

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

10^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1993-1994

(35^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du lundi 9 mai 1994



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE

M. le président.

1. **Amendements à la convention de 1971 relative aux zones humides.** — Discussion d'un projet de loi (p. 1574).

M. Michel Barnier, ministre de l'environnement.

M. Jean-Marie Demange, suppléant M. Roland Nungesser, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1575)

MM. Roger-Gérard Schwartzberg,
Pierre Albertini.

Clôture de la discussion générale.

Article unique — Adoption (p. 1577)

2. **Protocole modifiant la convention de 1969 sur la pollution par les hydrocarbures.** — Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi (p. 1577).

Article unique — Adoption (p. 1577)

3. **Protocole modifiant la convention de 1971 sur la pollution par les hydrocarbures.** — Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi (p. 1577).

Article unique — Adoption (p. 1577)

4. **Convention sur la diversité biologique.** — Discussion d'un projet de loi (p. 1577).

M. Michel Barnier, ministre de l'environnement.

M. Jean-Marie Demange, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1580)

MM. Roger-Gérard Schwartzberg,
Pierre Albertini.

M. le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Article unique — Adoption (p. 1583)

Suspension et reprise de la séance (p. 1583)

5. **Exploitation commerciale des voies navigables.** — Discussion d'un projet de loi (p. 1583).

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

M. René Beaumont, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1585)

MM. Georges Sarre,
Joseph Klifa,
Daniel Colliard,
Jacques Mellick,
Jean-Marie Demange,
Claude Pringalle.

Clôture de la discussion générale.

MM. le président, le rapporteur.

M. le ministre.

M. le rapporteur.

Suspension et reprise de la séance (p. 1594)

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 1594)

Article 1^{er} (p. 1594)

Amendement n° 23 de M. Vernier : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

L'amendement n° 24 de M. Vernier n'est pas soutenu.

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 25 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 2 (p. 1595)

Amendement n° 26 rectifié de M. Vernier, avec le sous-amendement n° 41 de la commission ; MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre. — Adoption du sous-amendement n° 41 et de l'amendement n° 26 rectifié et modifié.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 3 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 1596)

Amendement n° 27 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 4 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 4. — Adoption (p. 1596)

Avant l'article 5 (p. 1596)

Amendement n° 5 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

L'intitulé du chapitre 2 est ainsi modifié.

Article 5. — Adoption (p. 1597)

Article 6 (p. 1597)

Amendement n° 28 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 6 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 7 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 6 modifié.

Article 7 (p. 1597)

Amendement n° 8 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 7 modifié.

Article 8 (p. 1598)

Amendement n° 9 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 10 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 8 modifié.

Article 9 (p. 1598)

Amendements n° 22 de M. Gérard Voisin et 40 de M. Idiart : MM. Joseph Klifa, le ministre, Jacques Mellick, le rapporteur. — Adoption de l'amendement n° 22 ; l'amendement n° 40 n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 9 modifié.

Article 10 (p. 1599)

Amendement n° 11 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendements n° 29 de M. Vernier et 37 de M. Sarre : MM. Jean-Marie Demange, Georges Sarre, le rapporteur, le ministre. — Adoption de l'amendement n° 29 ; l'amendement n° 37 n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11 (p. 1599)

Amendement n° 12 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement n° 30 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre, Georges Sarre. — Rejet.

Amendement n° 31 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre, Georges Sarre. — Rejet.

Amendement n° 32 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 13 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

Article 12 (p. 1600)

Amendement n° 33 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 14 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 (p. 1601)

Amendement n° 42 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur, Georges Sarre. — Adoption.

Ce texte devient l'article 13.

Les amendements n° 15 de la commission et 38 de M. Sarre n'ont plus d'objet.

Article 14 (p. 1602)

Amendement de suppression n° 39 de M. Sarre : MM. Georges Sarre, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 43 rectifié du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. — Adoption.

Ce texte devient l'article 14.

Les amendements n° 16 de la commission, 34 de M. Vernier, 17 de la commission et 35 de M. Vernier n'ont plus d'objet.

Après l'article 14 (p. 1603)

Amendement n° 36 de M. Vernier : MM. Jean-Marie Demange, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Article 15 (p. 1603)

Amendement n° 18 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Ce texte devient l'article 15.

Article 16 (p. 1603)

Amendements n° 21, deuxième rectification, du Gouvernement et 19 de la commission : MM. le ministre, le rapporteur. — Retrait de l'amendement n° 19 ; adoption de l'amendement n° 21, deuxième rectification, qui devient l'article 16.

Article 17 (p. 1604)

Amendement de suppression n° 20 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

L'article 17 est supprimé.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 1605)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

M. le ministre.

6. Dépôt du rapport annuel du Conseil supérieur de l'audiovisuel (p. 1605).
7. Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 1605).
8. Ordre du jour (p. 1605).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. GEORGES HAGE, vice-président

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

Mes chers collègues, présidant la séance ce jour, je crois pouvoir m'autoriser, en votre nom, à saluer l'avènement d'un nouveau parlement en Afrique du Sud, qui enrichit la démocratie mondiale et, comme l'a fait Mgr. Desmond Tutu avant l'élection de Nelson Mandela à la présidence de la République, « un jour de libération pour nous tous, les Blancs et les Noirs ».

1

AMENDEMENTS A LA CONVENTION DE 1971 RELATIVE AUX ZONES HUMIDES

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation d'amendements à la convention du 2 février 1971 relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux, adoptés par la conférence extraordinaire réunie à Regina, Canada, le 28 mai 1987 (nos 121, 1215).

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

M. Michel Barnier, ministre de l'environnement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, la convention relative aux zones humides d'importance internationale a été adoptée à Ramsar en Iran le 2 février 1971. Elle constitue le cadre de la coopération internationale en matière de conservation des biotopes des zones humides. Elle est entrée en vigueur le 21 décembre 1975.

Les présents amendements, adoptés lors de la conférence extraordinaire de Regina au Canada le 28 mai 1987, clarifient l'organisation de la conférence des parties, désormais expressément mentionnée comme une entité, et fixent une périodicité de principe de trois ans pour ses sessions. Ils prévoient, en outre, le règlement intérieur ainsi que le règlement financier. Désormais, la conférence adopte le budget à la majorité des deux tiers et fixe des contributions dont le barème est adopté à l'unanimité. Enfin, le quorum d'une moitié des parties pour le vote des recommandations a été supprimé.

Ces amendements ont pour effet de renforcer la structure institutionnelle et de garantir la régularité de ses ressources financières.

La France verse depuis plusieurs années déjà une contribution importante sur une base volontaire et participe activement à cette coopération des parties. Il est donc temps, me semble-t-il, que sans plus de retard elle ratifie ces amendements de 1987 pour consolider les institutions de cette convention.

Lors de l'examen du présent projet de loi par votre commission des affaires étrangères, votre rapporteur, M. Nungesser, à qui je veux rendre hommage et que je remercie - même si, pour des raisons qu'il m'a communiquées, il ne peut être présent aujourd'hui - a soulevé une question de principe relative à l'article 53 de la Constitution délimitant le champ des conventions qui « ne peuvent être ratifiées ou approuvées qu'en vertu d'une loi ».

En effet, l'examen de ces amendements plaçait le Parlement dans une situation un peu particulière, j'en conviens, même si elle a des précédents, car le texte de la convention initiale n'avait pas été soumis au Parlement tandis que les amendements l'étaient.

Cela tient à la mise en œuvre des critères posés par l'article 53. Le Conseil d'Etat a d'ailleurs précisé oralement à diverses occasions, notamment lors de l'examen du présent projet de loi, que l'examen d'un accord international au regard de l'article 53 de la Constitution devait se faire au cas par cas.

Il n'y a pas lieu ici de faire application d'une règle de parallélisme des formes lors de l'approbation des amendements successifs ou des additions à un accord initial.

Néanmoins, vous avez marqué, mesdames, messieurs les députés, lors de la discussion en commission - et M. Nungesser s'en est fait l'écho dans son rapport - votre souci que cet article 53 ne soit pas appliqué de manière restrictive aux dépens du Parlement. En particulier, le critère des accords « qui engagent les finances de l'Etat » a suscité des remarques de votre part, que je comprends.

Jusqu'à présent n'ont été considérés comme accord engageant les finances de l'Etat que ceux qui comportaient des charges obligatoires ou prévoyaient expressément des contributions financières. C'est le motif principal qui conduit à vous soumettre ces amendements « Ramsar ». En revanche, les accords ne donnant lieu qu'à des charges facultatives ou à des contributions volontaires, comme c'est le cas ici, ne sont pas considérés comme entrant dans cette catégorie.

Afin de trancher cette question avec toute la clarté nécessaire, mesdames et messieurs les députés, je suis disposé, comme votre commission l'a souhaité, à consulter le Conseil d'Etat sur le point précis de savoir si les conventions internationales ne comportant que des charges financières facultatives ou des contributions volontaires nécessitent ou non la saisine du Parlement préalablement à leur ratification.

Tel est l'engagement que je prends aujourd'hui, au nom du Gouvernement, lequel bien entendu s'en tiendra, à l'avenir, aux conclusions de cet avis.

Mesdames, messieurs les députés, ayant bien compris le souci exprimé par votre commission des affaires étrangères, j'espère qu'au bénéfice de ces remarques et compte tenu de l'engagement que je viens de prendre, vous voudrez bien approuver le présent projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange, suppléant M. Roland Nungesser, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Jean-Marie Demange, rapporteur suppléant. Monsieur le ministre, je vous remercie de l'engagement que vous venez de prendre, qui va tout à fait dans le sens souhaité par la commission.

Je supplée M. Roland Nungesser, en mission à l'étranger, pour la présentation de ce rapport sur les amendements à la convention de Ramsar relative aux zones humides d'importance internationale.

L'examen de ce texte a été l'occasion pour la commission des affaires étrangères de soulever un problème juridique touchant directement aux compétences du Parlement et d'importance suffisante pour que je sois amené à distinguer, dans cet exposé, les questions de fond de celles de procédure.

La commission des affaires étrangères a déjà eu l'occasion d'examiner le présent projet de loi au cours de la précédente législature, en décembre 1992. Le débat avait été conclu par l'adoption à l'unanimité d'une exception d'irrecevabilité en raison de ce qui était apparu comme une incohérence. Ce projet de loi a, en effet, pour objet d'autoriser l'approbation d'amendements à une convention qui n'a, elle, jamais fait l'objet d'une autorisation parlementaire de ratification.

Il est donc demandé au Parlement de se prononcer sur des modifications accessoires à un texte principal dont nous n'avons jamais été, et dont nous ne serons jamais saisis. La raison invoquée est que la convention initiale ne prévoyant que des contributions volontaires et facultatives, elle n'engageait pas les finances de l'Etat au sens de l'article 53 de la Constitution et n'avait pas à être soumise à la procédure parlementaire de ratification.

La commission des affaires étrangères avait souhaité, en décembre 1992, que l'examen parlementaire soit étendu à l'ensemble de la convention et que le Conseil d'Etat soit consulté sur la question de savoir si, de manière générale, une contribution de l'Etat prévue sur une base volontaire par un acte à caractère international devait être ou non considérée comme engageant les finances de l'Etat, au sens de l'article 53 de la Constitution. Dans une telle hypothèse, il existe, pour le moins, un engagement de principe !

A ces questions de la commission, il a été répondu par deux lettres, l'une signée du secrétaire général du Gouvernement, l'autre du directeur des affaires juridiques du ministère des affaires étrangères.

L'argument principal mis en avant pour justifier la procédure employée consiste à interpréter le silence du Conseil d'Etat sur ce problème juridique comme valant approbation de l'ensemble de la procédure.

Cette interprétation est apparue pour le moins audacieuse à votre commission car, selon les termes mêmes de la lettre du secrétaire général du Gouvernement, « ces amendements constituent un texte autonome qu'il y a lieu d'analyser isolément pour savoir s'ils doivent être ou non soumis à autorisation parlementaire ». Cette affirmation n'est-elle pas contradictoire avec l'idée selon laquelle le Conseil d'Etat aurait pu, à l'occasion de son avis sur le présent projet de loi, revenir sur la régularité de la procédure de ratification de la convention initiale ? Ou alors quelle portée faut-il accorder aux termes d'« autonomie » et d'« analyse séparée » mis en avant par le secrétaire général du Gouvernement ?

La commission des affaires étrangères ne pouvait se satisfaire des réponses apportées à ses questions. Elle a donc considéré que le débat juridique restait ouvert. Elle a rappelé notamment que, dans le cadre de l'article 40 de la Constitution, le Gouvernement avait la possibilité de soulever l'irrecevabilité d'un amendement parlementaire

créant une charge facultative. En revanche, dans le cadre de l'article 53 de la Constitution tel qu'il est interprété par le Gouvernement, le Parlement n'aurait pas à se prononcer sur un traité prévoyant une contribution facultative. Curieuse dissymétrie qui demande au moins quelques explications juridiques !

Toute restriction aux compétences du Parlement ne saurait s'appuyer sur une simple interprétation des services de l'administration centrale, aussi compétents soient-ils, mais doit présenter toutes les garanties de fiabilité juridique.

Sur le fond du texte, qui vous intéresse plus directement, monsieur le ministre, je rappelle que la convention de Ramsar a pour objet d'assurer la conservation des zones humides qui constituent une zone d'habitat pour les oiseaux aquatiques. Elle a rencontré un succès certain puisque, en juin 1993, la liste des zones humides d'importance internationale comportait 621 sites répartis dans 78 pays et totalisant une superficie de 38 millions d'hectares.

Les amendements qui font l'objet du présent projet de loi devraient contribuer à améliorer le fonctionnement de la convention en établissant une conférence périodique des parties se réunissant tous les trois ans, et en prévoyant l'adoption d'un budget triennal alimenté par des cotisations désormais obligatoires.

Les autres parties prenantes à la convention risqueraient de mal interpréter tout retard à la ratification de ces amendements. La France a eu jusqu'à maintenant une attitude exemplaire puisque, sur les onze zones humides d'importance internationale désignées par notre pays, aucune n'est inscrite sur la liste dite de Montreux, qui recense les zones dégradées et qui comprend déjà 10 p. 100 des sites inscrits sur la liste Ramsar. C'est là une constatation dont notre pays peut être fier et je vous en félicite, monsieur le ministre.

Ces dernières considérations expliquent pourquoi la commission des affaires étrangères vous demande, mes chers collègues, suivant les conclusions de son rapporteur, M. Nungesser, d'adopter ce projet de loi. Toutefois, afin de résoudre le problème constitutionnel qui reste pendant, elle a assorti ses conclusions d'une démarche consistant à demander au Gouvernement de requérir l'avis du Conseil d'Etat sur le point de savoir si une convention internationale prévoyant des contributions facultatives entre ou non dans la catégorie des « traités engageant les finances de l'Etat », au sens de l'article 53 de la Constitution. Le débat juridique sera alors définitivement clos.

Au bénéfice des précisions que vous venez de nous apporter, monsieur le ministre, ce dont la commission vous remercie, ainsi que tous nos collègues, nous ne pouvons que nous prononcer pour l'adoption de ce projet.

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Roger-Gérard Schwartzberg.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la commission des affaires étrangères est, en règle générale, un lieu de consensus. La défense des intérêts concrets de nos compatriotes ou de nos entreprises, la promotion de notre culture, la coopération entre Etats, se prêtent mal, en effet, aux querelles partisans.

Les amendements à la convention relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux, dont nous débattons, ne font pas exception à cette règle.

Notre consensus sur ce texte est double. Nous partageons avec le Gouvernement, celui-ci comme son prédécesseur, la même conviction.

D'une part, la convention dite de Ramsar répond à une nécessité écologique, à l'urgence de veiller à la protection de zones uniques pour la reproduction des oiseaux. La France et soixante-dix-sept pays l'ont ratifiée. Le rapporteur a fait un historique précis et dressé un bilan - sur lequel je ne reviendrai pas - des sites et des surfaces concernés. Tout cela fonctionne bien. D'ailleurs, la liste de ces parcs protégés internationalement n'est pas limitative.

D'autre part, les amendements qui nous sont proposés visent à mieux gérer ce capital et ces acquis en créant une conférence des parties contractantes. Mon groupe est favorable à cette proposition. Elle renforce la préservation d'un capital naturel, menacé et non renouvelable.

Nous partageons aussi l'analyse juridique critique du rapporteur. Le 8 décembre 1992, en commission, nous avons avec lui et avec tous les autres groupes, adopté à l'unanimité, une exception d'irrecevabilité. Nous nous trouvons, en effet, dans une situation juridique insolite. Notre assemblée est appelée, aujourd'hui, à approuver les amendements à une convention qui, pour sa part, n'a jamais fait l'objet d'une autorisation parlementaire de ratification. Pourquoi cette disparité de traitement ? Le secrétaire général du Gouvernement et le directeur juridique du Quai-d'Orsay répondent que les amendements de 1987 prévoient désormais les contributions obligatoires de notre pays et doivent donc être soumis à approbation parlementaire. En revanche, la convention initiale et le protocole de 1982 prévoyaient seulement des contributions facultatives et volontaires. De ce fait, selon eux, ils n'avaient pas à être soumis au Parlement au motif que les contributions financières facultatives et volontaires prévues par un acte à caractère international ne devraient pas être considérées comme engageant les finances de l'Etat, au sens de l'article 53 de la Constitution.

Cette argumentation paraît peu convaincante. Qu'est-ce qu'un traité qui engage les finances de l'Etat ? Quand la France signe une convention par laquelle elle consent à verser des contributions financières, mêmes volontaires, cette convention implique par là-même des dépenses qui concernent les finances de l'Etat.

Il serait donc sans doute légitime d'interpréter comme « engageant » les finances de l'Etat les traités qui impliquent les finances de l'Etat, qui peuvent engendrer ou entraîner les dépenses de l'Etat, qui peuvent avoir pour effet ou pour conséquence de comporter des dépenses pour les finances de l'Etat, bref des conventions qui peuvent être génératrices de dépenses.

L'interprétation du secrétariat général du Gouvernement et de la direction des affaires juridiques du Quai-d'Orsay est singulièrement plus restrictive. Seule une contribution obligatoire pourrait être considérée comme engageant les finances de l'Etat et, en conséquence, le Parlement n'aurait pas à être saisi d'une convention qui prévoit des contributions volontaires et facultatives, même si l'application de cette convention a effectivement conduit la France à engager des dépenses pour son exécution.

Il n'y a pas là une simple controverse juridique formelle ou un pur débat académique. Il s'agit, au contraire, d'un différend qui concerne très directement les pouvoirs de contrôle du Parlement sur l'action internationale de l'exécutif. Tout semblait se passer un peu comme si le Gouvernement, dans ce cas particulier, avait voulu limiter le plus possible le droit de regard et de contrôle du Parle-

ment sur les engagements internationaux souscrits par notre pays, comme s'il avait souhaité se soustraire un peu au contrôle parlementaire.

Si nous acceptions sans mot dire cette position qui semble restreindre les droits du Parlement en matière internationale, qu'aurions-nous demain, de renoncement en renoncement, à débattre, à ratifier ou à approuver ? En tout cas, je partage le sentiment du rapporteur : nous ne pouvons rester dans l'incertitude sur une question qui concerne aussi directement la démocratie parlementaire et ses droits. Je pense qu'il faut donner à ce problème juridique une réponse sûre et définitive, car il n'est pas acceptable qu'une interprétation défavorable pour le Parlement ne présente pas tous les garanties de fiabilité juridique.

La question qui avait justifié l'adoption, à l'unanimité, par la commission des affaires étrangères, en décembre 1992, d'une exception d'irrecevabilité, sur proposition de M. Nungesser, est toujours posée, même si, depuis, le gouvernement et la majorité ne sont plus les mêmes. Ce changement politique ne doit pas affecter notre détermination à défendre les droits du Parlement.

J'ai donc pris acte avec satisfaction de l'engagement du ministre de l'environnement de consulter le Conseil d'Etat sur ce point important pour que soit précisé avec certitude ce qu'est un traité engageant les finances de l'Etat et ce que sont, en conséquence, les droits du Parlement en matière d'autorisation de ratification et d'approbation.

Au vu de cet engagement, le groupe socialiste votera ce texte d'autant plus que, comme je vous l'ai rappelé, il approuve sur le fond ces amendements.

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

M. Pierre Albertini. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les zones humides présentent un grand intérêt écologique, notamment pour la protection d'une faune et d'une flore particulières, en raison de la régulation du régime des eaux qu'elles opèrent. Ce sont des milieux biologiques diversifiés qui méritent une protection particulière.

En France, nous n'avons pas de dispositions spécifiques à appliquer aux zones humides, d'où l'intérêt accru que nous devons porter à la convention signée à Ramsar, en Iran, le 2 février 1971, élément important de notre action en faveur de la protection de ces zones particulièrement sensibles et menacées.

On sait quel est l'objet de cette convention, je n'y reviens pas. C'est un dispositif doublement positif.

