

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME MUGUETTE JACQUAINT

Mme le président.

Suspension et reprise de la séance (p. 3)

1. **Transports.** – Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 3).

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

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.

M. Charles Fèvre, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 3)

MM. Dominique Dupilet,
Daniel Colliard,
Georges Sarre,
Michel Bouvard,
Ambroise Guellec, Daniel Colliard,
Thierry Mariani,
Marc-Philippe Daubresse,
André Angot,
Jean-Claude Lemoine.

Clôture de la discussion générale.

Mme le secrétaire d'Etat.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 8)

Article 1^{er} (p. 22)

Amendement n° 1 de la commission de la production : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 2 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendement n° 48 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 2 (p. 22)

Amendement n° 3 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 4 de la commission : M. le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 49 de M. Colliard : M. Daniel Colliard. – Rejet.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3. – Adoption (p. 23)

Article 3 *bis* (p. 24)

Amendement n° 5 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Adoption de l'article 3 *bis*.

Article 4 (p. 24)

Amendement n° 6 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption de l'amendement n° 6 rectifié.

Amendement n° 7 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 4 modifié.

Article 4 *bis* (p. 25)

Amendement n° 8 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Ce texte devient l'article 4 *bis*.

Article 5 (p. 26)

Amendement n° 47 de M. Fèvre : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 9 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption de l'amendement n° 9 rectifié.

Adoption de l'article 5 modifié.

Après l'article 5 (p. 27)

Amendement n° 10 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 68 de M. Guellec : MM. Ambroise Guellec, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Article 6 (p. 27)

Amendement n° 11 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 6 modifié.

Article 6 *bis* (p. 28)

Amendement de suppression n° 12 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

L'article 6 *bis* est supprimé.

Après l'article 6 *bis* (p. 29)

Amendement n° 41 de M. Angot : MM. André Angot, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Retrait.

Articles 7 et 8. – Adoption (p. 29)

Article 9 (p. 30)

Amendement n° 13 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 9 modifié.

Articles 10, 11, 12 et 13. – Adoption (p. 30)

Article 14 (p. 30)

Amendement n° 14 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 15 de la commission : M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Articles 15, 16, 17 et 18. – Adoption (p. 31)

Article 19 (p. 32)

Amendements n°s 56 de M. Dupilet et 50 de M. Colliard : MM. Dominique Dupilet, Daniel Colliard, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Retrait de l'amendement n° 56.

M. Daniel Colliard, Mme le secrétaire d'Etat. – Retrait de l'amendement n° 50.

Adoption de l'article 19.

Article 20 (p. 32)

Amendements identiques n°s 51 de M. Colliard et 57 de M. Dupilet : M. Daniel Colliard. – Retrait de l'amendement n° 51.

M. Dominique Dupilet. – Retrait de l'amendement n° 57.

Adoption de l'article 20.

Article 21. – Adoption (p. 33)

Article 22 (p. 34)

Amendement de suppression n° 58 de M. Dupilet : MM. Dominique Dupilet, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat, M. Michel Bouvard. – Rejet.

Amendement n° 52 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendement n° 32 de M. Guellec : MM. Ambroise Guellec, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Retrait.

Amendement n° 40 de M. Fèvre : M. le rapporteur. – Retrait.

Amendement n° 59 de M. Dupilet : MM. Dominique Dupilet, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat, M. Daniel Colliard. – Rejet.

Amendement n° 60 de M. Dupilet : MM. Dominique Dupilet, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Rejet.

Amendement n° 61 de M. Dupilet : MM. Dominique Dupilet, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat, M. Ambroise Guellec. – Rejet.

Amendements n°s 33 de M. Guellec et 62 de M. Dupilet : MM. Ambroise Guellec, Dominique Dupilet. – Retrait de l'amendement n° 62.

M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat, MM. Ambroise Guellec, Dominique Dupilet, Daniel Colliard. – Retrait de l'amendement n° 33.

M. Dominique Dupilet, Mme le président.

Amendement n° 33 repris par MM. Colliard et Dupilet. – Rejet.

Amendement n° 34 de M. Guellec : MM. Ambroise Guellec, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Retrait.

Adoption de l'article 22.

Article 23 (p. 34)

M. Daniel Colliard.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

2. **Ordre du jour** (p. 41).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE Mme MUGUETTE JACQUAINT, vice-président

Mme le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures.)

Mme le président. Mes chers collègues, je vais suspendre la séance quelques minutes.

Suspension et reprise de la séance

Mme le président. La séance est suspendue.

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

Mme le président. La séance est reprise.

1

TRANSPORTS

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif aux transports (n^{os} 2301 rectifié, 2378).

