° 40548 de M. Jean-Michel Dubernard à M. le ministre délégué au budget (Impôt sur le revenu – calcul – amortissements réputés différés – application – dissolution d'une société de personnes) ;

N° 43359 de M. Jean-Pierre Balligand à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Handicapés – stationnement – emplacements réservés – respect) ;

N° 43401 de M. Jacques Féron à M. le ministre délégué au budget (Impôt sur le revenu – quotient familial – contribuables célibataires, divorcés ou veufs – enfants majeurs – demi-part supplémentaire) ;

N° 43741 de M. Frédéric de Saint-Sernin à M. le ministre des petites et moyennes entreprises, du commerce et de l'artisanat (Professions libérales – emploi – création d'emplois – perspectives) ;

N° 43777 de M. Pierre Gascher à M. le ministre de l'économie et des finances (TVA – taux – marché de l'art) ;

N° 43942 de M. Jean-Claude Paix à M. le ministre de l'économie et des finances (Entreprises – création – ACCRE – perspectives) ;

N° 44204 de M. Claude Birraux à M. le ministre délégué au budget (TVA – taux – marché de l'art) ;

N° 44254 de M. Denis Jacquat à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Professions médicales – médecins – cessation anticipée d'activité – financement) ;

N° 44741 de M. Claude Birraux à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Hôpitaux et cliniques – gestion – cadres – formation – perspectives) ;

N° 45084 de M. Francis Galizi à M. le ministre délégué à la jeunesse et aux sports (Sports – équitation – centres équestres – réglementation) ;

N° 45228 de M. Bernard Charles à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale (Médicaments – antiprotéases – prescription et distribution – politique et réglementation) ;

N° 46258 de M. Henri Sicre à M. le ministre délégué à la jeunesse et aux sports (Jeunes – politique à l'égard des jeunes – maisons des jeunes et de la culture – financement – perspectives) ;

N° 46357 de M. Gérard Larrat à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation (Élevage – bovins – maladies du bétail – vache folle – CUMA – aides) ;

N° 46464 de Mme Janine Jambu à M. le ministre du travail et des affaires sociales (Assurance maladie maternité : généralités – conventions avec les praticiens – infirmiers et infirmières – nomenclature des actes) ;

N° 46466 de Mme Muguette Jacquaint à M. le secrétaire d'Etat à la santé et à la sécurité sociale (Santé publique – saturnisme – lutte et prévention – financement – Seine-Saint-Denis) ;

N° 46539 de M. Jean-Marc Ayrault à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche (Enseignement supérieur – DEA – accès – perspectives) ;

N° 46573 de M. Pierre Garmendia à M. le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation (Agriculture – formation professionnelle – centres de formation en milieu rural – financement).

Ces réponses seront publiées au Journal officiel, Questions écrites, du lundi 10 mars 1997.

RECTIFICATIF

Au *Journal officiel* (Débats parlementaires, Assemblée nationale), du mercredi 5 mars 1997, annexe à l'ordre du jour :

Dans la liste des questions écrites auxquelles une réponse écrite doit être apportée au plus tard le jeudi 13 mars 1997, supprimer la question n° 29250 de M. Jean-Paul Virapouillé.