Il met en œuvre une approche globale, cohérente, dynamique, à l'opposé des mesures trop souvent ponctuelles de protection. Le dispositif français, lui, est complexe et difficilement gérable, entre les réserves naturelles, les réserves domaniales, les arrêtés de biotope, sans parler des zones proprement naturelles dont les contours juridiques sont parfois très incertains. Cette approche dynamique nous satisfait donc tout à fait.

Le dispositif de la convention de Ramsar est également intéressant parce qu'il a donné lieu à une application assez rapide et assez entraînée pour constituer un effet de levier.

Le dispositif français, qui concerne onze zones humides, représente environ 640 000 hectares. Je sais, monsieur le ministre, que d'autres zones sont à l'étude et nous suivrons évidemment avec un intérêt renouvelé les dispositions que vous mettrez en œuvre pour étendre la protection découlant de cette convention internationale.

Les amendements qui nous sont proposés, et qui résultent de textes adoptés en 1987, ont essentiellement pour but d'améliorer l'efficacité dans l'organisation et surtout sur le plan financier. Il est bien évident que la perspective d'un budget triennal, qui assure une certaine régularité, une régulation, allais-je dire, des ressources financières, donne un intérêt nouveau au dispositif international dans cette convention. L'intérêt n'est donc ni discuté, ni discutable. Il est évident pour la France et aussi, je crois, pour notre assemblée.

Je ne reviens pas sur le débat juridique dont nous connaissons parfaitement les données à défaut de connaître les solutions. On a parfaitement situé les problèmes. Cela dit, je ne suis pas sûr que le parallèle esquissé par le rapporteur entre l'article 53 de la Constitution - la notion de traité engageant les finances de l'Etat - et l'article 40 qui concerne l'irrecevabilité opposable aux parlementaires, soit fécond et judicieux. Le Conseil d'Etat sera saisi. Grâce à sa sagesse présumée, nous pourrions clore ce débat.

En conclusion, le groupe de l'UDF est favorable à la ratification de ces amendements, mais j'exprimerai deux souhaits et, d'abord, que soit mise en œuvre une protection plus efficace des zones humides menacées, notamment pour l'habitat et la reproduction des oiseaux d'eau. Nous connaissons les menaces. Ce sont le développement du tourisme, les pollutions d'une manière générale, un certain nombre de pratiques agricoles, mais aussi des conflits, notamment en Afrique pour la maîtrise de certaines zones humides : étangs, lagunes, marais, tourbières, etc. Je souhaite par ailleurs une simplification des procédures françaises concernant les réserves et les zones naturelles. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La discussion générale est close.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* - Est autorisée l'approbation d'amendements à la convention du 2 février 1971 relative aux zones humides d'importance internationale, particulièrement comme habitats des oiseaux, adoptés par la conférence extraordinaire réunie à Régina, Canada, le 28 mai 1987. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

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

2

PROTOCOLE MODIFIANT LA CONVENTION DE 1969 SUR LA POLLUTION PAR LES HYDRO-CARBURES

Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation du protocole modifiant la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992 (n°s 1017, 1177).

Je rappelle que ce texte est examiné selon la procédure d'adoption simplifiée.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* - Est autorisée l'approbation du protocole modifiant la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

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

3

PROTOCOLE MODIFIANT LA CONVENTION DE 1971 SUR LA POLLUTION PAR LES HYDRO-CARBURES

Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation du protocole modifiant la convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992 (n°s 1018, 1177).

Je rappelle que ce texte est examiné selon la procédure d'adoption simplifiée.

Article unique

M. le président. « *Article unique.* - Est autorisée l'approbation du protocole modifiant la convention de Bruxelles du 18 décembre 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, fait à Londres le 27 novembre 1992, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

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

4

CONVENTION SUR LA DIVERSITÉ BIOLOGIQUE

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de la convention sur la diversité biologique adoptée le 22 mai 1992 et signée par la France le 13 juin 1992 (n°s 1151, 1211).

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

M. Michel Barnier, ministre de l'environnement. Ce texte important tend à autoriser la ratification de la convention des Nations Unies sur la diversité biologique. Monsieur Albertini, j'ai été très sensible à votre appel concernant la simplification des procédures françaises que vous appelez de vos vœux. Je soumettrai au Parlement

dès cette session un projet de loi tendant à renforcer la protection de l'environnement, qui tentera, département par département, d'homogénéiser, de simplifier les procédures nombreuses et variées qui touchent à la protection de l'environnement et en particulier à la protection des zones humides.

Mesdames, messieurs les députés, je vous ai présenté, le 25 janvier dernier, le projet de loi autorisant la ratification de la convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, dite convention « climat », qu'avait signée le Président de la République au sommet de Rio en juin 1992, texte qui a été adopté à l'unanimité.

J'ai aujourd'hui l'honneur de vous présenter le projet de loi autorisant la ratification de la deuxième convention signée par le Président de la République à l'issue de la conférence de Rio, la convention sur la diversité biologique, qui a recueilli 167 signatures de chefs d'Etat ou de gouvernement.

L'idée de cette convention a été lancée par l'Union internationale pour la conservation de la nature et par les milieux scientifiques des pays du Nord, préoccupés par le rythme accéléré d'érosion de la diversité biologique, notamment dans les régions tropicales.

Au fil des négociations, qui se sont déroulées de 1987 à 1992, avec le poids croissant des enjeux économiques dans le débat, le contenu s'est progressivement élargi, dans la perspective du développement durable suscitée par le processus du sommet de Rio : de la conservation des espèces et des écosystèmes à l'accès aux ressources génétiques et aux transferts de technologies.

Les pays en voie de développement ont soulevé la question des avantages que tiraient les pays développés du patrimoine vivant, à travers la sélection d'espèces cultivées ou domestiques, le développement des biotechnologies et notamment le génie génétique, tandis que les contraintes de conservation pèseraient sur les pays pauvres.

Les pays développés, industriels et riches, ont accepté cette approche.

Ainsi, les efforts de conservation devraient donner lieu à une aide financière pour en partager les coûts, et les avantages tirés de l'exploitation du patrimoine vivant devraient également être partagés par un transfert d'informations et de technologies.

On a pu regretter que la convention n'aille pas plus loin dans la voie de la conservation, notamment par l'instauration de listes mondiales - c'était une suggestion de la France à l'époque - telles qu'il en existe dans les programmes du patrimoine mondial de l'UNESCO, la convention de Washington ou la convention de Ramsar, mais le texte donne une large place aux stratégies nationales, en ce qui concerne l'identification et la veille scientifique, les mesures et programmes de protection, ainsi que l'établissement de zones protégées. La prise en compte du concept d'utilisation durable est recommandée. La recherche, la formation ainsi que l'éducation du public sont encouragées. Autant de progrès dans la prise de conscience de la nécessité de faire plus et mieux pour la conservation de cette immense richesse du patrimoine biologique qui risque sans cela de s'éroder irrémédiablement.

Dans le domaine de la conservation de la diversité biologique, cette convention ne crée pas pour la France de dispositions juridiquement contraignantes par rapport à sa politique nationale de protection de la nature et notamment au titre de la loi du 10 juillet 1976, et à ses engagements internationaux résultant de diverses conventions plus précises - CITES, conventions de Berne et de

Bonn... - ou du droit communautaire : directive oiseaux et directive habitats, faune, flore. Si elle ne crée pas de contraintes plus fortes, elle permettra en revanche de promouvoir notre expérience et nos conceptions au sein des organes scientifiques et techniques de la convention.

Le Gouvernement poursuivra bien évidemment son action dans ce domaine pour approfondir et actualiser les connaissances sur le patrimoine naturel français - espèces et milieux - et, au-delà des mesures réglementaires, définir des instruments économiques efficaces.

Ainsi, notre pays s'attache aujourd'hui à renforcer, dans le cadre de la directive communautaire de 1992 sur la protection des habitats, dont nous avons soutenu le projet dès l'origine, et sur la base de l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique - les ZNIEFF - les travaux et études scientifiques afin de désigner les sites qui feront partie du réseau écologique européen de zones spéciales de conservation, dénommé « Natura 2000 ».

En effet, sur les 205 types d'habitats naturels à protéger qui ont été recensés, 140 sont représentés en France métropolitaine. Avec ses départements et territoires d'outre-mer, notamment la Guyane, où nous envisageons de créer un parc national de la forêt tropicale, et avec ses terres australes, la France dispose pratiquement d'un échantillonnage complet de la diversité des écosystèmes de la planète.

Au-delà, cette convention témoigne d'un nouveau partenariat international, puisque les parties qui sont des pays développés s'engagent à fournir des ressources financières nouvelles et additionnelles pour permettre aux parties qui sont des pays en développement de faire face aux surcoûts que leur imposent leurs obligations.

Le Fonds pour l'environnement mondial, qui résulte d'une initiative franco-allemande, doit répondre à cet objectif.

Dans sa première phase, 43 p. 100 du montant total ont été consacrés à des projets de biodiversité. Les négociations sur la reconstitution de ses ressources se sont conclues à Genève en mars dernier et portent sur 2 milliards de dollars pour les quatre ans qui viennent. La contribution française au fonds multilatéral s'élève à 807 millions de francs et représente 7,3 p. 100 du total. Notre pays a souhaité ajouter à cette contribution multilatérale une contribution bilatérale parallèle d'un montant de 440 millions de francs : le Fonds français pour l'environnement mondial. Je serai très attentif à ce que les projets qui intéressent des pays dont nous sommes proches - je pense aux pays d'Afrique, où sont posés de graves problèmes de biodiversité - soient mieux aidés que dans les années précédentes.

Le Gouvernement se propose d'accompagner la ratification de cette convention par une déclaration interprétative qui a fait l'objet d'un certain nombre de questions au sein de la commission des affaires étrangères, en ma présence puisque j'ai eu l'honneur d'être invité il y a quelques jours à participer à ses travaux.

Le texte de cette déclaration interprétative a été transmis au Parlement, un peu tardivement, peut-être, je le reconnais, pour l'informer, lui permettre d'apprécier la teneur et la portée exacte de l'engagement de notre pays.

Il s'agit non pas de limiter la portée de l'engagement qui vous est proposé, ce qui serait d'ailleurs contraire à l'article 37 de la convention qui interdit de faire des réserves, mais simplement de préciser le sens de certaines dispositions pour informer notamment les autres Etats de la façon dont nous entendons mettre en œuvre cet engagement.

Cette déclaration interprétative porte sur trois points.

Deux de ces points reprennent mot pour mot la déclaration faite à Rio au moment de la signature de la convention par le Président de la République française.

Il s'agit, d'une part, de souligner le caractère de principe directeur de l'article 3 de la convention sans lui reconnaître la valeur juridiquement contraignante susceptible d'étendre le champ de la responsabilité internationale des Etats.

Il s'agit, d'autre part, de rappeler qu'aucune disposition de la convention n'autorise la conférence des parties à prendre des décisions relatives au montant, à la nature ou à la fréquence des contributions des parties à la convention. C'était nécessaire car les dépenses destinées à être financées au titre de la convention sont moins bien définies que dans la convention « climat ». Elles sont dispersées au fil des articles avec des rédactions confuses.

Le troisième point de la déclaration interprétative souhaitée par le Gouvernement reprend le texte de la déclaration interprétative que la Communauté européenne et les douze Etats membres ont jugé utile de faire sur le droit de propriété intellectuelle. Il rappelle que, si la France est favorable au transfert de technologie, celui-ci doit s'effectuer dans le respect des règles de protection de la propriété intellectuelle, conformément aux accords internationaux en vigueur.

Ce troisième point, qui a suscité des questions que je comprends ou que je trouve légitimes, se trouve, je le répète, dans une déclaration adoptée à l'unanimité par les douze Etats de l'Union européenne, que nous jugeons utile, compte tenu de nos traditions et du droit français, d'incorporer dans la déclaration interprétative que souhaite faire le Gouvernement au moment de la ratification de cette convention sur la biodiversité.

Cette déclaration interprétative est conforme aux positions prises par la France à la fois à Rio et au niveau européen, et elle est cohérente avec les engagements pris par le chef de l'Etat au sommet de Rio.

Je vous propose donc, mesdames, messieurs les députés, d'adopter le projet de loi autorisant la ratification de cette convention. La première conférence des parties se tiendra à la fin de novembre ou au début de décembre de cette année. Je souhaite sincèrement que la France y participe à part entière et activement - c'est pourquoi il nous faudra avoir ratifié ce texte auparavant - et que nous ne nous contentions pas, ou plus, d'un statut d'observateur, afin d'avoir une influence réelle, directe sur la mise en œuvre de la convention au regard de son dispositif financier, mais aussi au regard des droits de la propriété intellectuelle, et afin de continuer notre action si nous voulons aboutir à l'établissement d'un protocole sur les listes mondiales des espèces et des zones à protéger.

Je vous remercie, par avance, de bien vouloir adopter ce projet de loi. *(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. Jean-Marie Demange, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Jean-Marie Demange, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le capital biologique est difficile à évaluer : 1,4 million d'espèces ont été répertoriées à ce jour, mais, selon un des meilleurs naturalistes actuels, le professeur Edouard Wilson, le nombre d'espèces existant sur terre se situerait entre 10 millions et 100 millions. « Notre ignorance dans ce domaine est abyssale », indique-t-il.

Or cette biodiversité est aujourd'hui en forte régression : entre 27 000 et 63 000 espèces disparaîtraient chaque année de la planète. Le rythme de destruction est au minimum mille fois supérieur à celui des périodes géologiques passées. Et l'appauvrissement biologique est provoqué principalement par une espèce - l'espèce humaine.

C'est ainsi que les forêts tropicales, qui abritent la moitié des espèces vivantes sur terre, sont détruites à des fins commerciales ou pour faire place aux activités d'élevage : 11 millions d'hectares, contenant 17 500 espèces animales ou végétales, sont perdus chaque année par déforestation. Dans les zones tempérées, l'extension des zones industrielles, urbaines ou à vocation touristique et le développement des moyens de communication ont entraîné la destruction de nombreux écosystèmes.

Certaines pratiques agricoles peuvent également être incriminées. Afin d'obtenir les meilleurs rendements et de satisfaire les goûts des consommateurs, qui ont tendance à s'homogénéiser, les produits alimentaires s'élaborent à partir de quelques plantes seulement : une trentaine d'espèces subviennent à 90 p. 100 des besoins alimentaires.

Alors que l'on comptait en France, à la fin de la guerre, une trentaine de races bovines, le cheptel est désormais composé à 70 p. 100 de deux races : la charolaise et la frisonne Holstein. Les vergers, qui comptaient 2 000 variétés de pommes au siècle précédent, n'en comptent plus qu'une dizaine.

A trop vouloir réduire la base génétique de nos cultures, nous limitons également nos possibilités de promouvoir demain de nouvelles variétés animales ou végétales.

La biodiversité constitue un capital qu'il est de notre devoir de préserver et de transmettre aux générations futures.

Les Etats membres des Nations Unies ont entrepris d'élaborer une convention sur la diversité biologique, dont le présent projet de loi vise à autoriser la ratification.

Il s'est agi d'un débat planétaire, qui a pris une tournure politisée et conflictuelle. Les négociations ont été difficiles et ont abouti à des résultats quelque peu décevants.

Je ne ferai pas l'historique de ce débat. Vous avez parlé, monsieur le ministre, de l'Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources, de la convention Ramsar et de la Convention sur le commerce international des espèces menacées d'extinction. Un comité d'experts a été constitué en septembre 1989, sous l'égide du programme des Nations Unies pour l'environnement, afin de délimiter le contenu d'un tel dispositif. Puis, un comité intergouvernemental de négociations a été convoqué, dont l'objectif était de mettre au point un protocole qui serait signé lors de la conférence de Rio, en juin 1992.

Les pays du Nord, qui souhaitent donc que la biodiversité soit considérée comme un patrimoine commun de l'humanité, se sont vite heurtés au refus des pays en voie de développement. Ces derniers ont, en échange de l'accès à leurs ressources génétiques, réclamé des contreparties, notamment des ressources financières additionnelles et des mesures de transfert de technologies.

Ces demandes se sont heurtées au front uni des pays occidentaux, opposés à toute remise en cause des droits à la propriété intellectuelle et hostiles à un effort supplémentaire d'aide publique au développement.

Ces mêmes pays en voie de développement étaient, du reste, tout aussi hostiles à un dispositif international de protection des milieux et des espèces qui soit trop contraignant pour eux car ils craignaient d'être dépossédés de leur capital naturel. Ils se donc opposés à la proposition française d'établir des listes d'espèces et de zones à protéger.

Un accord s'est toutefois dessiné à la dernière réunion du comité intergouvernemental de Nairobi, en mai 1992, autour d'un texte faible et déséquilibré.

Il y a eu des vases-hésitations des pays industrialisés à devenir parties à la convention. Certains pays comme la France ou l'Allemagne regrettaient que le texte ne fasse pas assez place à la conservation des espèces biologiques. D'autres, parmi lesquels il faut ranger les Etats-Unis, s'inquiétaient des dispositions relatives aux transferts de technologie, qu'ils jugeaient peu respectueuses des droits de la propriété intellectuelle.

Ce texte a finalement été signé à Rio par 157 pays, dont l'ensemble des Etats de la Communauté européenne. La France, qui avait annoncé qu'elle « réserverait » sa signature dans l'attente de développements nouveaux a, *in extremis*, décidé de parapher le texte à Rio.

Seuls les Etats-Unis, sous la pression — il faut bien le dire — des grands *lobbies* pharmaceutiques, décidaient de ne pas signer la Convention.

La signature du texte n'a pas mis fin aux discussions et dissensions autour des enjeux de la biodiversité.

En France, les discussions ont été vives sur l'opportunité de ratifier. Il a fallu un arbitrage du Premier ministre, le 15 février dernier, pour que soit décidé le dépôt du projet de loi autorisant la ratification de la Convention. Notre pays aura donc quelques mois de retard par rapport à l'engagement, pris au niveau communautaire, d'achever les procédures de ratification avant le 31 décembre 1993.

Il faut préciser que le président Clinton, prenant le contrepied de la position défendue par la précédente administration, choisissait de parapher la Convention en juin 1993.

Le dispositif est, il faut le reconnaître, sans consistance, peu contraignant pour les Etats et peu satisfaisant.

L'article 3, par exemple, reconnaît aux Etats « le droit souverain d'exploiter leurs propres ressources », et l'insertion de ce principe a été défendue par les pays en voie de développement, qui redoutaient une sorte d'ingérence écologique des pays du Nord dans la gestion de leur patrimoine naturel.

La même phrase de l'article 3 dispose que les Etats ont le droit de faire en sorte que les activités exercées dans les limites de leur juridiction ne causent pas de dommages à l'environnement dans d'autres Etats ou dans d'autres régions ne relevant d'aucune juridiction nationale.

La France, à l'exemple de ses partenaires, a bien indiqué, dans sa déclaration interprétative, que l'article 3 avait seulement valeur de principe directeur.

Les articles 5 à 9 fixent, eux, les principes que doivent respecter les Etats dans leurs politiques de conservation de la diversité biologique.

Or les engagements concrets consentis par les Etats sont d'une rare faiblesse. Les pays en voie de développement sont parvenus, au cours des négociations, à vider le texte de sa substance en introduisant aussi souvent que possible des formules du genre « sous réserve des capacités nationales » ou « en tant que de besoin ».

Les dispositions relatives à l'accès aux ressources génétiques et aux transferts de technologie ont constitué le principal point d'achoppement des négociations. Il est vrai que certaines formulations peuvent *a priori* soulever des interrogations. C'est le cas notamment de l'article 16.

Les dispositions financières ont également été l'objet de discussions animées, qui ont abouti à une rédaction contestée. Ainsi que vous l'avez dit, monsieur le ministre, la question devrait être définitivement réglée lors de la première réunion de cette conférence en décembre prochain.

Les engagements sont peu contraignants et cette convention constitue un texte politique dont la plupart des dispositions n'ont qu'une valeur déclaratoire, et sont dépourvues d'effet juridique. Cette convention ne crée aucune obligation précise pour notre pays, si ce n'est de participer à la protection de la biodiversité mondiale.

Comme vous l'avez souligné, monsieur le ministre, en prenant de nombreux exemples, la France s'est largement engagée dans la mise en œuvre de la directive communautaire sur la protection des habitats, qui se révèle bien plus contraignante. Elle a pris, sous votre égide notamment, de grandes initiatives.

Pour conclure, monsieur le ministre, même s'il apparaît que cette convention mériterait d'être peaufinée, la commission des affaires étrangères propose à l'Assemblée d'adopter le projet de loi autorisant sa ratification. *(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. Roger-Gérard Schwartzberg.

M. Roger-Gérard Schwartzberg. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il est indispensable de préserver le capital biologique de la planète.

En effet, la diversité biologique se trouve aujourd'hui menacée.

Il est donc fondamental de préserver toutes les formes de vie sur la terre et les grands équilibres biologiques qui en permettent la perpétuation.

Aussi doit-il exister un dispositif international de protection des milieux et des espèces, animales ou végétales, de la faune et de la flore, pour que la biodiversité, ce capital précieux, puisse être préservé et transmis aux générations à venir.