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

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Madame le président, mesdames, messieurs les députés, le projet de loi que nous vous présentons, Mme Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, et moi-même, comporte une série de dispositions relatives aux transports maritimes, aériens et routiers et s'articule autour de deux axes principaux : d'une part, le renforcement de la sécurité dans les différents modes de transports ; d'autre part, l'harmonisation de notre dispositif législatif avec les règles communautaires.

S'agissant du renforcement de la sécurité, j'ai souhaité que l'accent soit mis sur la prévention des risques et des infractions. En ce qui concerne la mise en conformité de notre législation avec les normes européennes, j'ai bien entendu veillé à ce qu'elle soit effectuée dans le respect de nos préoccupations nationales.

Je souhaite que le caractère parfois technique de certaines mesures de ce projet de loi n'occulte pas les dispositions importantes qu'il contient. Je sais qu'elles n'auront pas échappé à l'analyse de votre commission et à celle de votre assemblée. Mme Anne-Marie Idrac vous les expo-

sera plus en détail tout à l'heure. Pour ma part, j'insisterai sur trois catégories de dispositions qui me semblent mériter un éclairage particulier et qui doivent être appréciées à la lumière de la politique globale conduite par le Gouvernement dans les secteurs concernés : il s'agit du renforcement de la sûreté aéroportuaire, de la compétitivité du pavillon français dans la concurrence internationale et de l'amélioration de la sécurité routière.

Le Gouvernement a décidé de mettre en place les grands axes d'une politique globale et cohérente dans le domaine de la sûreté aéroportuaire, politique qui permette de mieux définir les rôles et les responsabilités des différents intervenants du secteur – aéroports, Etat, compagnies aériennes – et de renforcer les dispositifs de contrôle pour le transport de passagers et celui du fret, répondant de la sorte à l'impérieuse nécessité de garantir aux usagers un haut niveau de sécurité.

Le projet de loi pose ainsi les premiers jalons d'un dispositif destiné à accentuer les mesures de prévention tant pour le transport de passagers que pour celui du fret. Il autorise, en effet, dans des conditions strictement délimitées et dans le souci du respect des libertés publiques, le recours à des agents agréés pour certaines tâches d'inspection et de filtrage des passagers et des bagages. Il introduit, en outre, dans notre droit la notion d'« expéditeur connu » qui apportera de meilleures garanties en matière de contrôle du fret.

Je dirai maintenant quelques mots sur le deuxième point abordé par le projet de loi et qui consiste à assurer la compétitivité du pavillon français dans la concurrence internationale.

La France, grande puissance maritime, doit être dotée d'une flotte à la mesure de ses échanges extérieurs. Il est donc indispensable d'en soutenir le développement et de consolider les entreprises françaises d'armement confrontées à une très rude concurrence internationale.

M. Michel Bouvard. Tout à fait !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. L'existence du pavillon Ker-guelen s'inscrit dans cette logique. En permettant des coûts d'exploitation plus faibles, il est un des éléments déterminants de l'attractivité du pavillon français. Il convenait dès lors d'en fixer le dispositif législatif : c'est l'un des objectifs de ce projet de loi.

Pour ce qui concerne la sécurité routière, enfin, j'ai souhaité organiser ma politique dans ce domaine autour des notions de responsabilité du conducteur, de prévention et de stricte application de la loi. Les récentes décisions prises en matière de baisse du taux d'alcoolémie et les dispositions contenues dans le projet de loi en matière de brevet de sécurité routière ou d'harmonisation des sanctions applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur s'inscrivent dans cette perspective.

Un prochain comité interministériel, qui se tiendra au début de l'année prochaine, permettra de dresser un bilan des différentes mesures existant dans ce domaine et de décider de nouvelles orientations en matière de formation et de prévention.

Voilà, mesdames, messieurs les députés, en quelques mots, ce que je souhaitais vous dire sur ce projet de loi dont je laisse maintenant le soin à Mme Idrac de vous faire une présentation plus détaillée. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Mme le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports. Madame le président, mesdames, messieurs les députés, comme vous l'a indiqué M. Bernard Pons à l'instant, le texte que nous vous présentons concerne les différents modes de transport et s'articule autour de deux axes principaux : le renforcement de la sécurité et l'harmonisation du dispositif législatif avec les règles communautaires. Je ne reprendrai pas une à une les diverses dispositions de ce texte, qui font l'objet des vingt-six articles que nous examinerons tout à l'heure ; je limiterai mon propos à la présentation des différentes lignes directrices pour chacun des modes de transport concernés.