C'est précisément l'objet de cette convention sur la diversité biologique, signée au sommet de Rio en juin 1992.

M. le rapporteur a rappelé très objectivement la difficulté des négociations qui ont abouti à la signature de cette convention. Des divergences apparentes se sont fait jour entre certains grands pays industrialisés, comme les Etats-Unis, et les pays en voie de développement.

En particulier, les premiers étaient attachés à préserver les droits de la propriété intellectuelle, tandis que, de leur côté, les pays en voie de développement tendaient à réaffirmer leur souveraineté sur les ressources biologiques situées sur leur sol.

Le résultat de ces pressions contradictoires est un texte, qui peut apparaître, comme l'a dit M. le rapporteur, faible et déséquilibré, qui peut apparaître modeste, avec des engagements souvent vagues.

Je rappelle, à cet égard, la déclaration faite par le Président de la République à Rio le 12 juin 1992 : « Les engagements en faveur de la conservation de la diversité biologique ne sont pas suffisamment exigeants. La France signe cette convention, mais considère qu'il est indispensable d'entamer le plus rapidement possible des travaux pour préciser les éléments qui apparaissent trop faibles ou trop imprécis. »

La France a donc signé ce texte parce qu'il marque un premier pas, tout en soulignant l'insuffisante exigence de plusieurs de ses dispositions et en insistant sur la nécessité de continuer à aller de l'avant et à progresser.

Cette attitude dynamique du Président de la République à Rio contraste quelque peu avec le type de ratification qui nous est proposé aujourd'hui par le Gouvernement.

Le premier élément de déception tient à ce que la ratification par notre pays intervient très tardivement, alors que la France a au contraire vocation à être un pays leader sur la scène internationale en matière de protection de la nature, des espèces vivantes et de l'environnement.

La France n'a pas encore ratifié cette convention, alors que celle-ci est déjà entrée en vigueur voici près de cinq mois, le 29 décembre 1993, plus de trente pays l'ayant à cette date ratifiée. Nous allons donc ratifier après le Japon, après la Tunisie, après l'Inde, après la Hongrie, après le Brésil, après cinquante-six pays qui l'ont déjà fait.

Cette ratification tardive ne va pas accroître notre autorité sur la scène internationale au plan de la protection de l'environnement, alors que la France, avec le Président de la République, avait joué un rôle moteur au sommet de Rio.

Cette ratification tardive risque de diminuer notre crédit écologique auprès des autres Etats, en particulier auprès des Etats du tiers monde, qui sont très légitimement attentifs à ce que fait la France.

De plus, notre pays – M. le rapporteur l'a rappelé – ne parvient pas non plus à respecter l'engagement pris au niveau communautaire d'achever les procédures de ratification de cette convention avant le 31 décembre 1993. En revanche, plusieurs autres pays de l'Union européenne ont veillé à respecter ce délai : c'est le cas du Danemark, de l'Allemagne, du Portugal et de l'Espagne.

Il est regrettable que, au sein même de la Communauté européenne, nous apparaissions un peu en retrait, en tout cas au niveau du calendrier, dans cette procédure de ratification. Et la première question sur cette ratification que l'on a un peu envie de poser à notre gouvernement, c'est, pour reprendre le titre d'un film : « Pourquoi viens-tu si tard ? »

Le second motif de déception tient à la déclaration interprétative dont notre pays veut assortir sa ratification. Cette adjonction a d'abord été comme dissimulée, cette déclaration n'ayant pas été jointe au projet de loi. Le Gouvernement a semblé jouer un peu à cache-cache avec la commission, ce qui a motivé la réunion spéciale de celle-ci le 4 mai.

Certes, la France avait déjà fait, au moment de la signature de la Convention, à Rio, une première déclaration interprétative, mais la nouvelle déclaration que vous envisagez ne se borne pas à reprendre celle de Rio. Bien au contraire, cette nouvelle déclaration interprétative – et le ministre l'a rappelé – comporte des éléments nouveaux relatifs aux droits de la propriété intellectuelle. Ces éléments nouveaux sont-ils inspirés par les industriels de la pharmacie ou des biotechnologies ? En tout cas, chacun sait qu'il y a là une pomme de discorde entre les pays

industrialisés et les Etats du tiers monde. Ceux-ci risquent d'être heurtés par cette nouvelle disposition de notre nouvelle déclaration interprétative.

Vous avez objecté, monsieur le ministre, que la Communauté européenne avait déjà fait elle-même, le 21 décembre 1993, une déclaration interprétative soulignant la nécessité de respecter les règles de protection de la propriété intellectuelle. Selon vous, donc, la France n'innoverait pas.

Cette objection ne nous paraît pas totalement tenir, pour deux raisons que j'analyserai brièvement.

D'une part, le projet de déclaration interprétative de la France est analogue, mais non pas identique, à la déclaration interprétative faite par la Communauté européenne. Sa rédaction est plus détaillée et sa formulation semble avoir une tonalité encore plus restrictive.

D'autre part, et surtout, pourquoi tenons-nous tellement à surajouter notre propre déclaration à la déclaration déjà faite par la Communauté européenne ? Pourquoi tenons-nous, pourrait-on dire, à « en remettre » ainsi ? Certes, il s'agit là d'une compétence conjointe de la Communauté et des Etats. Certes, l'Italie et le Royaume-Uni ont, eux aussi, surajouté leur propre déclaration à la déclaration communautaire. Mais le Royaume-Uni a toujours fait un peu figure de lanterne rouge en matière de protection de l'environnement. Pourquoi l'imiter ? Au contraire, l'Allemagne, traditionnellement respectueuse de l'environnement, n'a pas fait de déclaration interprétative nationale. Nous gagnerions à faire comme elle.

Mon groupe regrette donc à la fois le caractère tardif de notre ratification et le fait que le Gouvernement juge nécessaire de l'assortir d'une nouvelle déclaration interprétative, qui pourrait être ressentie, notamment dans le tiers monde, comme la volonté d'affaiblir encore le contenu d'une convention dont nous savons bien qu'elle est déjà insuffisamment précise et exigeante.

Je tenais à vous indiquer, monsieur le ministre, ce regret et cette déception, qui ont conduit mon groupe à s'abstenir en commission.

Cependant, mon groupe ne s'abstiendra pas dans le vote de ce projet de loi de ratification – ratification qui n'a que trop tardé. Le sens de notre vote sera essentiellement celui-ci : faire que la ratification de cette convention par notre pays puisse enfin intervenir, cette considération nous paraissant prioritaire.

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

M. Pierre Albertini. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs, la gestation de la convention sur la diversité biologique a été lente, pénible et souvent conflictuelle.

Sans me livrer à un effet de surprise comme notre collègue M. Schwartzberg, j'indique d'emblée que, même si la soumission à l'Assemblée nationale de ce texte est quelque peu tardive, nous nous prononcerons en faveur de l'approbation de la convention signée à Rio en juin 1992.

La notion de diversité biologique peut être ramenée à celle de variabilité des organismes vivants et des écosystèmes. Plus que de capital, c'est sans doute de potentiel biologique qu'il faut parler, cette notion montrant combien la diversité des espèces est fragile et mérite d'être entretenue.

M. le rapporteur l'a rappelé, une certaine humilité s'impose devant l'insondable diversité des espèces. Combien en existe-t-il ? Combien sont menacées ? Quel

est le rythme de régression chaque année? Je ne suis d'ailleurs pas sûr que nous puissions nous opposer des évaluations précises.

Quoi qu'il en soit, il est vrai que la régression est en marche, et le risque qu'elle fait courir, notamment en ce qui concerne les disparitions d'espèces, et peut-être, à très long terme, l'uniformisation biologique, ne doit pas être méconnu.

A cet égard, comme l'a rappelé le rapporteur, la déforestation, notamment des forêts tropicales, est une pratique que nous devons tous dénoncer.

L'effort en faveur d'une convention cadre est donc tout à fait louable, même s'il a été pénible. Je dois malheureusement constater que les résultats ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Pourquoi? Parce que le texte est décevant, dans la forme, et surtout dans le fond.

Il y a bien longtemps qu'on a renoncé, pour les conventions internationales, à exiger un niveau de précision permettant au lecteur de savoir à peu près ce que les auteurs du texte ont voulu dire. Mais il faut reconnaître que celui-ci accumule les mauvaises pratiques.

Le préambule, qui fait référence à des éléments différents, est un véritable fourre-tout, et l'on aurait gagné à avoir une rédaction plus précise.

Quant au fond, on peut s'interroger sur la portée de cette convention et, surtout, sur l'interprétation à laquelle elle donnera lieu. Le juriste que je suis reste un peu perplexe devant la succession des articles, qui non seulement sont souvent mal rédigés mais encore recouvrent un océan d'interprétations variables.

Je relèverai quelques exemples de cette technique mal maîtrisée qui témoigne de l'existence manifeste d'intérêts contradictoires.

Certes, le droit doit parfois gérer des conflits mais la contradiction sera très difficile à régler entre le principe de souveraineté des Etats sur l'accès aux ressources naturelles et sur leur exploitation, et le principe, tout aussi nécessaire, de la protection de la biodiversité. Nous touchons là du doigt un conflit réel entre l'intérêt économique et l'intérêt environnemental.

En second lieu, il est évident que l'initiative est beaucoup trop largement laissée aux Etats, non seulement pour l'identification, mais aussi pour la protection et la surveillance. La volonté systématique d'une intervention étatique sera difficile à concilier avec les impératifs de la biodiversité.

La convention recourt de façon répétitive et systématique - vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur - aux expressions « dans la mesure de possible » et « selon qu'il conviendra ». Cette litanie presque incantatoire marque les limites de ce texte. Quel en sera le champ d'application réel? Quel sera, notamment, le champ de la coopération entre les Etats? L'application de la convention dépendra beaucoup plus de la bonne volonté de ceux-ci que du texte même de la convention.

Enfin, les mécanismes financiers sont à la fois complexes et imprécis. On parle sans cesse de « système de gestion démocratique et transparente », mais c'est évidemment très mauvais signe lorsque les auteurs d'un texte recourent avec autant d'insistance à ce genre de formule magique; cela signifie que les dispositifs financiers n'ont pas été correctement maîtrisés.

Quoi qu'il en soit, on a ajouté à ce texte une déclaration interprétative. Celle-ci comporte trois points, que vous avez rappelés, monsieur le ministre.

Le dernier porte sur la propriété intellectuelle. Il est tout à fait conforme aux recommandations de la Commission des communautés européennes et nous n'avons pas de commentaire particulier à formuler à cet égard.

La mise en application de cette convention, qui dépendra beaucoup des protocoles thématiques qui suivront, me laisse cependant quelque peu perplexe. La France a intérêt à dynamiser ce processus, même si la ratification de cette convention est tardive - je le rappelle, elle a été signée à la fin du mois de décembre 1993 -, et à s'inscrire dans une perspective européenne.

Je sais, monsieur le ministre, que vous êtes sensible à l'inscription de l'attitude française dans le cadre des directives européennes, qui sont souvent plus contraignantes car l'homogénéité du droit et la conscience collective ont probablement atteint en Europe un niveau plus élevé que dans le reste du monde.

Enfin, le respect de la biodiversité dépendra peut-être de la sagesse du Gouvernement, mais, à mon avis, plus sûrement de la pression de l'opinion publique que d'une convention à la rédaction floue et incertaine. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

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

M. le ministre de l'environnement. Mesdames, messieurs, j'ai été très attentif aux observations que vous avez formulées.

Je remercie le rapporteur, M. Demange, pour la qualité de son rapport, pour son engagement personnel et celui de la commission, dont il s'est fait l'écho.

Je suis assez d'accord avec M. Albertini, et cette remarque vaut pour ce texte comme pour d'autres: une convention de ce type ne vaudra que par la volonté politique qui la suivra. On peut toujours voter des textes, signer des conventions ou des engagements, faire des discours, mais c'est après dans la vie quotidienne, dans l'action des gouvernements, qu'on peut juger cette volonté.

Comme je vous l'ai dit, je souhaite que vous autorisiez la ratification de ce texte, afin que nous puissions, nous Français, lors de la réunion des Etats parties qui aura lieu dans quelques mois, jouer notre rôle dans un domaine où nous n'avons pas de leçons à recevoir d'autres pays, où nous avons même donné à bien des égards l'exemple et où nous continuerons à le donner: je pense en particulier à la création sur le territoire métropolitain ou en Guyane de grands parcs inspirés par une très grande ambition.

Lorsque le Parlement aura autorisé la ratification de ce texte, nous pourrons agir, continuer à donner l'exemple et faire face à nos engagements. M. Schwartzberg a émis, avec précaution, la crainte - ce qui m'a touché - que le « crédit écologique » de la France ne soit atteint par le retard mis à ratifier ce texte, ou par telle partie de la déclaration interprétative.

Je rappelle que nous sommes parmi les tout premiers pays. En effet, à la fin septembre 1993, cinq pays développés seulement avaient signé et ratifié cette convention, et beaucoup d'autres doivent encore le faire après nous.

J'ajoute d'ailleurs - je le dis sans esprit polémique, monsieur Schwartzberg - que ce texte a été signé par le Président de la République en juin 1992. Qu'est-ce qui a empêché votre groupe, qui est si pressé, et mon prédécesseur, lequel s'est exprimé avec véhémence devant la commission des affaires étrangères, de proposer qu'un projet de loi autorisant la ratification de cette convention

soit déposé entre le mois de juin 1992 et le mois de mars 1993, c'est-à-dire au moment où vous dirigez le pays ?

Ce texte est prêt à être ratifié, du point de vue du ministère de l'environnement depuis octobre 1992. S'il ne l'a pas été, c'est parce qu'il y a eu des discussions interministérielles que j'ai trouvées en suspens, ainsi que des blocages qui n'avaient pas été levés avant que je ne sois nommé ministre, et que je me suis attaché - j'aurais aimé que l'on m'en donne acte - à lever dès mon entrée en fonctions.

Il faut se garder de toujours chercher des objets de critique ou de polémique. Ce qui est important, c'est que nous puissions ratifier ce texte cette année, avant la célébration du deuxième anniversaire du sommet de Rio, et que nous travaillions.

Ce qui confortera la crédibilité écologique du Gouvernement et de la France, c'est, par exemple, le fait que nous contribuions pour une large part au Fonds pour l'investissement mondial, qui est doté, depuis quelques semaines, de 807 millions de francs, et que nous ayons décidé, nous Français, de créer un fonds bilatéral, qui interviendra notamment dans le domaine de la biodiversité et sera doté de 440 millions de francs.

Voilà ce qui donne, au-delà de la volonté politique, de l'énergie et de la détermination des ministres, une réalité concrète, « sonnante et trébuchante », si je puis dire, à l'action internationale de notre pays.

En dépit de quelques semaines supplémentaires pour cette demande de ratification et du problème qui s'est posé à propos de la déclaration interprétative, je puis vous assurer qu'il n'y a pas d'arrière-pensée de notre part. Simplement, s'agissant de la propriété industrielle, nous sommes dans un domaine de compétences partagées entre la Communauté européenne et les Etats membres. Or la Constitution et les principes du droit français ont créé une situation qui n'est pas la même qu'en Allemagne ou en Angleterre. Le Gouvernement a donc jugé utile et opportun de confirmer et de conforter la déclaration interprétative faite par la Communauté européenne en la reprenant devant le Parlement dans sa propre déclaration interprétative. C'est d'ailleurs une tradition française dont je pourrais citer beaucoup d'exemples liés à la propriété industrielle et commerciale, à propos de laquelle la France a toujours eu une attitude assez volontariste.

Mesdames, messieurs les députés, je vous remercie par avance de l'autorisation que vous voudrez bien nous donner.

M. le président. La discussion générale est close.

Article unique

M. le président. « Article unique. - Est autorisée la ratification de la convention sur la diversité biologique (ensemble deux annexes), adoptée à Rio de Janeiro le 22 mai 1992 et signée par la France le 13 juin 1992, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(L'article unique du projet de loi est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures quinze, est reprise à dix-sept heures vingt.)

M. le président. La séance est reprise.

5

EXPLOITATION COMMERCIALE DES VOIES NAVIGABLES

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables (n° 447, 1168).

La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, le projet de loi qui vous est soumis concerne un secteur - le transport par voie navigable - qui connaît une baisse d'activité depuis plusieurs années.

Alors qu'en 1974 le trafic fluvial représentait encore près de 110 millions de tonnes, il est progressivement descendu au-dessous de 60 millions de tonnes, et touche hélas ! moins de 4 p. 100 des transports intérieurs de marchandises.

Cette baisse de trafic entraîne une surcapacité chronique de la cale fluviale, qui justifie les efforts de la France depuis 1986 et de la Communauté européenne depuis 1989 pour inciter à la diminution du nombre de bateaux par déchirage et pour réduire le déséquilibre entre l'offre et la demande de ce mode de transport. Cette surcapacité crée, en effet, des perturbations économiques et sociales importantes chez les exploitants, les armateurs fluviaux ou les bateliers artisanaux. Ces perturbations ont été récemment aggravées par les crues exceptionnelles que nous avons connues cet hiver et qui ont imposé des interruptions de trafic.

Pour redonner sa chance au transport fluvial nous devons porter remède aux causes fondamentales des baisses de trafic.

Pour ce faire, l'effort de modernisation du réseau des voies navigables, en fort mauvais état, doit d'abord être intensifié. Il convient de relever que l'établissement public Voies navigables de France a été cette année, à titre exceptionnel et pour la première fois de son existence, fort heureusement autorisé à emprunter.

Il faut ensuite réaliser des infrastructures fluviales à grand gabarit permettant de relier les bassins isolés les uns aux autres.

Plusieurs d'entre vous savent quel est le combat qui est actuellement mené pour tenter, d'ici à la fin de l'année, d'élaborer un système financier qui permette, sans recourir au budget national, de réaliser deux et demi des trois principaux canaux dont le pays a besoin. Ainsi serait reliée notre façade maritime à l'ensemble des canaux dont les pays du Nord ont eu la sagesse de se doter. J'espère que nous pourrions faire avancer significativement ce dossier à mes yeux capital.

Enfin, il convient de moderniser le régime d'exploitation des voies navigables, inadapté aux besoins de l'économie d'aujourd'hui et à la concurrence des autres modes de transport. C'est vers ce dernier objectif que tend le projet de loi que je vous présente aujourd'hui.

L'exploitation commerciale des voies navigables est en effet encore régie par une loi du 22 mars 1941 sur l'exploitation réglementée des voies navigables et la coordination des transports par fer et par navigation intérieure. Cette loi, élaborée dans un contexte de guerre - son inti-

réglé est à cet égard révélateur - a institué un encadrement très strict des modes de relation entre chargeurs et transporteurs avec une intervention très forte de la puissance publique, la possibilité de réquisitionner des bateaux étant notamment prévue.

Le texte de 1941 comporte également des dispositions relative au « tour de rôle ». Caractéristique de l'affrètement fluvial, ce système consiste à répartir les frets selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après déchargement. Les marinières inscrits au tour sont invités, dans l'ordre de leur inscription, à choisir un transport parmi ceux qui sont proposés. Ce système, qui signifie l'égalité devant les risques et les bénéfices, mais qui ne permet pas aux chargeurs de choisir leurs transporteurs ou leur bateau, ne peut conserver cette forme à la fois institutionnelle et obligatoire.

Il est donc aujourd'hui absolument nécessaire de rénover le dispositif législatif du transport public de marchandises par voie navigable, au moins pour tous ceux qui y croient. Le texte qui vous est présenté répond à une attente forte de l'ensemble des compagnies, artisans, intermédiaires et auxiliaires intervenant dans ce secteur. Il résulte d'une concertation menée depuis trois ans avec les professionnels, laquelle a globalement abouti à un consensus, mis à part tel ou tel point dont nous débattons certainement. C'est la raison pour laquelle il m'a paru de bonne politique de reprendre pour l'essentiel le travail fait en commun avec la profession, sous les auspices de mon prédécesseur, M. Sarre. Il est des dossiers, et c'est heureux, où il peut y avoir une continuité républicaine.

Ce texte, plutôt que d'introduire une rupture brusque par rapport au dispositif précédent, qui déstabiliserait le secteur, institue une démarche souple permettant aux professionnels de prendre progressivement possession de leurs responsabilités. Il s'attache à éviter les excès d'un libéralisme sauvage, où les transporteurs seraient les victimes, comme c'est le cas pour tant d'autres modes de transport, de conditions ne leur permettant pas de vivre décemment ni de travailler en toute sécurité.

Il s'agit d'un texte d'équilibre, acceptant, certes, la concurrence, mais une concurrence loyale et saine, et refusant le protectionnisme et son déclin, l'ultra-libéralisme et sa jungle. Permettez-moi d'énumérer ses dispositions essentielles.

L'article 1^{er} illustre le caractère progressif de la démarche en instituant une période transitoire de six ans. Durant cette période, un comité du transport par voie navigable permettra en permanence une bonne concertation entre les professionnels du transport fluvial entre eux, ainsi qu'entre ces professionnels, leurs partenaires et l'Etat.