En ce qui concerne le transport maritime, le texte permet de renforcer la sécurité en mer à bord des navires et place ainsi la France au premier rang dans ce domaine. Nous avons le souci d'améliorer la coopération des administrations intervenant en mer afin de garantir une sécurité accrue de la navigation maritime : c'est ainsi que le champ d'action des agents des douanes est étendu, que les pouvoirs d'investigation des autorités habilitées à organiser des opérations de contrôle des navires sont précisés et que la liste des personnels habilités à redresser et à contrôler les infractions en matière de sécurité maritime est actualisée et étendue.

Par ailleurs, le projet de loi permet d'accentuer la lutte contre la pollution en mer. Il précise, en effet, le dispositif législatif relatif au transport de cargaisons dangereuses en fixant notamment les modalités de compte rendu des événements survenus en mer et ayant entraîné la perte par-dessus bord de marchandises dangereuses. Le texte étend cette même obligation aux navires étrangers et définit les sanctions applicables en cas de manquement.

Le projet de loi interdit, en outre, conformément à nos engagements internationaux, l'incinération en mer. Il faut cependant souligner que, en la matière, la France est d'ores et déjà exemplaire, puisque nous disposons sur notre territoire de moyens de traitement des déchets suffisants et adaptés au respect de l'environnement et que, en fait, nous ne recourons déjà plus à ce type d'élimination particulièrement nocif pour l'environnement.

Une deuxième série de dispositions s'attache à concilier les exigences communautaires avec la volonté très claire du Gouvernement de maîtriser l'évolution de notre flotte de commerce. Un dispositif équilibré ouvre la possibilité aux ressortissants de la Communauté européenne de posséder un navire sous pavillon français, sous réserve que son exploitation se fasse à partir d'un établissement situé sur le territoire national. Le projet élargit en outre à ces mêmes ressortissants européens les conditions de nationalité relatives aux équipages des navires sous pavillon français, mais il exige que le capitaine et l'officier qui le supplée soient français.

Enfin, le projet de loi – et Bernard Pons a indiqué que c'était l'une de ses dispositions les plus importantes – fixe les principales règles relatives à l'immatriculation des navires au registre du territoire des terres australes et antarctiques françaises, dit pavillon Kerguelen. L'immatriculation à ce registre permet aux navires qui l'ont choisie

d'avoir des coûts d'exploitation plus faibles et donc plus adaptés à la concurrence internationale. Elle représente donc un moyen indispensable pour garder la flotte française sous pavillon français ; c'est un élément déterminant de son attractivité et de l'emploi de nos navigateurs.

Le registre compte aujourd'hui plus de 80 navires, représentant la moitié de la flotte de commerce en nombre de bateaux et 75 p. 100 en capacité de transport. Le registre permet d'employer des marins français qualifiés : 1 500 emplois de navigateurs français ont été utilisés sur les navires immatriculés au registre de Kerguelen dont une forte proportion d'officiers ; il est donc indispensable que la loi précise les conditions d'accès à ce registre.

J'aborderai maintenant les dispositions du projet concernant le transport aérien. Le projet de loi s'inscrit bien dans le cadre de la politique globale souhaitée par le Gouvernement et dont Bernard Pons vient de souligner l'importance ; cette politique vise à renforcer la sûreté aéroportuaire.

Il s'agit d'abord de mettre en place des principes clarifiés d'organisation du transport aérien de demain. Cela permettra une meilleure définition des rôles et des responsabilités des différents intervenants du secteur : aéroports, Etat, compagnies aériennes.

Il s'agit ensuite de se donner les moyens de renforcer les dispositifs de contrôle, pour les passagers comme pour le fret ; la nécessaire mise aux normes internationales dans ce domaine et l'impérieuse nécessité de garantir aux usagers un bon niveau de sécurité nous y conduisent.

C'est pourquoi le projet de loi autorise les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes à avoir recours à des agents privés dûment agréés par les pouvoirs publics pour effectuer certaines tâches – et certaines tâches seulement – de contrôle et d'inspection courante. Nous visons la mise en œuvre des dispositifs automatiques de contrôle dans le cadre de l'inspection filtrage des passagers, laquelle exclut, bien entendu, les fouilles physiques des personnes et est exercée sous la responsabilité des officiers de police judiciaire et des agents des douanes.

En ce qui concerne le fret, le projet de loi introduit dans notre droit la notion d'« expéditeur connu ». Ces entreprises, qui seront agréés par les pouvoirs publics, offriront les garanties nécessaires à un meilleur contrôle des marchandises. Un amendement du Gouvernement que nous examinerons tout à l'heure précise les domaines dans lesquels les expéditeurs connus auront des obligations.