Si les bureaux et les bourses d'affrètement subsistent, la qualité de courtier n'est plus définie par l'appartenance à une organisation professionnelle - il n'y a donc plus de monopole -, mais à des conditions de qualification fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les articles 5 à 11 traitent des contrats au voyage, à temps et au tonnage, des contrats de sous-traitance et des contrats de location. Le tour de rôle est assoupli de manière à assurer une meilleure attribution des frets. Par ailleurs, dans un contexte de prix librement conclus, l'élaboration de contrats types, tels que ceux qui sont préconisés par la loi d'orientation des transports intérieurs, offrira des références utiles aux chargeurs et aux transporteurs. Le prix du transport devra chaque fois couvrir le coût réel du service rendu sous peine de sanctions. Il

s'agit là d'un élément très important d'un dispositif assurant une concurrence loyale et saine sans tomber dans l'ultra-libéralisme.

Enfin, la fixation de la composition du parc de la batellerie, prévue à l'article 14, apparaît comme le corollaire nécessaire des mesures incitatives au déchirage de bateaux et susceptible d'assainir un secteur surcapacitaire. D'après ce que j'ai entendu ici ou là, nous aurons à revenir sur la rédaction de cet article, dans le but de définir clairement l'objectif.

En conclusion, je dirai que le texte qui vous est soumis doit contribuer à dynamiser un secteur jusqu'à présent peu encouragé par un dispositif réglementaire obsolète et contraignant. Il est, j'en suis convaincu, nécessaire pour équilibrer les relations entre les chargeurs et les transporteurs fluviaux, et pour améliorer la situation des plus fragiles de ces derniers. Il doit participer à la réorganisation d'un pan entier du secteur des transports, à mes yeux insuffisamment pris en compte durant les dernières décennies en France, contrairement à ce qui s'est passé dans les autres pays européens. J'ai la conviction que c'est nous qui nous trompons.

Dans le contexte actuel, il ne serait pas acceptable de négliger les atouts indéniables que présente le transport par voie navigable, tout à la fois de grande capacité, peu onéreux, faible consommateur d'énergie et respectueux de l'environnement. (*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. René Beaumont, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. René Beaumont, rapporteur. Monsieur le ministre, je serais tenté de dire en préambule : enfin ! Vous présentez aujourd'hui à l'Assemblée nationale un texte depuis longtemps attendu par la profession. Il a pour nous une valeur hautement symbolique car nous voulons y voir les prémices de l'évolution des voies navigables françaises.

Le texte en vigueur est désuet, teinté de corporatisme et de dirigisme, comme c'était, semble-t-il, l'habitude en 1941. Ce texte, qui n'a plus de raison d'être, doit être remplacé par un texte moderne s'inspirant de libéralisme, mais d'un libéralisme contrôlé, ainsi que vous l'avez dit vous-même il y a quelques instants.

Le projet de loi consacre la suppression du « tour de rôle », qui empêchait la concurrence et rendait obligatoire le visa des contrats de transport, procédure bien lourde dans une économie moderne.

Au départ, les textes se voulaient protecteurs. En fait, ils ont constitué un frein énorme à la responsabilisation de la profession de batelier et ont conduit à une perte de marché colossale. Je vous rappelle que 3,5 p. 100 du transport se font par voie navigable alors que l'Allemagne et les Pays-Bas en sont respectivement à 22 p. 100 et à 56 p. 100. Voilà qui montre que l'ancienne réglementation a atteint ses limites.

En ce qui concerne les effectifs, on déplore la même décadence : il y a trente ans, on comptait 7 000 professionnels de la batellerie alors qu'aujourd'hui ils sont 1 360. J'ajoute que vingt-quatre entreprises possèdent plus de trois bateaux tandis que cinq armements seulement emploient plus de cinquante personnes.

D'autre part, notre parc est largement inadapte aux transports modernes. Il s'agissait autrefois de pondéreux sans grande valeur, de charbon et autres minerais, alors que de nos jours l'essentiel des transports par voie d'eau concerne des conteneurs de liquides, de gaz liquéfiés, de matières dangereuses.

La Commission européenne, pour une fois bien inspirée, avait souhaité une organisation plus compétitive des transports. Il faut s'en féliciter.

Vous avez prévu, monsieur le ministre, un régime transitoire. Il convient en effet de donner à la profession le temps - six ans au plus - de s'adapter aux nouvelles dispositions afin qu'elle puisse largement s'exprimer dans une économie contractuelle.

Permettez-moi de citer quelques apports, fort modestes, de la commission de la production à un texte qui a résulté d'une très large concertation. Auparavant, je rendrai après vous volontiers hommage à votre prédécesseur, M. Georges Sarre, qui a mené cette large concertation pendant de nombreux mois.

Nous souhaitons que le comité du transport par voie navigable ait un rôle particulièrement pédagogique, d'abord pendant la période transitoire, et ensuite pour marquer le caractère évolutif de la loi, en permettant une évolution des rapports entre donneurs d'ordre et transporteurs.

Dans cet esprit, je souhaiterais, bien qu'il s'agisse d'un point réglementaire, que le comité soit si possible paritaire. Il devrait en effet comporter, outre les représentants de l'Etat, les bateliers, d'une part et, d'autre part, les chargeurs et intermédiaires réunis. Cela éviterait les déviations de la législation actuelle, qui conduisent à la pratique quasi habituelle d'une sous-traitance abusive vis-à-vis des petits transporteurs.

J'en viens à la composition du parc de la batellerie.

Ainsi que vous l'avez dit, monsieur le ministre, à partir du moment où l'on accepte les dispositions communautaires, qui prévoient une prime de déchirage, il faut bien prévoir une limitation de l'augmentation du parc. Mais je sais que vous allez nous faire des propositions encore plus satisfaisantes sur les modalités de cette limitation, et je pense que nous nous y rallierons volontiers.

Nous souhaitons que ce soit un décret plutôt qu'un arrêté qui prévoie la composition du parc. Je crois savoir que vous proposerez une nouvelle rédaction faisant référence à un décret en Conseil d'Etat, ce qui nous satisferait pleinement.

A l'article 16, la commission de la production a souhaité une accélération de la mise en place du nouveau dispositif. Dans votre texte est prévue une période transitoire maximale de six ans. S'il y avait un consensus de tous les partenaires du comité du transport par voie navigable, cette période pourrait être ramenée à trois ou quatre ans. Nous pensons qu'une période obligatoire de six ans pourrait être à certains égards pénalisante.

Nous avons également souhaité éviter les contradictions pouvant apparaître à l'article 16 entre la législation actuelle et la nouvelle.

Par ailleurs, la commission proposera de supprimer l'article 17, qui fait référence au régime transitoire du cabotage, prévu par le Conseil des ministres, certaines dérogations au libre cabotage pouvant être admises jusqu'au 1^{er} janvier 1995. Je doute que vous ayez, avant cette date, le temps de régler le problème. Il faut donc tirer un trait sur l'article 17.

Nous souhaiterions également que le rapport d'étape qui doit vous être adressé soit transmis conjointement au Parlement.

A ce propos, je rappelle qu'un rapport annuel était prévu dans le texte initial créant Voies navigables de France. J'en prends à témoin le ministre qui, à l'époque, avait défendu le projet de loi : M. Georges Sarre. Ce rapport, qui devait concerner le transport fluvial en France

et ses coûts, y compris ses coûts induits, n'a pas jusqu'à présent été publié. Nous l'attendons avec une certaine impatience.

Je terminerai par des considérations plus générales.

Le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui porte, selon nous, les prémices d'une modernisation globale de la voie d'eau. Nous traversons à cet égard une période décisive. Nous avons besoin d'un maillage intérieur de voies d'eau à grand gabarit, relié au maillage européen. Avec des liaisons traditionnelles, telles que la liaison Rhin-Rhône, seul projet qui soit techniquement prêt, les liaisons Seine-Nord, Seine-Est, voire Saône-Moselle, sans oublier le barreau de Port-sur-Saône jusqu'à Montbéliard, nous disposerons d'un réseau hexagonal parfait, mais totalement intégré dans le dispositif européen.

Vous allez me dire qu'il faut des financements. Ces financements, nous entendons les obtenir, et rapidement, à travers la juste rétribution de l'énergie hydraulique produite par la Compagnie nationale du Rhône, énergie sous-payée depuis 1948 à la suite d'une convention léonine passée entre EDF et la compagnie. Je rappelle que les actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône sont, dans leur grande majorité, des collectivités territoriales, qui entendent profiter de cette ressource nouvelle pour financer la voie d'eau. Quelque 2 milliards ou 2,5 milliards pourraient être dégagés. Cela pourrait nous permettre, sans aucune inscription budgétaire, d'achever en vingt ans la mise à grand gabarit de la voie d'eau en France et le raccordement au réseau européen.

L'enjeu est colossal ! Ce texte est un premier pas. Monsieur le ministre, nous serons derrière vous, prêts à contraindre qui il faudra - nous devons sans doute contraindre quelques-uns, et nous savons déjà lesquels - pour faire aboutir ce projet avant la fin de l'année. *(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. Nous allons aborder la discussion générale.

J'invite chaque orateur à respecter strictement son temps de parole et donc à ne pas m'obliger à certaines indulgences coupables auxquelles, me dit-on, je suis trop enclin. *(Sourires.)*

La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, on ne peut que se réjouir - je partage ce point de vue avec M. le rapporteur - de voir enfin venir en discussion le projet de loi relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables. Tous ceux qui s'intéressent au transport par eau savent que ce projet était pratiquement terminé depuis un an. Je ne puis qu'être satisfait de le voir proposer à nos suffrages.

Je regrette cependant qu'un an ait été nécessaire au gouvernement actuel pour se décider à présenter un texte élaboré avec tous les représentants des professions concernées, un texte qui avait à la fois recueilli leur accord et celui de la Commission de Bruxelles.

Rien ne justifiait un pareil délai, sauf peut-être une certaine lenteur du gouvernement actuel à poursuivre la politique de renouveau du transport fluvial que nous avions lancée.

M. René Beaumont, rapporteur. Mais non !

M. Georges Sarre. Cette politique de renouveau, nous l'avions déjà largement mise en place par la création de Voies navigables de France, par la décision de poursuivre

l'aménagement de la Seine jusqu'au port de Nogent, par celle d'engager sérieusement la construction de Saône-Rhin par les opérations de dragage de la Saône, ou par celle de la mise à grand gabarit du bief Niffer-Mulhouse.

Nous avons également travaillé sur Seine-Nord, en approuvant des études techniques de tracé et en lançant une concertation préalable aux décisions de mise en œuvre.

Nous avons, enfin, demandé à la Compagnie nationale du Rhône de réviser l'étude de Saône-Rhin en faisant une part plus large aux préoccupations légitimes des écologistes. J'ajouterai que nous avons aussi réfléchi aux moyens de financer cette grande infrastructure.

Bref, je dirai que tout était prêt pour aller plus rapidement de l'avant, même si j'étais bien placé pour connaître les difficultés auxquelles, monsieur le ministre, vous pouvez vous heurter.

Vous avez évincé la personne qui était la cheville ouvrière de la réforme engagée à Voies navigables de France et qui commençait à donner au Port de Paris un lustre nouveau.

Vous avez si chichement mesuré les crédits à Voies navigables de France que l'achèvement de Niffer-Mulhouse devra être décalé.

Vous avez enfin inventé - si ce n'est vous, c'est votre collègue de l'industrie - le projet de démanteler la Compagnie nationale du Rhône au profit de Pechiney pour faciliter la privatisation de cette entreprise.

M. René Beaumont, rapporteur. Jamais !

M. Georges Sarre. Si le transport fluvial avait été une grande préoccupation de ce gouvernement, il aurait maintenu l'organisation ministérielle antérieure.

Le projet de démantèlement de la CNR est un exemple remarquable de l'action du gouvernement actuel. Il s'agit, mes chers collègues, d'une véritable spoliation d'intérêts publics au profit d'une entreprise unique, afin de la privatiser.

M. René Beaumont, rapporteur. Tout à fait !

M. Georges Sarre. La Compagnie nationale du Rhône a été créée par la loi, en 1921, pour relier la mer du Nord à la Méditerranée, produire de l'énergie électrique et protéger les terres des inondations. En 1980, elle a reçu la concession de travaux et d'exploitation de Saône-Rhin.

Donner à Pechiney les barrages édifiés empêchera définitivement la réalisation de l'essentiel de l'objet social de la CNR, c'est-à-dire l'achèvement de Saône-Rhin, lésant les actionnaires publics que sont - il faut le rappeler au moment où l'on parle d'aménagement du territoire - les régions, les départements et les villes concernés.

Sur la base de quel droit ce véritable hold-up serait-il fondé ? Sur la force du prince et sur elle seule ! Car vous savez parfaitement que le problème de l'aluminium serait infiniment mieux réglé au plan européen par un accord avec la Russie, au niveau mondial par l'Organisation mondiale du commerce. Ce serait d'ailleurs un bon moyen de vérifier l'utilité de celle-ci, que certains appellent déjà l'Organisation mondiale du chômage !

Je demande instamment à M. le ministre en charge des transports de nous annoncer l'abandon définitif de ce projet aberrant. Cet abandon est un préalable nécessaire à la construction du réseau national et européen de voies fluviales à grand gabarit, réseau sans lequel nos bateliers et armateurs fluviaux resteront pénalisés par rapport aux autres modes de transport.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Qu'avez-vous fait en dix ans ?

M. Georges Sarre. Pour édifier ce réseau, indispensable à notre économie dans le cadre continental européen et au développement régional, il faut répondre à trois questions.

Quel réseau ?

Comment le financer ?

Quel programme opérationnel adopter ?

Le réseau, chacun en connaît le tracé dans ses grandes lignes. Il faut relier entre eux - M. Beaumont l'a rappelé - le bassin de la Seine et celui du Rhône en se connectant le plus possible au réseau rhénan, véritable poumon de l'espace fluvial européen. Il faut donc construire Seine-Nord, à grand gabarit bien entendu, relier l'Oise à la Moselle, celle-ci à Saône-Rhin, enfin achever Saône-Rhin.

La priorité, c'est Saône-Rhin, pour la simple raison, et je vais encore citer M. Beaumont, que c'est le seul tracé dont tous les éléments existent et sont prêts.

Opposer les liaisons les unes aux autres, comme certains s'obstinent à le faire, ne donnerait qu'un seul résultat : l'immobilisme. S'agissant des études préalables, il reste à déterminer le tracé de Seine-Nord. Celui par Saint-Quentin est, de mon point de vue, préférable car desservant davantage d'activités et permettant un raccordement meilleur avec Oise-Est. Il reste à étudier Oise-Est, tant au niveau technique qu'au niveau économique.

Je pense, pour ma part, que Oise-Est devrait desservir Reims avant d'aller rejoindre la Moselle, déjà aînée auprès de Toul. A partir de là, monsieur le ministre, une question délicate se pose : par où rejoindre Rhin-Rhône ?

Deux solutions sont concevables : garder intégralement le projet de tracé actuel de Saône-Rhin, ce qui implique une liaison Moselle-Montbéliard par Belfort ; ou bien ne garder du tracé actuel que la partie Montbéliard-Mulhouse et la greffe, via Belfort, sur un tracé direct Moselle-Saône.

Chacune de ces deux solutions a ses inconvénients et ses avantages, mais il faut choisir rapidement, sous peine d'empêcher la réalisation d'un réseau complet et unifié.

Si l'on ne voulait pas compromettre l'avancement des travaux, il conviendrait donc en priorité d'arrêter le tracé de Seine Nord et celui du raccordement Oise-Est à Rhin-Rhône, tout en entamant l'étude de Oise-Est.

Monsieur le ministre, pouvez-vous vous engager sur un calendrier aussi concret que possible pour ces études et sur la reconnaissance par l'Etat du tracé général du réseau national dont je viens de parler ?

La question du financement est naturellement primordiale. On peut estimer que le besoin annuel moyen de financement s'élèverait à quelque deux milliards de francs, au minimum, durant vingt-cinq ans. C'est peu par rapport aux investissements routiers et autoroutiers. C'est tout à fait à la portée de notre pays. C'est d'autant plus à notre portée que des études récentes établissent la rentabilité tant de Seine-Nord que de Saône-Rhin. Il n'y a donc pas de raison de lanterner davantage. L'abandon du projet insensé d'absorption des actifs de la CNR par Pechiney rendra possible un partage équitable de la rente hydroélectrique entre EDF et la CNR.

Je suis tout à fait persuadé qu'en sus des quelque 300 millions de francs qu'EDF verse aujourd'hui à Voies navigables de France, un apport supplémentaire de 700 millions de francs est possible sans léser EDF. S'agissant d'infrastructures utiles au développement régional, les collectivités territoriales devraient accepter de financer - cela est acquis - au minimum 20 p. 100 du coût des opérations ; 25 p. 100 serait évidemment préférable.

S'agissant d'un réseau national, l'apport de l'Etat devrait être équivalent. Le complément pourrait être trouvé par l'intermédiaire de financements européens ou privés, puisque ces liaisons sont rentables. Il n'existe donc pas de difficultés majeures à mettre au point un plan de financement du réseau national à construire.

Ce plan de financement devra être élaboré à partir d'un programme opérationnel dont la mise au point est possible sans délai. Il faut commencer par ce qui est prêt à mettre en chantier et qui ne pose pas de problème de tracé. Cela consiste, outre la fin de l'aménagement de la Seine jusqu'à Nogent et de Niffer-Mulhouse, à engager, le plus rapidement possible, l'aménagement de Mulhouse-Montbéliard sur Saône-Rhin et celui de l'Oise jusqu'à Noyon,...

M. Joseph Klifa. Très bien !

M. Georges Sarre. ... puis, au fur et à mesure des études et procédures, à poursuivre Saône-Rhin et Seine-Nord, à engager Oise-Est jusqu'à Reims. Il n'y a pas, je le répète, à choisir entre Seine-Nord et Saône-Rhin ; les deux sont indispensables.

Je récusé par avance toute décision qui signifierait l'abandon d'une de ces liaisons, car cette décision aurait pour corollaire obligé l'abandon d'un réseau d'ensemble. Dans ce cas, l'avenir du transport fluvial serait compromis et le projet de loi dont nous débattons, vidé d'une bonne partie de son utilité.

On parle de lois de programme pour les infrastructures de transport, je demande que le réseau des voies navigables fasse l'objet d'une telle loi. Je suis sûr que cette proposition ralliera tous ceux, et il y en a, qui militent pour que le transport fluvial reprenne sa place dans notre pays.

J'en viens maintenant au projet de loi sur la réforme de l'exploitation commerciale des voies navigables. Je n'en discuterai pas l'économie d'ensemble car je la partage. J'observe d'ailleurs que cette transition organisée entre le carcan actuel et une libéralisation hâtive, aussi préjudiciables l'un que l'autre, pourrait servir de modèle dans le cadre européen et à certain de nos partenaires, notamment les Pays-Bas.

Puisse cet exemple servir à l'Union européenne pour la défense des intérêts légitimes du continent dans l'organisation mondiale du commerce et le retour à une raisonnable préférence communautaire. Cette réforme suppose que les artisans bateliers - ils y sont prêts - et les armements acceptent de coopérer, soient de plus en plus responsables.

Je vous proposerai donc, monsieur le ministre, quelques amendements au sujet des dispositions qui ne me semblent pas aller suffisamment loin dans cette voie, ou même qui me paraissent aller dans le sens inverse.

Le premier de ces amendements concerne l'article 10 du projet de loi. La sous-traitance est parfaitement admissible. Elle permet de mieux adapter, à un moment donné, l'offre de bateaux et la demande de transports. Mais pour qu'elle s'exerce sans risquer de porter préjudice aux artisans, il faut que cet article précise que des contrats types seront établis pour la sous-traitance, comme pour les autres contrats. Sinon, la défiance risque de s'installer entre les contractants ainsi que des pratiques léorines.

L'article 13 stipule que les flottes propres peuvent accéder au transport public à titre exceptionnel. Qui ne voit que le laconisme de cette formule peut ouvrir la porte à une concurrence pas forcément loyale ?

Rentabilisées par une exploitation régulière, ces flottes pourraient, en cas de baisse momentanée de leur trafic captif, venir sur le marché avec un coût trop faible. Le législateur doit donc préciser le caractère « exceptionnel », sous peine de donner au pouvoir réglementaire une compétence excessive. Je propose donc de supprimer le terme « exceptionnel », trop vague, pour le remplacer par la formule : « lorsque celui-ci ne peut assurer le transport dans un délai raisonnable ». On garderait ainsi une souplesse mais on supprimerait le risque que l'exceptionnel devienne la règle, risque qui est à l'origine d'une crainte fondée.

M. Daniel Colliard. C'est vrai !

M. Georges Sarre. Le troisième amendement vous propose de supprimer purement et simplement l'article 14 qui va directement à l'encontre de l'esprit même du projet de loi. Mais nous aurons l'occasion d'en débattre.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je souhaitais vous dire sur ce projet de loi. J'espère, comme notre rapporteur, M. Beaumont, qu'il sera le prélude à une grande politique des voies navigables. Vous savez que je me suis battu - et je vous remercie de m'avoir l'un et l'autre rendu hommage - pour que l'on aille dans cette direction. Ce sera difficile mais, s'il y a volonté politique, nous y arriverons.

M. Jacques Mellick. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Joseph Klifa.

M. Joseph Klifa. Pendant longtemps, nos fleuves et nos rivières ont joué un rôle essentiel pour le transport des personnes et, plus encore, pour celui des marchandises. Ce n'est pas un hasard si toutes les grandes villes, ou presque, ont pris naissance sur les berges de ces fleuves.

Or le transport fluvial est devenu aujourd'hui marginal. Il ne représente, cela a été rappelé tout à l'heure, que 3,5 p. 100 du volume global des marchandises transportées. Son organisation réglementée, sa structure artisanale, le manque d'infrastructures homogènes et adaptées au nouveau mode d'acheminement des marchandises n'ont certes pas favorisé un développement du trafic fluvial.

Nous avons pris acte, monsieur le ministre, de votre volonté que ce texte soit à l'origine d'une série de réflexions et de propositions visant à développer le réseau, mais aussi à améliorer le maillage entre nos différents bassins.

En effet, ce texte vise principalement à engager la libéralisation des transactions entre chargeurs et transporteurs, en instaurant une période transitoire entre le régime actuel et un régime de libre négociation des contrats. La loi de 1941, devenue obsolète, devait être révisée.

L'organisation compétitive du marché, souhaitée par la Commission de Bruxelles, conduira à l'ouverture de la concurrence ; mais elle se fera progressivement, sur une période de six ans, délai suffisamment long pour que nos bateliers renforcent leur compétitivité.

Après l'excellent exposé de notre rapporteur et la manifestation du soutien du groupe de l'UDF à ce projet de loi, je voudrais insister sur les atouts des voies navigables qui constituent une réponse d'avenir aux besoins de transports.

Rappelons tout d'abord la situation.

La navigation fluviale se caractérise par la faible longueur de nos voies à grand gabarit constituées de tronçons isolés qui sont décrits comme « des morceaux d'autoroutes reliés par des chemins de terre ». Cette situation limite considérablement les performances des bateaux.

Par ailleurs, l'absence criante d'investissements pour les voies navigables condamne le transport fluvial à la portion congrue, alors qu'il joue un rôle important en Allemagne et aux Pays-Bas.

Les experts européens prévoient un doublement des transports internes à l'horizon 2000-2005. Il est clair que le rail et la route ne suffiront pas pour absorber cet accroissement de trafic, certains axes étant déjà très chargés.

Les voies d'eau européennes devront être mises à contribution, car elles constituent une solution alternative essentielle à la saturation des autres réseaux.

En outre, le raccordement aux réseaux d'Allemagne et d'Europe centrale est un enjeu vital pour la France. La mise en route récente, par les Allemands, de la liaison Rhin-Main-Danube est là pour prouver que le trafic Nord-Sud est en train de nous échapper, monsieur le ministre.

Dans cet ordre d'idées, il apparaît évident que la réalisation de la liaison Rhin-Rhône, ou Saône-Rhône, doit permettre de renforcer notre place médiane en Europe, entre le Sud et le Nord.

Le bilan précédemment dressé des infrastructures, ainsi que les perspectives d'avenir qui s'ouvrent à nous dans le cadre européen, témoignent de la nécessité d'un développement accru des voies navigables.

Il est urgent de raccorder notre réseau au système européen, ce qui multipliera par six ou sept son trafic.

Des études économiques montrent qu'une estimation raisonnable du trafic de la liaison Saône-Rhin se situerait au voisinage de treize à quatorze millions de tonnes par an. Lorsque l'on sait qu'une péniche de 350 tonnes remplace une douzaine de camions, qui ne circulent pas toujours en toute sécurité sur les autoroutes, on mesure l'importance du trafic qui serait supporté par ces voies navigables.

On a parlé du coût des infrastructures. C'est vrai qu'il est élevé mais M. Sarre a démontré que des financements peuvent être trouvés sans que les finances nationales ne soient obérées.

Il nous semble en outre que la réalisation des liaisons entre bassins à grand gabarit ne devrait pas être appréciée au seul examen du calcul de la rentabilité économique à court terme, mais qu'il faudrait tenir compte de leur impact positif sur l'environnement, sur le rééquilibrage de l'activité dans les régions traversées sur la consommation d'énergie que ces liaisons permettront de faire baisser.

L'agrandissement des liaisons fluviales au grand gabarit permettrait de limiter les inondations sans détruire la faune piscicole grâce à des aménagements spécifiques.

Au moment où la sécurité routière est une priorité vitale, une unité fluviale étant capable de transporter de grosses quantités de marchandises, elle permettrait de désengorger nos axes routiers de nombreux camions. La navigation fluviale reste donc un moyen moderne et performant pour l'acheminement des marchandises lourdes, encombrantes ainsi que pour les matières dangereuses.

Pendant longtemps, la méconnaissance de ses multiples atouts a conduit notre pays à délaisser ce mode de transport. Il n'est que temps de réhabiliter la voie d'eau. Son renouveau exigera un effort de toute la collectivité et dépendra d'une volonté politique affirmée à l'échelon tant national que régional et communautaire.

Responsabilisation des acteurs de la navigation fluviale, modernisation de la filière : tels sont les enjeux de ce projet de loi que le groupe de l'UDF votera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Merci.

M. le président. La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, chacun connaît bien les atouts de la voie fluviale ainsi que les faiblesses du réseau français. La voie d'eau intérieure constitue un mode de transport de grande capacité : une péniche de 350 tonnes transporte autant qu'une douzaine de camions et une unité fluviale de 4 000 tonnes autant que trois trains complets. C'est un mode de transport plus lent, mais fiable et régulier. Enfin, le fluvial est économe en carburant, bien adapté au transport de matières dangereuses et provoque moins de nuisances pour les riverains que les autres modes.

Tout cela est bien connu et ne manque pas d'être souligné dans tous les rapports. Mais, malgré ces avantages, les voies navigables demeurent le parent pauvre du transport en France, n'ayant acheminé en tonnage que 3,7 p. 100 des marchandises en 1993. Cela provient de ce que le réseau français ne fait plus l'objet, depuis des décennies, d'une politique suivie d'investissement et de développement. Il est ancien et dégradé, et ses bassins à grand gabarit sont reliés entre eux par de petits canaux. Cette configuration empêche le transfert des flottes d'un bassin à l'autre et limite sérieusement la navigation intérieure. L'absence de tout véritable raccordement avec les réseaux européens ajoute à ces faiblesses.

L'effort budgétaire que la France consacre à ses voies d'eau ne pourvoit qu'à un entretien partiel du réseau. Cet effort a diminué de plus de moitié entre 1991 et 1994, passant de près de 260 millions de francs à 110 millions de francs. Alors qu'il est indispensable de donner une réalité économique au transport fluvial, le manque de volonté politique est persistant. Il est d'ailleurs significatif que nous soyons toujours dans l'attente du rapport annuel sur la voie fluviale dans notre pays.

Voies navigables de France en est réduit à émettre des emprunts - 240 millions en janvier 1994 - pour réaliser des opérations de sécurité sur le réseau, alors qu'il faudrait 4 milliards pour simplement restaurer les voies navigables existantes de l'Hexagone. A titre de comparaison, l'Allemagne consacre chaque année à son réseau fluvial 3 milliards de francs, et la Belgique 1 milliard. Ces deux pays, ainsi que les Pays-Bas, se sont dotés d'infrastructures modernes, grâce auxquelles ils renforcent l'attractivité de leurs ports.

Des voies navigables modernes et reliées entre elles constituent un atout économique incontestable dans cette partie de l'Europe du Nord-Ouest à laquelle la France s'intègre naturellement. L'enjeu est considérable : toutes les études, toutes les analyses s'accordent sur la prévision d'un accroissement des échanges intracommunautaires et avec les pays tiers à l'horizon 2000 et au-delà. L'ouverture à l'Est ne manquera pas de contribuer au développement de la voie d'eau, compte tenu notamment des incompatibilités techniques ferroviaires entre l'Ouest et plusieurs pays de l'Est. Avec l'ouverture récente par les Allemands de la liaison Rhin-Main-Danube, l'Europe dispose d'un grand axe fluvial transeuropéen Est-Ouest qui permettra de développer le trafic entre l'Europe du Nord-Ouest et les pays de l'Est.

Ce dynamisme des voies navigables nord-européennes contraste fortement avec la réalité française et nous risquons de connaître un isolement préjudiciable. A cela s'ajoute la saturation de nos axes ferroviaires et routiers vers le Nord de la France, ainsi que de ceux des vallées de la Saône et du Rhône. Voilà qui devrait nous inciter fortement à réaliser les liaisons à grand gabarit Saône-Rhin, Seine-Nord, Seine-Est, Saône-Moselle, la mise à niveau du canal du Rhône à Sère et la requalification du tunnel du Rove. Le comité de liaison pour la promotion de la voie d'eau indique que le coût global d'investissement des quatre liaisons majeures est de 60 milliards de francs. Il conviendrait de réaliser ce programme de travaux sur vingt à vingt-cinq ans.

Telle est la question centrale. Si ce programme n'est pas mené à bien, notre pays continuera à être quasiment inexistant en matière de transport fluvial et à se tenir à l'écart des flux européens appelés à se développer.

Le projet de loi qui nous est soumis est-il susceptible de contribuer à renverser cette tendance, de marquer un pas, même petit, vers le développement du transport fluvial en France et vers la maîtrise de ce développement par les bateliers de notre pays ?

Cette question est *a priori* hors sujet puisque l'objet du projet de loi touche à l'organisation de la profession et n'évoque en rien les infrastructures. Les perspectives se révèlent encore pires si l'on tient compte du contexte. Cette réorganisation doit en effet s'opérer en un court laps de temps, quelques années, durant lequel les données fondamentales resteront sensiblement les mêmes puisque aucune décision concrète n'est encore prise pour engager le programme de modernisation du réseau et qu'en tout état de cause, même si les investissements étaient programmés, ils ne seraient pas opérationnels avant de nombreuses années, compte tenu de leur importance. Il s'agit bien là, à l'échelle du temps nécessaire, de cette rupture brusque dont vous affirmiez tout à l'heure ne pas vouloir, monsieur le ministre.

Le contexte, c'est aussi un vent de libéralisme non contrôlé et attisé par votre engagement dans le traité de Maastricht. C'est la disparition des protections nationales et la confrontation directe d'une batellerie française affaiblie et des batelleries beaucoup plus puissantes des pays voisins. Votre projet de loi, loin de favoriser la modernisation de notre batellerie, qui en a bien besoin, risque au contraire de la faire succomber sous l'effet de cette concurrence.

Dans ces conditions, faire sauter le tour de rôle pour des motifs économiques, c'est aussi supprimer une protection sociale, qui vaut ce qu'elle vaut, mais qui a le mérite d'exister. Demain ou après-demain, il ne resterait plus aucune barrière. Et la profession, composée massivement d'artisans modestes, éprouve - j'en ai eu l'écho - de vives inquiétudes.

Le groupe communiste demande que le Gouvernement s'attaque réellement au problème des infrastructures. Assez de déclarations de bonnes intentions, qui ne peuvent cacher le fait que le schéma directeur des voies navigables a été approuvé en 1985 par le gouvernement de l'époque ! On sait donc ce qu'il y a à faire, même s'il reste certains tronçons à préciser. C'est lourd, ce sera long : raison de plus pour ne pas tarder à engager ce grand chantier. Si ce schéma avait été aussitôt mis en œuvre, on en serait presque à mi-parcours.

La faiblesse des crédits ouverts cette année au budget de l'Etat prouve qu'il n'y a pas, du côté du Gouvernement, malgré les déclarations, une volonté réelle de

s'engager dans cette voie. Alors, le Gouvernement essaie de s'en tirer à bon compte avec un montage financier qui pourrait reposer sur les contributions suivantes :

Celle des usagers, légitime, mais d'un rapport limité si l'on veut rendre les voies d'eau intérieures attractives ;

Celle de l'Europe : légitime également, mais qui ne peut être qu'un complément ;

Celle de la Compagnie nationale du Rhône - si le Gouvernement ne fait pas cadeau de cette dernière au groupe Pechiney - et, par voie de conséquence, celle des abonnés à EDF dont les factures seront majorées ;

Enfin, celle des collectivités locales, notamment des régions, alors qu'il s'agit de réaliser, enfin, à la charnière du XXI^e siècle, un véritable réseau national, ce que fut le réseau Freycinet au XIX^e siècle.

C'est donc un tout autre projet de loi que nous attendons du Gouvernement : un projet qui donne toute sa place à la circulation sur les voies d'eau dans notre pays, avec un niveau de protection sociale élevé ; un projet chiffré, étalé dans le temps, comportant des engagements financiers substantiels de l'Etat, à la fois sur les infrastructures, sur la cale fluviale et sur les structures sociales.

Le texte qui nous est présenté aujourd'hui ne répond pas à la véritable question posée à notre pays dans ce domaine. Il pourrait même se révéler dangereux, en exposant les bateliers et leur famille à une concurrence ouverte sans ménagement.

Telles sont les raisons pour lesquelles le groupe communiste votera contre ce projet de loi.

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

M. Jacques Mellick. Monsieur le ministre, le projet de loi relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables a un objectif clair. Il vise à instaurer - certes, après une période transitoire de six ans au plus - la libéralisation du secteur des transports par navigation intérieure et à en responsabiliser les acteurs. Il propose, à cette double fin, toute une série de mesures qui, comme l'a rappelé M. Sarre à l'instant, avaient fait l'objet d'une réflexion préparatoire, il y a un peu plus d'un an.

Il s'agit essentiellement d'instaurer la liberté de contracter entre transporteurs et chargeurs, mais également d'aviver la concurrence entre transporteurs fluviaux, notamment entre artisans bateliers, en diminuant le champ d'intervention des bourses d'affrètement et du tour de rôle, ce qu'on appelle aussi, à tort, d'ailleurs, le secteur réglementé, par rapport au secteur libre des contrats multiples, à temps ou au tonnage. L'existence de ce double secteur doit prendre fin, après six ans, avec la disparition du secteur réglementé et la suppression du tour de rôle obligatoire géré par l'administration.

Il me semble que ces mesures peuvent induire le pire et le meilleur.

Le meilleur serait que les artisans bateliers prennent conscience de la nécessité de prendre en charge eux-mêmes leur devenir et s'organisent en conséquence, comme leurs homologues des Pays-Bas, où la voie d'eau représente plus de 56 p. 100 du marché du transport. Dans cette optique, les artisans bateliers négocieraient librement, mais collectivement, avec les donneurs d'ordre. Le tour de rôle et le bureau d'affrètement ne seraient plus des services de l'administration de tutelle, mais des mécanismes internes à la profession et gérés par elle. Il s'agit d'un système d'une extrême souplesse et d'une réelle capacité d'adaptation, dont l'efficacité est prouvée.

Le pire - prenons-y garde - serait la disparition des entreprises artisanales de transport, que le texte ne protège pas avec assez de force, la condamnation simultanée

de tout le réseau fluvial au gabarit Freycinet, qui perdrait son utilité, et, de la sorte, une détérioration réelle des conditions de concurrence entre la voie d'eau et les autres modes de transport. Dans cette optique, la batellerie artisanale jouerait le rôle de « cale de réserve » pour le transport fluvial. En effet, privé de la possibilité d'appréhender l'offre de transport — faute de bureaux d'affrètement où s'effectue efficacement l'adéquation entre l'offre et la demande —, l'artisan batelier serait condamné à la sous-traitance au service des transporteurs les mieux organisés, ayant la possibilité d'intervenir sur le marché de l'offre de transport. Ce serait une organisation proche de celle du transport fluvial en Allemagne, où la voie d'eau représente néanmoins 22 p. 100 du marché des transports.

J'espère que l'article 10 de la loi, destiné à faciliter les contrats de sous-traitance, ne préfigure pas cette vision, car le réseau fluvial français à grand gabarit n'a pas la dimension ni la performance du réseau allemand, et nos armements sont prisonniers de bassins non reliés entre eux. Aujourd'hui, en France, n'oublions pas que, compte tenu de nos infrastructures, c'est celui qui peut le moins qui fait le plus.

Où en êtes-vous, monsieur le ministre, dans la réalisation du schéma directeur des voies navigables adopté en 1985 ? C'est dans le domaine des infrastructures fluviales que notre pays est le plus en retard. On trouve là l'explication essentielle du faible pourcentage du transport fluvial en France par rapport aux autres pays européens.

Oui, la voie navigable doit retrouver sa place parmi les autres modes de transport, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire et d'une politique nationale et européenne économique et sociale de coordination des quatre grands moyens de transport dits terrestres : fer, route, navigation intérieure, oléoducs et fluviaux maritimes.

Les faiblesses de la France en ce domaine ont été mises en lumière par plusieurs rapports, notamment celui d'Yvette Chassagne en 1988. Notre pays reste sous-développé en matière d'infrastructures : l'Allemagne consacre des sommes considérables, par rapport à la France, à ses voies navigables. Le réseau des voies navigables ressemble, écrit Yvette Chassagne, « à des autoroutes reliées par des chemins de terre ». Il y a aussi des « trous » dans le système à grand gabarit. S'il est possible de naviguer partout, les convois de fort tonnage — 1 500 tonnes — ne peuvent se déplacer que sur des tronçons limités, car les canaux sont peu profonds et les écluses ne sont pas adaptées.

De plus, nous devons nous mobiliser pour construire « l'Europe fluviale », dont la France est aujourd'hui partiellement exclue. La nécessité de se raccorder au réseau européen existant est urgente. Il faut développer les liaisons à grand gabarit Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône, prévues dans le schéma directeur des voies navigables. Vous permettez à un élu du Pas-de-Calais de vous demander, monsieur le ministre, quelle est votre volonté réelle, concrète, pour la réalisation de Seine-Nord.

Le transport par voie d'eau offre des conditions de déplacement inégalables du point de vue de la sécurité, de la consommation d'énergie, du respect de l'environnement. Un convoi fluvial de 185 mètres, pouvant charger 12 000 tonnes, propulsé par un seul pousseur de 4 800 chevaux, représente l'équivalent d'une file de 342 camions de 35 tonnes, s'étalant sur 22 kilomètres.

Ce projet de loi, indirectement, recadre aussi les missions de Voies navigables de France, dont le siège est en cours d'installation à Béthune. Vous serez le bienvenu, monsieur le ministre, pour l'inauguration.

Les compétences de l'établissement public, en matière d'exploitation commerciale, s'effacent au profit des professionnels. Par contre, son rôle de régulateur de ce secteur d'activité est fortement affirmé, notamment par la régulation de l'offre de transport entre secteurs libre et réglementé. Cette évolution va dans le sens d'une meilleure responsabilisation des professionnels, mais ne doit pas supprimer la mission globale qui incombe à VNF : assurer la promotion du transport fluvial et la synergie de l'ensemble de ses acteurs.

La consultation des professionnels du Comité du transport par voie navigable sur le contingentement du parc de la batellerie me semble une bonne initiative, qui correspond aussi à un certain transfert de responsabilité vers les représentants des professions concernées. Néanmoins, au-delà de la politique de diminution du parc fluvial, je souhaiterais que vous nous présentiez, monsieur le ministre, les mesures envisagées par le Gouvernement en faveur de la modernisation, de la diversification et du renouvellement de ce parc. On ne peut réduire la politique gouvernementale à la gestion de la capacité globale de la cale. Il faut dépasser le stade de la préhistoire en matière de transport fluvial.

La disposition capitale de ce texte de loi réside dans les garde-fous, les limites qu'il impose à la concurrence entre transporteurs. D'une manière générale, les prix du transport doivent couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant. En d'autres termes, pas de contrats qui conduisent systématiquement, à court terme, à la faillite de l'entreprise ! L'exemple du secteur routier est là pour prouver à quelle précarité sont condamnées un grand nombre de petites exploitations lorsque la concurrence n'est pas encadrée.

La concurrence, oui, mais pas à n'importe quel prix ! Il y a là une vision de l'organisation du marché dont on reconnaîtra, j'en suis sûr, les véritables auteurs. C'est pourquoi je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous m'indiquiez les mesures qui seront prises pour que cette disposition fondamentale soit réellement appliquée.

De ce point de vue, le projet de loi présente malheureusement des lacunes. A titre d'exemple, les contrats à l'exportation, visés à l'article 9, ne bénéficient pas de barrières anti-dumping. Il serait souhaitable, comme le réclame la Chambre nationale de la batellerie, qu'un amendement soit adopté pour y remédier.

En résumé, mes chers collègues, quelles sont les grandes actions à entreprendre ?

Il faut doter la France d'un réseau cohérent, tel que défini par le schéma directeur des voies navigables approuvé par le Gouvernement en 1985.

Il faut diversifier les sources de financement des infrastructures en s'appuyant, certes, sur la polyvalence de la voie d'eau, mais l'État doit assumer pleinement ses responsabilités : la voie d'eau est un élément structurant de toute politique intelligente et pragmatique d'aménagement du territoire.