Je tiens à souligner que ces dispositions ne doivent pas être appréciées de façon isolée. Elles seront en effet accompagnées d'un important programme d'équipement de tous les aéroports français en matériel de détection et de contrôle grâce à un doublement du budget alloué à la sécurité portuaire et à un programme d'investissement considérable s'étalant sur les prochaines années.

Le projet de loi procède également à certaines modifications du code de l'aviation civile rendues nécessaires par l'évolution du droit communautaire, notamment en matière d'infractions, de certificats de transport aérien, de licences, d'autorisations d'exploitation, de tarifs.

L'objectif est de renforcer la lisibilité du dispositif juridique pour les usagers.

Enfin, le projet de loi permet d'assurer la représentation au sein du conseil d'administration du groupe Air France d'un groupe de salariés particuliers : les per-

sonnels navigants. Cette disposition importante s'inscrit dans le sens du renforcement du dialogue social souhaité par le Gouvernement.

Je terminerai par la sécurité routière. Dans ce domaine, le projet de loi prend des mesures de simple bon sens. Il étend le contrôle de l'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève conducteur et adapte le régime des sanctions applicables au brevet de sécurité routière, ce qui permettra de mettre effectivement en place ce brevet, l'objectif étant d'assurer une véritable formation à partir de quatorze ans.

Telles sont les grandes lignes de ce projet. La discussion qui s'ouvre va nous permettre d'en approfondir les différents aspects. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Mme le président. La parole est à M. Charles Fèvre, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Madame le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, le titre du texte qui nous est soumis – « projet de loi relatif aux transports » – peut s'appliquer à une réforme d'ampleur ou recouvrir simplement un projet de plus « portant diverses dispositions en matière de transports ».

Il est bon de rappeler que ce texte n'est pas nouveau pour notre assemblée. Les dispositions envisagées ressortissent en effet pour l'essentiel à un projet de loi portant diverses dispositions d'ordre maritime, de 1992, et à un projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports. Celui-ci avait été adopté en première lecture il y a tout juste un an, mais les aléas de la vie politique n'avaient pas permis de mener la discussion à son terme.

La mise en œuvre du contrat de progrès souscrit par les partenaires de la branche des transports routiers avait par ailleurs conduit à extraire de ce dernier projet les dispositions relatives aux contrats de transport routier de marchandises. Leur adoption, dans le cadre de la loi du 1^{er} février dernier concernant les clauses abusives et la présentation des contrats et régissant diverses activités d'ordre économique et commercial, a permis de rétablir les conditions d'une saine concurrence dans le secteur du transport routier et de renforcer par là même la sécurité des transports et, plus généralement, la sécurité routière.

C'est la raison pour laquelle le projet dont nous abordons la discussion aujourd'hui est quelque peu déséquilibré, la part du transport routier y étant quasiment inexistante et consistant en deux mesures visant à améliorer la sécurité routière.

Si toutes ces observations devaient être faites, il serait pourtant injuste et inéquitable que je limite mon propos à une approche purement formelle des dispositions qui nous sont proposées.

Car, au travers de mesures éparses relatives aux transports maritimes, aériens et terrestres, un fil directeur relie l'ensemble du dispositif : la modernisation des transports et leur adaptation aux évolutions internationales, économiques et sociales.

S'agissant des transports maritimes, j'examinerai tout d'abord les modifications, pour l'essentiel d'ordre technique, qu'apporte le projet de loi aux compétences des agents de l'Etat en mer.

Celles-ci consistent à compléter les listes des personnels habilités à effectuer des missions de recherche et de constatation des infractions, afin de renforcer les compétences et la capacité d'agir de divers corps de fonctionnaires, civils et militaires.

En ce qui concerne plus particulièrement les affaires maritimes, il s'agit notamment de prendre en compte le regroupement des trois anciens corps des attachés des affaires maritimes, des inspecteurs de la navigation et du travail maritime ainsi que des inspecteurs mécaniciens de la marine marchande dans le cadre du corps des inspecteurs des affaires maritimes.

La commission vous proposera sur ce chapitre, lors de la discussion des articles, plusieurs amendements relativement mineurs, à l'exception de celui prévoyant une information immédiate du procureur de la République en cas d'infraction à la législation sur la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Le titre I^{er} relatif au transport maritime propose également d'élargir les conditions de francisation des navires, afin, essentiellement, de tirer dans le domaine de l'immatriculation des navires les conséquences du principe de libre établissement des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne sur le territoire d'un autre Etat membre.