L'État doit s'engager à redéfinir les modalités de la concurrence — ou de la complémentarité — intermodale en intégrant totalement les préoccupations de protection de l'environnement dans les nouvelles règles du jeu. Il

faut avoir le courage de faire des choix, et le transport fluvial est le mode de transport respectueux de l'environnement et de la sécurité par excellence.

Il faut créer les conditions institutionnelles et financières afin que VNF puisse jouer son rôle de « bâtisseur du réseau fluvial » de demain et de catalyseur de son exploitation commerciale. Il faut aussi que le savoir-faire « fluvial » de la Compagnie nationale du Rhône soit optimisé. Pour y parvenir, la solution consiste plutôt à rechercher une coopération entre les deux établissements qu'à faire disparaître la compagnie par intégration dans le groupe Pechiney, ce qui constituerait une perte indiscutable pour le développement du réseau fluvial national. Pourquoi faire cadeau de la « production électrique » de la Compagnie nationale du Rhône à une entreprise privatisable au lieu d'affecter ces ressources à un grand projet public d'infrastructure fluviale ? Je compte sur vous, monsieur le ministre, pour faire prévaloir votre volonté auprès de votre collègue de l'industrie.

Il existe, au-delà des clivages politiques habituels, un consensus pour rendre à notre batellerie industrielle et artisanale sa véritable mission et sa place dans la nation. Alors, monsieur le ministre, mes chers collègues, traduisons dans les faits cette volonté politique. Le groupe socialiste y est prêt.

M. Georges Sarre. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la France, au regard de certains de ses partenaires européens, notamment l'Allemagne et les pays du Benelux, ne bénéficie pas d'un réseau performant de voies navigables, il faut bien le reconnaître.

L'exploitation commerciale du transport fluvial souffre de lourds handicaps, a connu de sérieuses difficultés et, par ailleurs, n'a pas échappé à la mauvaise conjoncture. En outre, à l'inverse de ce que prétend M. Sarre, notre pays n'a pas mis en place une politique de restructuration profonde des infrastructures et de réorganisation de la batellerie afin de se doter d'une flotte moderne à haute productivité.

En effet, force est malheureusement de constater qu'aujourd'hui, en France, seuls moins de 4 p. 100 du transport de marchandises sont assurés par les voies d'eau et que les parts du marché du transport fluvial vont encore en s'amenuisant alors que la part du transport fluvial dans le partage intermodal est de 20 p. 100 en Allemagne et de plus de 50 p. 100 aux Pays-Bas.

A la fin du siècle dernier pourtant, grâce notamment à Freycinet, la France disposait du premier réseau européen. Ce réseau, qui a malheureusement gardé sa configuration du XIX^e siècle, est aujourd'hui complètement obsolète, le rail, et surtout la route, lui ayant ravi la quasi-totalité du marché.

Le schéma directeur des voies navigables, défini et approuvé en 1985, est loin d'être engagé et n'a pas permis de mettre en place une véritable stratégie fluviale, tandis qu'une grande partie de l'Europe dispose d'un réseau moderne à grand gabarit recevant des automoteurs de 1 350 tonnes et des convois poussés de 3 000 tonnes ou plus.

Notre pays souffre encore de l'absence d'un maillage entre ses différents bassins de navigation et du manque d'interconnexion avec les pays du nord-ouest et de l'est européen alors même que s'est ouverte le 25 septembre 1992, la liaison Rhin-Main-Danube.

Il est donc impératif, au regard des enjeux tant en termes d'aménagement du territoire qu'en termes d'intermodalité des transports, que notre pays retrouve une volonté politique affirmée tendant à promouvoir la voie d'eau.

Le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui, monsieur le ministre, ne constitue à la vérité qu'une étape, un pas certes indispensable mais toutefois pas suffisant pour assurer la modernisation nécessaire au transport fluvial. Cela étant, rassurez-vous : le groupe du Rassemblement pour la République le votera.

Ce projet de loi s'inscrit dans le cadre de l'indispensable libéralisation et harmonisation dans le domaine de la navigation intérieure, préconisée par la Commission de Bruxelles. Nous pouvions en effet nous étonner qu'alors même que la Commission européenne exige une libéralisation immédiate et très poussée du transport aérien, et que le transport routier est totalement libéralisé, il n'y ait pas harmonisation en matière de transport fluvial.

Il existe aujourd'hui de grandes disparités entre les principaux États, concernant tant le tour de rôle que les tarifs. Le système actuel est anticoncurrentiel et il est nécessaire que soit établie une organisation compétitive du marché.

Le tour de rôle doit perdre sa forme institutionnelle et obligatoire, et le projet de loi qui nous est proposé va dans le bon sens, puisqu'il tend à assouplir ce système en attendant de le supprimer. Nous connaissons la compétitivité des transports fluviaux maritimes néerlandais et belges et nous pouvons nous interroger sur leur attachement à maintenir le tour de rôle, alors même que l'Allemagne connaît une libéralisation de son domaine fluvial tout aussi performant.

Il nous faut mettre à profit la période transitoire de six ans prévue dans le présent projet de loi. Elle doit constituer un atout et non un handicap face à nos concurrents.

C'est pourquoi, à l'initiative de mon collègue M. Jacques Vernier, nous avons déposé divers amendements tendant à engager le Gouvernement à prendre des mesures d'accompagnement fiscales et sociales dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi.

Monsieur le ministre, des dispositions devraient également assurer la modernisation et la revitalisation du transport fluvial français dans la perspective de la libéralisation. Elles viseraient à rendre notre transport fluvial français plus compétitif sur le plan européen et vis-à-vis des autres modes de transport.

Elles devraient porter notamment sur le calcul des charges sociales, les taux d'accise pour les ravitaillements en fioul, l'imputation des plus-values à la revente des péniches, la formation professionnelle et, bien entendu, le soutien à l'installation des jeunes bateliers.

Ce texte mérite également d'être complété par des mesures concernant la modernisation du parc de bateaux, et par d'autres dispositions permettant le développement de nouveaux marchés qui nécessiteraient la constitution de flottes spécialisées.

Le contrat de location institué par le projet de loi devrait permettre aux transporteurs de conclure, librement, dans certains cas, un contrat de retour. Le stockage devrait pouvoir être envisagé dans les contrats de location afin de favoriser une adaptation au marché des flux tendus.

Quant au comité du transport, sa création constitue à l'évidence un atout pour la profession. Les structures portuaires, de même que des personnes qualifiées, devraient y être représentées.

Mes chers collègues, comme je le disais en préambule, ce projet de loi est nécessaire. En effet, notre législation en la matière remonte à 1941. Archaïque, issue d'une économie de guerre, elle mérite plus qu'un dépoussiérage et doit faire l'objet d'une véritable réactualisation.

Ce projet de loi doit donc s'inscrire dans un véritable plan de relance de la voie d'eau. Il ne me paraît ni désuer ni rétrograde d'imaginer que ce mode de transport ait un avenir. Il suffit pour s'en convaincre d'observer le rôle prédominant qu'il joue dans l'économie allemande et celle du Benelux.

Il nous faut aujourd'hui avoir la volonté de rompre l'isolement français dans l'Europe fluviale à grand gabarit, et il est vital, pour notre économie, qu'apparaisse ce fameux axe fluvial trans-européen Nord-Sud, situé pour sa plus grande longueur sur notre territoire national.

Le transport fluvial constitue en effet une réponse d'avenir adaptée aux besoins du transport et présente des atouts que l'on ne peut aujourd'hui méconnaître. Vous les avez rappelés, monsieur le ministre : faible consommation d'énergie, capacité d'emport très importante, coût de transport compétitif, mode de transport plus respectueux de l'environnement, grande sécurité et régularité des acheminements - en Allemagne, par exemple, 36 p. 100 des marchandises dangereuses sont transportées par voie d'eau.

En outre, à l'heure où nous débattons de l'aménagement du territoire, comment méconnaître l'intérêt de la voie fluviale à grand gabarit dans cet enjeu national ?

Dès à présent, il nous faut définir une forte stratégie fluviale en ce qui concerne les plates-formes multimodales. Cette stratégie a du reste été largement défendue par le comité des armateurs fluviaux lors de son colloque de juin dernier à Nancy.

Face aux enjeux définis, il est nécessaire d'apporter les moyens financiers correspondants.

Les quatre liaisons inter-bassins Rhin-Rhône par le Doubs, Seine-Nord par le canal de Saint-Quentin, Seine-Est et Saône-Moselle sont encore à moderniser pour un coût estimé à 55 milliards de francs. N'oublions pas toutefois que ce programme est éligible au soutien financier de l'Union européenne ce qui est un atout ! Le Conseil des communautés, le 29 octobre 1993, a en effet repris, dans son schéma trans-européen, le schéma directeur national des voies navigables défini et approuvé en 1985 en y ajoutant la liaison Moselle-Saône.

Monsieur le ministre, permettez, à cet égard, à l'élu du grand Est que je suis, de s'attarder un instant sur cette liaison Moselle-Saône. Les chambres de commerce de Sarre, de Lorraine et du Luxembourg réclament, unanimement, la réalisation de ce grand axe, dont les études techniques remontent, je le rappelle, à 1960. Il est absolument nécessaire de les réactualiser. Sans vouloir intervenir dans l'ordre prioritaire des infrastructures, ce mailage me semble indispensable. Il serait, en effet, inacceptable que le grand Est, et la Lorraine en particulier, soient mis à l'écart de l'axe fluvial Nord-Sud trans-européen.

Aujourd'hui, les moyens apportés par l'Etat à Voies navigables de France - 94 millions de francs - apparaissent notoirement insuffisants et ne sont pas à la hauteur des ambitions affichées. Ainsi que l'ont fait observer certains orateurs précédents, 2,5 milliards devraient être annuellement mobilisés pour terminer notre réseau fluvial sur vingt-cinq ans. Rappelons que l'Allemagne, quant à elle, consacre à ses investissements fluviaux plus de 3 milliards de francs par an.

J'approuve donc le rapporteur de demander un financement extrabudgétaire, qui pourrait provenir de la Compagnie nationale du Rhône.

Monsieur le ministre, ce projet de loi constitue un premier pas, mais il faut l'inscrire dans un plan d'ensemble. En tout état de cause, le groupe du Rassemblement pour la République le votera. (*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. Claude Pringalle.

M. Claude Pringalle. Notre rapporteur René Beaumont ainsi que les orateurs qui m'ont précédé à cette tribune ont fort bien décrit la crise grave que traverse le transport fluvial en France. Bien qu'il ne représente que 3,5 p. 100 des transports intérieurs, il dispose pourtant d'indéniables atouts : il est bien moins coûteux que le transport routier et préserve mieux l'environnement puisqu'il est moins polluant, met en valeur les cours d'eau et désengorge les routes.

Ce projet de loi nous rappelle qu'il n'est pas de développement envisageable du transport fluvial sans une cohésion parfaite avec l'Europe. D'où ces dispositions qui nous sont proposées aujourd'hui et qui visent à harmoniser la législation contractuelle en la matière et dont le caractère évolutif est tout à fait de nature à permettre une meilleure adaptation à des règles qui devront être celles d'un mode de transport modernisé.

Je m'étonne cependant que l'esprit européen se limite à accorder nos différentes législations. Les gouvernements successifs, en effet, ne se sont pas illustrés par leur volontarisme en matière de grands travaux fluviaux.

Je citerai l'exemple de la liaison Seine-Nord qui présente, nul ne l'ignore, des goulets d'étranglement entre le bassin de la Seine et le bassin du Nord avec le bassin belge et le réseau rhénan. Le canal du Nord et le canal de Saint-Quentin ne laissent, en effet, actuellement passer respectivement que les péniches de 800 et de 350 tonnes. Cet espace de terres entre ces deux grands réseaux est relativement étroit puisqu'il ne représente qu'une distance de 130 kilomètres.

Monsieur le ministre, l'élu local que je suis, ne peut que se sentir frustré d'entendre parler depuis si longtemps de leur résorption et de devoir toujours en tenir compte. Ainsi, en matière d'infrastructures nouvelles, il faut immobiliser des terrains sans savoir exactement quel sera le tracé, quelquefois même des dépenses très importantes sont engagées pour réaliser des ponts susceptibles de recevoir une circulation importante, voire à caractéristique autoroutière, sans que l'on sache si, demain, ces ponts auront une raison d'être. On en est amené à se demander s'il s'agit d'une réalisation sinon proche du moins à moyen terme. A moins, monsieur le ministre, qu'il ne faille ranger cette hypothèse au rang des vieilles lunes ? (*Sourires.*)

Je ferai pourtant observer pour défendre ce projet, comme mes prédécesseurs à cette tribune l'ont fait, avec la liaison Rhin - Rhône et la liaison avec l'Est, que l'auto-route Paris - Lille, conduisant de l'Europe du Nord à la région parisienne, est de plus en plus encombrée et frôle la saturation. Cette tendance ne fera d'ailleurs que s'aggraver avec l'ouverture du tunnel sous la Manche que nous avons inauguré ensemble la semaine dernière et dont la mise en service devrait intervenir totalement avant la fin de cette année.

Déjà en 1972, notre collègue Roland Nungesser avait proposé la mise au grand gabarit - 3 000 tonnes - du canal de Saint-Quentin. Mais ne faut-il pas voir plus

grand aujourd'hui, quand on constate l'importance du réseau fluvial de nos amis belges, hollandais et surtout allemands ?

Monsieur le ministre, ainsi que vient de l'indiquer M. Demange, notre groupe votera votre projet de loi, mais quelle utilité y a-t-il à ajuster nos législations si le transport fluvial national est condamné, faute de projet ? A quand un vrai plan de développement de nos voies navigables ? (*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 commission désire-t-elle se réunir en application de l'article 91, alinéa 9, du règlement ?

M. René Beaumont, rapporteur. Je crains, monsieur le président, que nous ne soyons obligés de le faire pour examiner l'amendement n° 43 du Gouvernement qui modifie très sensiblement la première rédaction de l'article 14. Une suspension de séance de dix minutes devrait toutefois suffire.

M. le président. Monsieur le ministre, préférez-vous intervenir maintenant ou après la suspension ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Si vous le permettez, monsieur le président, je préférerais répondre aux orateurs avant la suspension de séance.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Beaumont, soyez rassuré : la composition du comité du transport par voie navigable fera une part égale aux membres de la batellerie et à ceux des chargeurs.

Quant à notre amendement à l'article 14, il ne vise pas du tout à contingentiser la batellerie par rapport au rail ou à la route. Nous n'avons jamais eu cette intention, pas plus que mon prédécesseur qui fut le premier rédacteur de cet article. Nous voulons, au contraire, éviter la catastrophe économique que représenterait l'arrivée massive de bateaux nouveaux.

Nous voulons, au contraire, éviter la catastrophe que représenterait l'arrivée massive de bateaux nouveaux pour l'artisanat de la batellerie.

C'est pourquoi, d'accord sur l'objectif, nous pouvons essayer de trouver une rédaction. Pour ma part, je vous proposerai un amendement ainsi rédigé : « En cas de perturbations ou de difficultés économiques particulières affectant le secteur de la batellerie » - c'est clair : celui-ci seulement - « et après avis favorable du comité des transports par voie navigable, le ministre chargé des voies navigables pourra fixer par décret, pour une période limitée, la composition du parc de la batellerie ».

On voit bien quel est le but visé par le Gouvernement : aider et soutenir la batellerie et non participer à son étranglement. On peut sans doute discuter la rédaction qui peut s'interpréter, je le reconnais, diversement.

M. René Beaumont, rapporteur. Tout à fait.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. En ce qui concerne les contradictions à supprimer dans l'article 16, je proposerai un sous-amendement reprenant l'esprit de l'amendement déposé par M. Beaumont.

J'accepte d'ores et déjà la suppression de l'article 17.

Monsieur Sarre, si j'exerçais mes responsabilités ministérielles depuis dix ans et si vous étiez dans l'opposition depuis autant d'années, je comprendrai la violence de vos critiques sur l'absence de politique en matière de voies navigables !

J'ai apprécié les réformes de VNF, avec leurs avantages, qui sont grands, et leurs inconvénients. On a, de fait, décapité VNF, mais tout cela s'arrange avec le temps, même si cela n'a pas été si facile au cours de cette année.

En ce qui concerne l'ambition future, je crois que les autorités publiques responsables des voies navigables ont fait beaucoup trop de discours, beaucoup de promesses, et pas assez de réalisations concrètes. C'est la raison pour laquelle je serai très modeste, même si j'ai la volonté de mettre au point, d'ici à la fin de l'année, un financement extrabudgétaire qui permettrait enfin de réaliser immédiatement deux canaux et demi sur les trois qui sont prévus, puis, en « adossant » les financements régionaux et les financements nationaux, d'en réaliser beaucoup plus. Nous passerions ainsi du discours au concret sur un sujet qui, dans le fond, intéresse peu de personnes. Les ministres qui m'ont précédé savent où sont les difficultés ; ils y ont d'ailleurs fait allusion. J'ai l'ambition - peut-être échouerais-je - de les surmonter.

J'indique au passage que, sur le financement de CNR, l'ensemble des régions concernées vont être interrogées au nom du Gouvernement, après arbitrage du Premier ministre, par un ancien membre du corps préfectoral, Mme Hélène Blanc. Je ne doute pas que leurs réponses seront de nature à consolider le dossier avant les arbitrages de fin d'année. Soyez persuadés que notre ambition est au moins aussi forte que celle de nos prédécesseurs et que nous sommes déterminés à obtenir des résultats concrets.

Monsieur Sarre, j'indique immédiatement que j'accepte votre amendement à l'article 10. J'approuve par ailleurs votre amendement à l'article 13, mais proposerai une autre rédaction allant dans le même sens.

En ce qui concerne l'article 14, j'ai déjà répondu à M. Beaumont.

Monsieur Mellick, le pire, disiez-vous, serait la disparition des entreprises artisanales. Nous sommes tout à fait d'accord. C'est la raison pour laquelle je suis prêt à travailler sur l'article 14 pour éviter que ce secteur ne devienne une jungle. C'est bien le but que nous visons ensemble, au-delà des clivages politiques, et je m'en réjouis.

Vous me demandez où en est le schéma arrêté en 1985. N'étant en fonction que depuis un an, je ne peux répondre que pour cette dernière année ; pour les précédentes, je me tourne vers vous et j'attends vos réponses.

Quant au rapport de Mme Chassagne établi en 1988, je n'avais aucune responsabilité pendant les cinq années qui ont suivi. Je vous ai dit que la volonté réelle du Gouvernement était de réaliser les canaux, sans les opposer les uns aux autres, en commençant par celui dont les financements sont assurés, puis en choisissant, entre les plus intéressants, ceux qui n'iront pas à l'encontre du redressement de nos ports, que nous essayons de mettre en œuvre dans la ligne de ce qu'avait initié mon prédécesseur, aujourd'hui maire de Lorient.

Je suis heureux que ce projet de loi interdise un ultralibéralisme et permette une modernisation maîtrisée, loyale et saine, des transports maritimes en Europe, ce que, hélas ! l'Europe n'a pas su faire dans le domaine aérien où l'ultralibéralisme règne avec les conséquences que l'on connaît.

Monsieur Colliard, je vous assure que j'ai écouté avec la plus grande attention votre intervention, solidement étayée, sur les atouts de la voie fluviale et les faiblesses du réseau français. J'ai apprécié la formule.

Sur le projet de loi, j'ai noté votre opposition fondamentale ; je la regrette. Je crois que le débat sur l'aménagement du territoire, que le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur ouvrira dans quelques jours, répondra aux questions que vous vous posez, notamment sur la volonté politique du Gouvernement de soutenir l'intermodalité et d'en trouver les moyens financiers.

Monsieur Klifa, je vous remercie de votre plaidoirie passionnée pour le transport par voie fluviale, que j'ai écoutée avec un vif intérêt. Le développement du réseau et un maillage européen donnent en effet un espoir concret, notamment à Fos et à Marseille.

Je confirme la volonté du Gouvernement d'organiser une concurrence maîtrisée.

J'ai pris bonne note de votre exposé sur la nécessité d'une voie navigable Nord-Sud, sans laquelle toute une partie du développement économique échapperait à la France.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention la plaidoirie de M. Demange pour les voies fluviales. Je le remercie de son soutien pour une modernisation maîtrisée, intelligente, humaine, de la batellerie française, pour le soutien de la profession, alors qu'une modernisation accélérée entraînerait sa disparition.

Je précise à M. Demange que nous travaillons à l'élaboration d'un nouveau plan économique et social du transport fluvial ; dès qu'il sera prêt, nous en informerons le Parlement.

J'ai noté aussi sa plaidoirie pour une liaison Moselle-Saône.

M. Pringalle, outre son soutien au projet de loi, dont je le remercie, a souligné les atouts du transport par voie fluviale et la nécessité d'un grand projet. Je tiens à lui dire que je suis sensible aux observations présentées par de nombreux élus au nom des populations qui subissent, depuis des années, des contraintes et ont l'impression qu'elles ne serviront à rien puisqu'on ne fera jamais rien. J'espère bien mettre un terme à cette situation et trouver des solutions, de telle sorte que ces contraintes n'aient pas été subies en vain et que la France puisse ainsi se doter du réseau fluvial dont elle a besoin pour la relier à tous ces formidables travaux — ils méritent d'être visités — que les peuples du Nord sont en train de réaliser, notamment l'extraordinaire liaison Rhin-Danube.

Ainsi, même s'il paraît juridiquement déconnecté de la question des voies fluviales, ce texte n'en substitue pas moins une preuve parmi d'autres, d'une volonté affirmée du Gouvernement. J'espère — c'est en tout cas notre ambition — la concrétiser avant la fin de l'année. Je ne sais pas si nous arriverons à mieux faire ; je le souhaite de tout cœur, non pas dans un esprit d'opposition stérile avec nos prédécesseurs, mais pour le développement des canaux français. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures cinquante, est reprise à dix-neuf heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Discussion des articles

M. le président. La commission s'étant réunie en application de l'article 91, alinéa 9 du règlement, j'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. — Les transports publics de marchandises par voie navigable sont, sous réserve des exceptions prévues à l'alinéa suivant, et pour une période de six années au plus, organisés dans les conditions déterminées aux articles 2 à 16 ci-après.

« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux liquides en vrac, aux masses lourdes et indivisibles, aux transports de conteneurs et aux transports constituant partie de transports combinés.

« Un rapport sur l'application de ces dispositions sera établi par Voies navigables de France et présenté au ministre chargé des voies navigables dans un délai de trois ans au plus à compter de la promulgation de la présente loi. »

M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 1^{er}, après le mot : "indivisibles," insérer les mots : "aux matières dangereuses," »

Cet amendement a déjà été défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. René Beaumont, rapporteur. La commission, qui a examiné cet amendement en vertu de l'article 88 du règlement, ne lui a pas donné un avis favorable. En effet, les matières dangereuses sont déjà toutes citées dans le deuxième alinéa de l'article 1^{er}, à savoir essentiellement les produits liquides.

Cela dit, on pourrait admettre qu'il s'agit d'un amendement de précision qui n'est peut-être pas totalement inutile.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement partage l'avis du rapporteur et, dans ces conditions, peut se déclarer favorable à l'amendement n° 23.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 24, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa de l'article 1^{er} par les mots : "et à tout autre transport nécessitant un bateau disposant d'une qualification spécifique". »

Cet amendement n'est pas défendu.

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 1^{er}, substituer aux mots : "présenté au ministre chargé des voies navigables" les mots : "transmis au ministre chargé des voies navigables et au Parlement". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision. Nous souhaitons que le rapport soit transmis non seulement au ministre mais également au Parlement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

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

M. le président. MM. Vernier et Demange ont présenté un amendement, n° 25, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 1^{er} par l'alinéa suivant :

« Le Gouvernement présentera au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un projet de loi comportant les mesures d'ordre fiscal et social nécessaires à la modernisation et à la revitalisation du transport fluvial français, dans la perspective de la libéralisation du secteur. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Par cet amendement, nous demandons au Gouvernement de présenter un ensemble de mesures fiscales et sociales d'accompagnement, pour rendre le transport fluvial français plus compétitif sur le plan européen, en mettant à profit la période de transition avant la libéralisation du secteur, toutes mesures que j'ai énoncées tout à l'heure.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission a émis un avis négatif sur cet amendement. Outre qu'il constitue une injonction au Gouvernement, il prétend régler l'ensemble du problème des voies navigables françaises et de leur revitalisation, ce qui nous paraît illusoire, étant donné l'état actuel de celles-ci.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement ne peut être que défavorable à cet amendement. Il en comprend l'objectif, qui était de poser le problème d'ensemble de l'équipement des voies fluviales. Mais il demande à M. Demange de bien vouloir le retirer car un débat sur ce sujet sera spécifiquement ouvert dans le cadre de la discussion du projet de loi d'orientation pour le développement du territoire qui sera défendu ici même par M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Je remercie M. le ministre de ces précisions et je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 25 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté.*)

Article 2

M. le président. Je donne lecture de l'article 2.

CHAPITRE 1^{er}

De l'organisation et de la gestion des transports publics de marchandises

« Art. 2. — Un comité du transport par voie navigable contribue à l'organisation des transports publics par voie navigable des marchandises faisant l'objet de l'alinéa premier de l'article premier.

« Ce comité est composé de représentants des bateliers, des compagnies de transports, des auxiliaires de transport et des usagers des transports.

Le comité est obligatoirement consulté sur les conditions générales d'affrètement et les modalités d'exécution des contrats de transport. Il suit les questions relatives à la composition du parc de la batellerie. D'une manière générale, il formule tout avis ou proposition pouvant favoriser le transport par voie navigable.

La composition et les modalités de fonctionnement du comité sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 26 rectifié, ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa de l'article 2, substituer aux mots : "et des usagers des transports", les mots : ", des usagers des transports et des structures portuaires, ainsi que de personnes qualifiées". »

Sur cet amendement, M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un sous-amendement, n° 41, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 26 rectifié, substituer aux mots : ", ainsi que de personnes qualifiées", les mots : "à vocation fluviale". »

La parole est à M. Jean-Marie Demange pour soutenir l'amendement n° 26 rectifié.

M. Jean-Marie Demange. Il importe que les structures portuaires soient représentées dans le comité du transport par voie navigable, de même que les personnels qualifiés.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 26 rectifié et pour soutenir le sous-amendement n° 41.

M. René Beaumont, rapporteur. Nous sommes d'accord pour faire entrer dans le comité les représentants des structures portuaires mais uniquement celles « à vocation fluviale ». En revanche, nous ne souhaitons pas la présence de « personnes qualifiées »

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 26 rectifié présenté par M. Demange, tel que sous-amendé par le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 41.

(*Le sous-amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26 rectifié, modifié par le sous-amendement n° 41.

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

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement n° 2, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 2, supprimer les mots : "les modalités". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Avis favorable.

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

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement n° 3, ainsi rédigé :

« Compléter la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa de l'article 2 par les mots : "au ministre chargé des voies navigables et à Voies navigables de France". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision qui se justifie par son texte même.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

Article 3

M. le président. « Art. 3. - Les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France. Cet établissement public décide la création, la suppression, la délimitation de la circonscription géographique de chacun de ces bureaux.

« Les bureaux d'affrètement ont pour mission d'assurer le fonctionnement des bourses d'affrètement et notamment :

« 1° de réunir et de publier tous renseignements sur les besoins de transport et les ressources en matériel fluvial dans chacune des circonscriptions intéressées ;

« 2° de mettre en relation au sein d'une bourse d'affrètement les transporteurs et les donneurs d'ordre qui font appel à leur intervention et d'y organiser un tour de rôle d'affrètement entre les bateaux pour les transports qui relèvent de cette procédure.

« Le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement est fixé sur proposition du comité du transport par voie navigable. »

M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 27, ainsi rédigé :

« Au début de la deuxième phrase du premier alinéa de l'article 3, insérer les mots : "Après avis du comité du transport par voies navigables,". »

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Cet amendement tend à préciser le rôle du comité du transport par voie navigable, afin qu'il soit consulté à propos de toute création, suppression et délimitation des circonscriptions géographiques des bureaux d'affrètement. C'est une condition importante de la réussite de la transition vers un marché libre.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement qui tend à rendre obligatoire la consultation du comité de transport par voie navigable avant toute décision de création, de suppression ou de délimitation de la circonscription des bureaux d'affrètement. Ce sont des services de VNF, établissement public qui doit avoir sa propre autonomie quant à son organisation interne.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement ayant une grande volonté de concertation, il n'est pas défavorable à l'amendement de M. Demange. Toutefois, compte tenu de l'avis de la commission, il s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 27. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Dans le dernier alinéa de l'article 3, après le mot : "fixé", insérer les mots : "par Voies navigables de France". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision qui améliore sensiblement la rédaction du texte. En effet, les règles de fonctionnement de chaque bureau d'affrètement sont actuellement fixées par Voies navigables de France. L'objet de l'amendement est de préciser que, dans le nouveau système, Voies navigables de France aura toujours compétence pour fixer le règlement intérieur des bourses d'affrètement.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Avis favorable.

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

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3, modifié par l'amendement n° 4.

(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)

Article 4

M. le président. « Art. 4. - Les donneurs d'ordre peuvent agir directement dans les bourses d'affrètement ou s'y faire représenter par des auxiliaires de transport qui ont, selon des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, la qualité de courtier de fret fluvial. »

Personne ne demande la parole ?..

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

Avant l'article 5

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre 2 avant l'article 5 :

CHAPITRE 2

Des contrats de transport de marchandises

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 5, ainsi rédigé :

« Dans l'intitulé du chapitre II, après le mot : "transport", insérer le mot : "public". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel qui souligne que le chapitre 2 s'applique aux seuls contrats de transport public de marchandises.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

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

M. le président. En conséquence, l'intitulé du chapitre 2 est ainsi modifié.

Article 5

M. le président. « Art. 5. - Les contrats de transport peuvent soit avoir pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, soit mettre à la disposition d'un donneur d'ordre des matériels de transport fluvial pour une certaine durée, soit porter sur un tonnage déterminé.

« Ces contrats font l'objet de contrats types dans les conditions définies à l'article 8-II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et après consultation du comité du transport par voie navigable et du Conseil national des transports. Font également l'objet de contrats types, dans les mêmes conditions, tous autres contrats que la nature ou les conditions d'exécution des transports rendront nécessaires. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6

M. le président. « Art. 6. - Le contrat de voyage simple est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.

« Ces contrats sont obligatoirement conclus dans un bureau d'affrètement aux conditions du tour de rôle. Le prix du transport de première offre et sa modification éventuelle pour la seconde offre sont déterminés par Voies navigables de France. Après deux affichages infructueux en bourse dans une période de moins de vingt-quatre heures, le contrat peut être, à l'initiative du donneur d'offre ou de son représentant, librement conclu.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, sur proposition du comité du transport par voie navigable, l'autorité administrative peut, eu égard à la nature des produits transportés et aux conditions du marché, dispenser du tour de rôle ou des conditions d'attribution prévues au deuxième alinéa du présent article, certains contrats dans l'ensemble des bureaux d'affrètement ou dans certains d'entre eux. »

M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 28, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 6 par les mots : ", après avis du donneur d'ordre". »

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Les donneurs d'ordre doivent être directement, et dès maintenant, associés à la fixation des prix.

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

M. René Beaumont, rapporteur. Avis favorable.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 28.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 6, substituer aux mots : "affichages infructueux" les mots : "propositions infructueuses". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement qui tend à améliorer le texte. En effet, grâce aux progrès réalisés dans le domaine de l'informatique, l'information circule beaucoup plus vite que par le simple affichage.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 7, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa de l'article 6, substituer aux mots : "sur proposition" les mots : "après avis". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Cet amendement tend à conserver au comité du transport par voie navigable son rôle consultatif.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

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

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'article 6, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 6, ainsi modifié, est adopté.)

Article 7

M. le président. « Art. 7. - Le contrat à temps est celui par lequel un entrepreneur de transport met un bateau, dont il est propriétaire ou dont il a la disposition, conduit par lui-même ou par son préposé, à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée au contrat, afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier.

« Le contrat est librement conclu. Le prix stipulé doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes. »

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 7, substituer au mot : "stipulé" le mot : "pratique". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision qui se justifie par son texte même.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix l'article 7, modifié par l'amendement n° 8.

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

Article 8

M. le président. « Art. 8. - Le contrat au tonnage est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à transporter, pendant une période fixée au contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

« Le contrat est librement conclu. Le prix stipulé doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.

« En raison de circonstances économiques ou sociales particulières, le ministre chargé des voies navigables peut, après avis du comité du transport par voie navigable, aussi longtemps que les circonstances le justifient, fixer les catégories de marchandises, les tonnages maximaux et les relations pour lesquels les contrats doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6.

« En cas de perturbation grave du marché des transports fluviaux de marchandises et après avis du comité des transports par voie navigable, le ministre chargé des voies navigables peut, dans une zone géographique déterminée, pour certaines relations et certaines marchandises et pour une période qui ne peut excéder six mois, décider que les contrats au tonnage doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6 susmentionné. »

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du deuxième alinéa de l'article 8, substituer au mot : « stipulé » le mot : « pratiqué ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. L'amendement n° 9 est également rédactionnel.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 10 rectifié, ainsi rédigé :

« Substituer aux deux derniers alinéas de l'article 8 l'alinéa suivant :

« En cas d'événements de nature à perturber gravement, d'une manière temporaire ou durable le marché des transports fluviaux, le ministre chargé des voies navigables peut, après avis du comité du transport par voie navigable, et pour une durée au plus égale à six mois, fixer pour tout ou partie du territoire les catégories de marchandises, les tonnages maximaux et les relations pour lesquels les contrats au tonnage doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. La commission a préféré rassembler les deux derniers alinéas de l'article 8 en une rédaction plus concise, s'agissant des cas où il pourrait être dérogé aux libres passations de contrats de transport au tonnage.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 8, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)

Article 9

M. le président. « Art. 9. - Les prix des transports des marchandises effectués à partir de France et à destination de l'étranger sont librement débattus entre les transporteurs et les donneurs d'ordre ou leurs mandataires. »

Sur cet article, je suis saisi de deux amendements, n° 22 et 40, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 22, présenté par MM. Gérard Voisin, Klifa et René Beaumont est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 9 par l'alinéa suivant :

« Ces prix couvrent les éléments du coût réel du service rendu. »

L'amendement n° 40, présenté par MM. Idiart et Mellick et les membres du groupe socialiste est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 9 par l'alinéa suivant :

« Ces prix devront couvrir les charges définies au deuxième alinéa de l'article 7. »

La parole est à M. Joseph Klifa, pour soutenir l'amendement n° 22.

M. Joseph Klifa. L'amendement n° 22 se justifie par son texte même.

M. le président. La parole est à M. Jacques Mellick pour soutenir l'amendement n° 40.

M. Jacques Mellick. Il s'agit d'un amendement de précision. Notre souci est de bien assurer la protection de la batellerie artisanale. C'est pourquoi nous souhaitons que soit reprise l'idée, inscrite à l'article 7, alinéa 2, que le prix librement débattu entre transporteurs et donneurs d'ordre doit couvrir les charges qui y sont définies, entre autres les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux, de carburant.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les deux amendements n° 22 et 40 ?

M. René Beaumont, rapporteur. La commission a préféré la rédaction de l'amendement n° 22.

En effet, il est question de transports internationaux. Nous ne saurions nous référer seulement au projet de loi en discussion. Nous devons prendre en compte toutes les contingences qui influent sur l'établissement du coût dans l'ensemble des pays d'Europe.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement en comprend l'esprit et pourrait être d'accord avec les deux rédactions. Il s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 40 n'a plus d'objet.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9, modifié par l'amendement n° 22.

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

Article 10

M. le président. « Art. 10. – A l'exception des contrats présentés au tour de rôle en vertu de l'article 6 du présent titre, le transporteur de marchandises par voie navigable peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public.

« Les prix stipulés dans le contrat de sous-traitance doivent couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant, ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.

« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises. »

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 11, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 10, substituer au mot : "stipulés" le mot : "pratiqués". »

La parole est à **M. le rapporteur.**

M. René Beaumont, rapporteur. Cet amendement a déjà été défendu.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 29 et 37, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 29, présenté par **M. Vernier** et **M. Demange**, est ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 10 par la phrase suivante :

« Des contrats types sont établis par décret, après avis du comité du transport par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports. »

L'amendement n° 37, présenté par **M. Sarre**, est ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 10 par la phrase suivante :

« Des contrats types de sous-traitance sont publiés par arrêté du ministre chargé des voies navigables. »

La parole est à **M. Jean-Marie Demange**, pour soutenir l'amendement n° 29.

M. Jean-Marie Demange. Il est défendu.

M. le président. La parole est à **M. Georges Sarre**, pour défendre l'amendement n° 37.

M. Georges Sarre. J'ai cru comprendre que le Gouvernement accepterait mon amendement.

S'il faut convaincre le rapporteur, je dirai simplement que tous les contrats font l'objet de contrats types et qu'il n'y a aucune raison que les contrats de sous-traitance dérogent à cette règle.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. René Beaumont, rapporteur. Certes, monsieur Sarre, sous les contrats, quels qu'ils soient, doivent suivre un contrat type. Vous faites du contrat de sous-traitance un cas particulier. Or l'article 5 traite de tous les contrats, y compris le contrat de sous-traitance. Votre amendement n'a donc pas lieu d'être. Avis défavorable.

Mon argumentation est bien entendu la même pour l'amendement n° 29.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement a la conviction que ces deux amendements n° 29 et 37 ne sont pas nécessaires. Mais qu'ils soient redondants ne constitue pas forcément une faute ; il n'est donc pas défavorable à ces deux amendements.

M. Claude Pringalle. Ça va sans dire, mais ça va mieux en le disant !

M. le président. L'Assemblée, suffisamment éclairée, va sans doute voter sinon avec sagesse, du moins avec lucidité !

Je mets aux voix l'amendement n° 29.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 37 n'a plus d'objet.

M. Georges Sarre. Je n'en suis pas malheureux !

M. le président. Et vous fûtes beau joueur puisque vous votâtes pour l'autre amendement ! *(Sourires.)*

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 10, ainsi modifié, est adopté.)

Article 11

M. le président. Je donne lecture de l'article 11 :

CHAPITRE 3

Du contrat de location

« Art. 11. – Le contrat de location consiste à mettre un bateau à la disposition d'un transporteur pour effectuer un transport de marchandises par navigation intérieure. Le conducteur peut être soit le transporteur ou son préposé, soit le bailleur ou son préposé.

« Des contrats types peuvent être établis par décret, après avis du comité du transport public par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports. Dans cette hypothèse, leurs clauses s'appliquent de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties. »

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa de l'article 11 par la phrase suivante :

« Le prix du contrat couvre les éléments du coût réel du service rendu. »

La parole est à **M. le rapporteur.**

M. René Beaumont, rapporteur. Il a déjà été défendu lors de l'examen d'un précédent article.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. **M. Vernier** et **M. Demange** ont présenté un amendement, n° 30, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 11, insérer l'alinéa suivant :

« Le contrat de location peut permettre le stockage temporaire des marchandises sur le bateau les ayant transportées. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Ouvrir la possibilité d'utiliser les bateaux comme barges de stockage ne peut être qu'un atout pour le transport par voie navigable.

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

M. René Beaumont, rapporteur. L'amendement n° 30 a été repoussé par la commission. En effet, le chapitre 3 traite du contrat de location qui peut, sans objection, inclure éventuellement le stockage. Il n'est pas besoin de le prévoir dans la loi. Il est évident qu'on peut louer un bateau pour transporter ou pour stocker.

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

le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Cela ne saurait devenir une habitude, mais, là encore, le Gouvernement, sans considérer cet amendement comme nécessaire, ne peut pas y être défavorable. *(Sourires.)*

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Je partage l'avis du rapporteur : cela va de soi ! Nombre d'entrepreneurs qui envisagent d'utiliser ce mode de transport m'ont expliqué que c'était là un de ses avantages - vous l'expliquez vous-même, monsieur Demange, dans l'exposé sommaire de votre amendement. En cas de problème, effectivement, la marchandise peut rester stockée sur le bateau. C'est un argument non négligeable pour attirer au transport fluvial des entreprises qui travaillent à flux tendu.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Cela paraît plus évident quand c'est écrit !

M. le président. Ce serait cependant superfétatoire...
Je mets aux voix l'amendement n° 30.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 11, insérer l'alinéa suivant :

« Lorsque le contrat de location ne prévoit de chargement que dans un sens, le transporteur peut conclure librement un contrat de retour. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. La plupart des contrats de location ne prévoient de chargement que dans un seul sens. Cet amendement tend à libérer le bateau du tour de rôle pour le voyage de retour.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission est vigoureusement contre cet amendement, car ce serait une entorse à la règle toute simple de la concurrence que l'on veut instaurer au travers de ce texte.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est tout à fait de l'avis du rapporteur et est résolument contre cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Je m'associe aux propos du rapporteur et du ministre. Ce serait une erreur de voter un tel amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 31.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 32, ainsi rédigé :

« Au début du deuxième alinéa de l'article 11, insérer la phrase suivante :

« Le contrat est librement conclu. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. L'amendement est défendu.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission est contre cet amendement qui est inutile dans la mesure où, bien évidemment, les contrats sont librement conclus. Pour tout contrat, il en est ainsi.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Même avis que le rapporteur.

M. le président. Il y aurait là pléonasmie. Décidément, on va faire le tour de la rhétorique ! *(Sourires.)*

Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article 11, substituer aux mots : "peuvent être", le mot : "sont". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. C'est un amendement important, qui tend à rendre obligatoire l'établissement de contrats types pour les contrats de location, comme c'est de règle dans la loi d'orientation des transports intérieurs.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 11, ainsi modifié, est adopté.)

Article 12

M. le président. Je donne lecture de l'article 12 :

CHAPITRE 4

Sanctions administratives

« Art. 12 - Le ministre chargé des voies navigables peut, par décision motivée, infliger une sanction pécuniaire d'un montant de 50 000 F au plus à toute entreprise de transport qui a commis des manquements graves et répétés aux prescriptions du chapitre 2. La somme est versée au Trésor public. Son recouvrement est assuré comme en matière de contributions directes. La décision peut faire l'objet d'un recours de plein contentieux devant la juridiction administrative.

« Les agents commissionnés chargés de la direction des bourses d'affrètement ainsi que les agents mentionnés aux premier, troisième et quatrième alinéas de l'article 3 de la

loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports sont habilités à constater les infractions mentionnées à l'alinéa premier.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités selon lesquelles l'entreprise susceptible d'être l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour présenter sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée. »

M. Vernier et M. Demange ont présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa de l'article 12, substituer aux mots : "50 000 francs" les mots : "100 000 francs". »

La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Les sanctions pécuniaires prévues dans le texte ne me paraissent pas assez dissuasives.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission est contre cet amendement car les montants proposés ne semblent guère adaptés aux possibilités économiques actuelles de la profession.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Même avis que la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33. (L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 12, substituer aux mots : "premier, troisième et quatrième alinéas", les mots : "1°, 3° et 4°". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14. (L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 12, modifié par l'amendement n° 14.

(L'article 12, ainsi modifié, est adopté.)

Article 13

M. le président. Je donne lecture de l'article 13 :

CHAPITRE 5

Dispositions diverses

« Art. 13. - Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions dans lesquelles un bateau faisant un transport pour compte propre peut, à titre exceptionnel, être utilisé pour des opérations de transport public. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 42, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 13 :

« Les bateaux utilisés au transport pour compte propre ne peuvent pas participer aux transports publics sauf dérogations exceptionnelles accordées dans des conditions limitatives fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Ainsi que nous l'avons vu dans la discussion générale, il s'agit de permettre aux bateaux utilisés au transport pour compte propre de participer aux transports publics seulement de manière très exceptionnelle. Les verrous nécessaires seront prévus, dans le dialogue avec la profession, pour que cette exception demeure bien une exception.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission est favorable à cet amendement qu'elle vient d'examiner dans le cadre de l'article 91 du règlement. Il nous semble d'ailleurs répondre aux diverses préoccupations exprimées par plusieurs de nos collègues, en particulier par M. Sarre.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Aux termes de l'article 13, dans sa première rédaction, les flottes faisant un transport pour compte propre peuvent accéder aux transports publics à titre exceptionnel.

En faisant référence à des circonstances exceptionnelles, le texte entend introduire dans le trafic fluvial la plus grande souplesse possible afin que les pointes de trafic soient absorbées dans le meilleur délai, sans qu'apparaissent des « embouteillages » préjudiciables à tous et d'abord au bon fonctionnement du réseau français. Le législateur doit donc préciser les conditions exceptionnelles sous peine de donner au pouvoir réglementaire une compétence excessive.

Le terme « exceptionnel » me paraissant vague, j'ai proposé, dans un amendement n° 38, de rédiger ainsi l'article 13 : « Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions dans lesquelles un bateau faisant un transport pour compte propre peut être utilisé pour des opérations de transport public, lorsque celui-ci ne peut pas assurer le transport dans un délai raisonnable. » On aurait ainsi une nécessaire souplesse, mais sans le risque que l'exceptionnel devienne la règle.

Avec la nouvelle rédaction proposée par le Gouvernement, en effet, on est dans la même ligne qu'avec l'ancienne et il y a un risque pour les artisans bateliers. Le but du projet est de favoriser cette profession. Je vous invite donc à faire en sorte qu'il n'y ait pas trop de cas exceptionnels.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je crois que nous partageons le même souci, celui que les bateaux utilisés au transport pour compte propre ne viennent pas interférer de manière régulière dans les transports publics. Pour que ce soit encore plus net, j'ai inversé la rédaction du projet tel que j'en avais hérité et nous devons rédiger d'une manière très précise le décret.

La limitation posée par M. Sarre me paraît difficile à appliquer : comment savoir à l'avance qu'un transport ne pourra pas être effectué dans un délai raisonnable ? C'est irréalisable et serait source de contentieux. Le verrou ne me paraît donc pas adapté.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Mon objectif - et je crois que c'est le vôtre - est de ne pas pénaliser les artisans bateliers...

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Tout à fait !

M. Georges Sarre. ... par une concurrence trop rapide. A partir du moment où, dans les bourses de fret ou par les moyens actuels de télématique, on se rend compte, au

bout d'un certain temps, qu'un produit ne peut pas être transporté, la clause exceptionnelle intervient. Encore faut-il que le délai soit relativement rapide.

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

M. René Beaumont, rapporteur. Monsieur Sarre, je crois que votre proposition est irréaliste. On comprend bien la finalité de l'opération, mais la rédaction proposée par le Gouvernement me paraît la seule possible. Cela dit, elle est très limitative puisqu'il s'agit bien de dérogations exceptionnelles accordées dans des conditions limitatives fixées par décret en Conseil d'Etat, et le ministre a annoncé qu'il veillerait particulièrement à la rédaction du décret.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 42. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 13.

Les amendements n° 15 de la commission et 38 de M. Georges Sarre n'ont plus d'objet.

Article 14

M. le président. « Art. 14. - Un décret pris après avis du comité du transport par voie navigable et compte tenu de la situation du marché des transports fluviaux, fixe la composition du parc de la batellerie, notamment les diverses catégories de bateaux. »

M. Sarre a présenté un amendement, n° 39, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 14. »

La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. L'article 14, qui n'existait pas dans le projet initial, va à l'encontre de l'esprit du projet de loi.

A quoi correspond, en effet, la volonté d'accroître la responsabilité des transporteurs si, en même temps, l'Etat se réserve le droit de fixer la composition du parc de la batellerie par décret ? Je me demande si M. Beaumont n'a pas perçu la difficulté puisqu'il propose de rétablir la situation actuelle, c'est-à-dire la voie de l'arrêt. Moi, je crois qu'il faut aller plus loin, faire confiance à la sagesse des artisans et des armateurs, à la qualité de leur gestion. Ce serait de bonne méthode. En l'état actuel des choses, mieux vaut donc supprimer cet article. Pourquoi, en effet, ne pas faire de même pour les autres modes de transport ?

A la réflexion, cette proposition est finalement malthusienne. C'est parier sur le non-développement du réseau des voies navigables. On raisonne comme si les choses devaient rester en l'état, comme si le trafic fluvial ne devait pas progresser. S'il représente aujourd'hui 4 p. 100 du marché, ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un mode de transport trop cher, trop bruyant ou trop polluant, c'est parce que nous n'avons pas de réseau moderne.

M. René Beaumont, rapporteur. Tout à fait.

M. Georges Sarre. Au travers de cet article, qui tend à mettre en œuvre les différents plans de déchargement adoptés à Bruxelles, c'est bien dans la voie de la résignation que l'on veut nous engager. C'est pourquoi, très honnêtement, et après y avoir réfléchi depuis le débat que nous avons eu tout à l'heure, je persiste et signe : je crois qu'il vaut mieux ne pas adopter l'article 14.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission préfère que l'on adopte l'amendement n° 43 rectifié du Gouvernement. En effet, il s'agit simplement de permettre, dans

des conditions très réglementées, une limitation du parc de la batellerie, en cas de difficultés économiques de la batellerie elle-même.

Je comprends bien les arguments de M. Sarre. Il n'est pas question de limiter le parc de la batellerie alors que, par ailleurs, on ne limite nullement le parc routier ou le parc ferroviaire, et il faut laisser à la batellerie toutes les possibilités de se développer. Simplement, en cas d'excédents de véhicules fluviaux, et dans l'intérêt même de la batellerie artisanale, il faut pouvoir réglementer son parc. C'est le sens de l'amendement n° 43 rectifié du Gouvernement, qui prévoit des dispositions très précises.

Cet amendement devrait à la fois satisfaire les exigences de M. Sarre, que je partage, et permettre, dans certains cas très particuliers qui, je l'espère, ne se produiront jamais, de limiter la composition du parc de bateaux.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 39 ?

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Tout d'abord monsieur Sarre, contrairement à ce que vous pensez, l'article 14, tel qu'il est aujourd'hui, figure bien dans le compte rendu de la réunion interministérielle du 6 novembre 1992 que j'ai sous les yeux.

M. Georges Sarre. Puis-je vous interrompre, monsieur le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, je suis de bonne foi et je ne doute pas que vous le soyez également. Vous savez que l'administration est entêtée. Je n'ai pas le document ici mais je ne suis pas sûr, et je suis prêt à vous présenter des excuses si je me trompe, que le texte en cause soit le projet adopté par le conseil des ministres sous le gouvernement précédent.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je vous avoue que je n'en sais rien !

M. Georges Sarre. On va vérifier !

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Nous le vérifierons ensemble. Cela dit, je ne mets en aucun cas votre bonne foi en doute.

En ce qui me concerne, j'ai hérité du dossier avec cet article 14. J'en assume la totale paternité puisque, en matière législative, le deuxième père est le seul véritable, si j'ose dire. *(Sourires.)*

Sa rédaction a fait craindre que l'on puisse demain aider indirectement les transports ferroviaires ou routiers en limitant le parc de la batellerie. On sait avec quelle passion les voies navigables ont toujours été soutenues dans tous les milieux et dans la totalité des services...

Pour prendre en compte ce souci qui, je crois, nous est commun, je propose un amendement n° 43 rectifié. La suppression de l'article 14 me fait peur. Une arrivée massive de bateaux irait en effet à l'encontre du but visé, c'est-à-dire un équilibre entre la batellerie artisanale et la batellerie industrielle.

Cet amendement est très précis : « En cas de perturbations ou de difficultés économiques particulières affectant le secteur de la batellerie » - la crise doit être particulière à la batellerie - « et après avis favorable du comité du transport par voie navigable » - sinon le ministère ne peut rien - « un décret fixe, pour une période limitée, la composition du parc de la batellerie, selon les diverses catégories de bateaux. »

Une telle rédaction montre bien quel est notre but. Elle me paraît préférable à une absence de texte qui pourrait avoir un résultat inverse à celui recherché par M. Sarre.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a donc présenté un amendement, n° 43 rectifié, libellé comme suit :

« Rédiger ainsi l'article 14 :

« En cas de perturbations ou de difficultés économiques particulières affectant le secteur de la batellerie et après avis favorable du comité du transport par voie navigable, un décret fixe, pour une période limitée, la composition du parc de la batellerie, selon les diverses catégories de bateaux. »

Cet amendement a déjà été défendu, et la commission s'est exprimée.

Je le mets aux voix.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 14.

Les amendements n° 16 de la commission, 34 de M. Vernier, 17 de la commission et 35 de M. Vernier n'ont plus d'objet.

Après l'article 14

M. le président. M. Vernier a présenté un amendement, n° 36, ainsi rédigé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« Un décret, pris après avis du Conseil national des transports et des organisations représentatives du transport routier, fixe la composition du parc de camions, selon les diverses catégories de camions. »

La parole est à M. Jean-Marie Demange, pour soutenir cet amendement.

M. Jean-Marie Demange. L'amendement est défendu.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement, qui n'a pas sa place dans un texte relatif aux voies navigables.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je comprends les motivations qui ont conduit M. Vernier à déposer cet amendement, compte tenu surtout de la rédaction initiale de l'article 14, qui lui inspirait certaines craintes. Il voulait que l'on puisse brider la composition du parc de camions, dans le même temps où il craignait que l'on ne bride la composition du parc de la batellerie.

Étant donné la nouvelle rédaction de l'article 14, je souhaiterais que cet amendement soit retiré.

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Demange.

M. Jean-Marie Demange. Je ne puis, bien évidemment, retirer cet amendement à la place de M. Vernier, mais enfin... *(Sourires.)*

M. le président. Dans ces conditions, je mets aux voix l'amendement n° 36.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 15

M. le président. « Art. 15. - Sans préjudice des obligations découlant du traité instituant la Communauté économique européenne et des autres textes et accords internationaux régulièrement entrés en vigueur, les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports ayant leur origine hors de France. »

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 18, libellé comme suit :

« Rédiger ainsi l'article 15 :

« Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports ayant leur origine hors de France. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Cette nouvelle rédaction de l'article 15 du projet de loi vise à supprimer une redondance avec les dispositions de l'article 55 de la Constitution.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 15.

Article 16

M. le président. « Art. 16. - Les articles 3 à 15 entreront en vigueur trois mois après la publication du décret prévu à l'article 2.

« Demeurent toutefois en vigueur :

« 1° L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 13 ;

2° L'article 199 dudit code jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 4 ;

« 3° Jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 14 du présent titre, l'article 212 dudit code ainsi que son article 209 en tant qu'il s'applique aux infractions aux dispositions de l'article 212 susmentionné.

« Restent en vigueur, jusqu'à l'établissement des contrats types prévus à l'article 5 pour les contrats au voyage, les contrats à temps et les contrats au tonnage, les articles 191, 193, 194, 196, et 201 (premier, deuxième et quatrième alinéas), 206 et 207 dudit code ainsi que son article 192 en tant qu'il concerne les contrats aux voyages simples ou multiples.

« Les autres dispositions du titre IV du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables sont abrogées à la date fixée au premier alinéa du présent article. »

Je suis saisi de deux amendements, n° 21 deuxième rectification et 19, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 21 deuxième rectification, présenté par le Gouvernement, est libellé comme suit :

« Rédiger ainsi l'article 16 :

« Les dispositions du titre IV du livre V du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables sont abrogées, à l'exception :

« 1° de l'article 189 dudit code, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 13 de la présente loi ;

« 2° des articles 190 premier alinéa, 191 deuxième alinéa, 192, 196 premier et deuxième alinéas, 206 et 207 dudit code, qui demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement des contrats types prévus à l'article 5 pour les contrats au voyage, les contrats à temps et les contrats au tonnage ;

« 3° des articles 190 dernier alinéa, 196 dernier alinéa, 197 et 198 dudit code ;

« 4° de l'article 199 dudit code, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 4 de la présente loi ;

« 5° de l'article 209 dudit code (en tant qu'il s'applique aux infractions aux dispositions de l'article 212) et de l'article 212 qui demeurent en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 14 de la présente loi. »

L'amendement n° 19, présenté par M. René Beaumont, rapporteur, est libellé comme suit :

« Rédiger ainsi l'article 16 :

« I. - Les articles 3 à 5 et 9 à 15 de la présente loi entreront en vigueur trois mois après la publication du décret prévu à l'article 2.

« II. - Les articles 6, 7 et 8 de la présente loi entreront en vigueur à l'établissement des contrats types prévus à l'article 5 pour les contrats au voyage, les contrats à temps et les contrats au tonnage.

« Les articles 190 à 194, 196, 200, 201 premier, deuxième (1°) et quatrième (3°) alinéas, et 206 à 208 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement de ces contrats types.

« III. - Les autres dispositions du titre IV du livre V du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables sont abrogées à la date fixée au premier alinéa, à l'exception :

« 1° de l'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 13 de la présente loi ;

« 2° des articles 197 et 198 dudit code ;

« 3° de l'article 199 dudit code, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 4 de la présente loi ;

« 4° de l'article 209 dudit code, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication des contrats types prévus à l'article 5 de la présente loi et de la publication de l'arrêté prévu à l'article 14 ;

« 5° de l'article 212 dudit code, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication de l'arrêté prévu à l'article 14 de la présente loi. »

La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 21 deuxième rectification.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Par l'amendement n° 21 deuxième rectification, le Gouvernement propose des modifications qui sont conformes à l'esprit de l'amendement n° 19 de M. Beaumont, que je remercie pour son initiative.

D'abord, il m'est apparu souhaitable que l'entrée en vigueur de la loi intervienne le plus rapidement possible, c'est-à-dire dès qu'elle sera votée, et non trois mois après la publication du décret relatif au comité du transport par voie navigable. Mais, bien sûr, toutes les dispositions qui relèvent de ce comité n'interviendront que lorsque celui-ci sera en place.

Ensuite, le projet de loi, dans sa version d'origine, avait, en cherchant à abroger l'ensemble de la loi de 1941, supprimé des dispositions des articles 190, 196,

197 et 198 qu'il est nécessaire de maintenir pour conserver la possibilité d'exiger des documents attestant la régularité des transports et utilisés pour la collecte de statistiques ou la perception de péages. L'amendement vise à maintenir ces dispositions.

Enfin, un nouvel examen des articles de l'ancienne loi maintenus à titre transitoire a permis de simplifier le dispositif, pour ne plus retenir que ceux qui sont vraiment utiles. Ainsi a été supprimé le maintien à titre transitoire des articles 191, 193, 194 et 201.

J'appelle l'attention de l'Assemblée sur le fait que, au 5°, nous proposons d'écrire : « jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 14 de la présente loi », et non : « jusqu'à la publication du décret », afin de tenir compte du vote intervenu voici quelques instants.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 21 deuxième rectification et, sans doute, défendre l'amendement n° 19.

M. René Beaumont, rapporteur. Je dois vous dire, monsieur le président, au risque de vous décevoir (*Sourires*), que la commission, qui, dans un premier temps, avait adopté l'amendement n° 19, a préféré, lors de la réunion qu'elle a tenue cet après-midi dans le cadre de l'article 88 du règlement, la rédaction proposée par l'amendement du Gouvernement.

Je fais miens les arguments présentés par M. le ministre sur cet amendement assez complexe. Je me bornerai à dire que la rédaction du Gouvernement est apparue meilleure à la commission, qui, du coup, ne défendra pas l'amendement n° 19.

M. le président. Nous pouvons donc considérer l'amendement n° 19 comme retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 21 deuxième rectification.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 16.

Article 17

M. le président. Je donne lecture de l'article 17 :

CHAPITRE 6

Dispositions transitoires

« Art. 17. - Un décret en Conseil d'Etat définit les transports auxquels il est à titre temporaire fait application des dispositions du paragraphe a) de l'article 4 du règlement n° 91/3921/CEE du conseil des ministres de la Communauté européenne en date du 16 décembre 1991. »

M. René Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 17. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Ainsi que je l'ai expliqué dans mon intervention liminaire, la commission souhaite la suppression de l'article 17.

En effet, il s'agirait d'appliquer un régime transitoire limitant le cabotage en France. Or ce régime transitoire n'est prévu par les directives européennes que jusqu'au 1^{er} janvier 1995. Je doute qu'un décret puisse être publié d'ici là.

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est favorable à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 17 est supprimé.

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole?...
Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.
(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

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

M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je souhaite, monsieur le président, remercier l'ensemble des membres de cette assemblée, et particulièrement la commission, pour le travail très positif qui a été accompli. Il a permis d'améliorer encore un texte qui est pour partie mon œuvre et pour partie celle de mes prédécesseurs.

M. le président. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je me réjouis de ce débat, qui a poursuivi son cours paisible et sûr comme une péniche de 3 000 tonnes sur la Moselle internationale. (Sourires.)

6

DÉPÔT DU RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'AUDIOVISUEL

M. le président. J'ai reçu le 9 mai 1994 de M. le président du Conseil supérieur de l'audiovisuel, en application de l'article 18 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, le rapport annuel pour 1993 du Conseil supérieur de l'audiovisuel.

7

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 6 mai 1994, transmis par le M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, modifiant certaines dispositions du code minier et l'article L. 711-12 du code du travail.

Ce projet de loi, n° 1216, est renvoyé à la commission de la production et des échanges sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

8

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mardi 10 mai 1994, à seize heures, première séance publique :

Communication du Gouvernement sur la politique de la ville (Mme Simone Veil, ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville).

Discussion du projet de loi n° 776 modifiant le code de la sécurité sociale en ce qui concerne notamment les institutions de prévoyance et portant transposition des directives n° 92/49 et n° 92/96 des 18 juin et 10 novembre 1992 du Conseil des communautés européennes.

M. Jean-Luc Prével, rapporteur au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales (rapport n° 1165).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour.

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

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

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

NOMINATION DE RAPPORTEURS

AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

Mme Colette Codaccioni, rapporteur sur le projet de loi relatif à la famille (n° 1201).

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

Par lettre du 5 mai 1994, M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le Président de l'Assemblée nationale, la proposition d'acte communautaire suivante :

Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay (1988-1994) - COM (94) 143 FINAL - (E 243).

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes : - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres.
03	Compte rendu 1 an	118	914	
33	Questions 1 an	115	596	
83	Table compte rendu	56	96	
93	Table questions	55	104	
DEBATS DU SENAT :				Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances. Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
06	Compte rendu 1 an	106	576	
35	Questions 1 an	105	377	
85	Table compte rendu	56	90	
95	Table questions	35	58	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75227 PARIS CEDEX 15 Téléphone : STANDARD : (1) 40-58-75-00 ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77 TELEX : 201176 F DIRJO-PARIS
07	Série ordinaire 1 an	718	1 721	
27	Série budgétaire 1 an	217	338	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un en	717	1 682	

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Tout paiement à la commande facilitera son exécution
 Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 3,60 F

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)