La Commission de la Communauté européenne avait en effet estimé que la subordination de l'octroi du pavillon français au fait que les personnes propriétaires d'un navire justifient de leur nationalité française, ou, s'agissant de sociétés, aient leur siège social en France, constituait une discrimination vis-à-vis d'un ressortissant d'un autre Etat membre résidant sur le territoire français.

Dès lors, il convient, pour l'immatriculation en France d'un navire, de remplacer la condition de nationalité française par celle de ressortissant d'un Etat membre de la Communauté. Pour les sociétés, le siège social, qui devait être nécessairement en France, pourra être situé dans l'un des Etats membres de la Communauté européenne, à condition que l'entreprise dispose d'un établissement en France.

Cette disposition étendant la condition de nationalité en matière de francisation des navires, déjà contenue dans le DDOM de 1992, a été élargie, dans le projet de loi qui nous est soumis, aux autres pays parties à l'accord sur l'Espace économique européen.

Paradoxalement, depuis l'entrée, cette année, de l'Autriche, de la Suède et de la Finlande dans la Communauté européenne, l'Espace économique européen tend à devenir une « coquille vide ». En dehors des Quinze, ce traité ne réunit plus que l'Islande, la Norvège et le Liechtenstein.

Les problèmes posés par l'immatriculation en France de navires appartenant à des sociétés ou à des ressortissants du Liechtenstein ne devraient pas soulever une grande émotion, compte tenu de la faible tradition maritime de la principauté. (*Sourires.*)

En revanche, l'extension de la francisation des navires de pêche à la Norvège et à l'Islande créerait, si des précautions n'étaient pas prises, des risques économiques majeurs pour le secteur français des pêches, en même temps qu'elle soulève un problème de droit ; ce problème a semblé très important à la commission.

Je rappelle que l'Espace économique européen est profondément différent de la Communauté européenne. Celle-ci forme une entité de type « supranational » dans laquelle s'applique un droit que les Etats membres doivent appliquer, soit directement s'agissant des règlements, soit indirectement en tirant les conséquences juridiques nationales des directives communautaires.

Au contraire, l'Espace économique européen n'est pas une entité internationale, mais résulte seulement d'un accord, d'un traité international. Dès lors, cet accord n'a,

en vertu de l'article 55 de la Constitution, une autorité supérieure à celle de nos lois que sous réserve de son application par les autres parties. Le premier problème est donc lié à l'application du principe de réciprocité.

Or la Norvège comme l'Islande excluent que des ressortissants communautaires puissent immatriculer dans leurs Etats respectifs des navires de pêche, compte tenu de l'importance de cette activité pour leur économie.

Par ailleurs, étendre la francisation aux navires de pêche appartenant à des ressortissants ou à des sociétés basées dans ces pays serait oublier que la pêche, les ressources halieutiques et leurs produits dérivés sont exclus de l'accord sur l'Espace économique européen.

S'il est normal, au nom du principe de libre installation, d'ouvrir la possibilité de francisation aux navires islandais et norvégiens de commerce ou de plaisance, il n'y a aucune obligation juridique à le faire pour les navires de pêche.

En outre, cette extension serait particulièrement périlleuse pour nos pêcheurs et la filière pêche ; le problème est également économique.

Les produits de la pêche de la Norvège et de l'Islande entrent dans la Communauté sur la base d'ouvertures de contingents tarifaires communautaires fixés par année, par des réglementations du Conseil. Pour le poisson, les fraudes les plus courantes sont dues au non-respect des règles d'origine. Permettre à des armateurs norvégiens ou islandais d'immatriculer des navires de pêche en France alors que rien ne nous y oblige enlèverait toute pertinence à la politique de quotas qui préserve l'Europe bleue et qui est le pendant maritime de la politique agricole commune ; ce point est également très important.

Concernant le transport maritime et la non-discrimination, la commission a adopté l'article additionnel relatif au transport du charbon, introduit par le Sénat, qui étend aux navires des Etats parties à l'EEE la part « stratégique » de 40 p. 100 du transport du charbon en France. Cependant, nous avons tenu à préserver la conception française du pavillon et à éviter que des navires sous pavillon de complaisance, puissent, pour la seule raison qu'ils appartiendraient à des Européens, remplir cette mission sans supporter aucune obligation.

La commission a également tenu à préciser dans la loi le terme de « zone économique exclusive », qui s'applique aux 200 milles nautiques au large des côtes du territoire de la République. Ce terme, visé aux articles 4 et 5 du projet de loi, est tiré de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée à Londres en 1974, modifiée par l'accord de Montego Bay, conclu l'année dernière.

La commission a adopté sans modification le chapitre 5 du titre consacré au transport maritime. Je tiens cependant à souligner un point. La disposition essentielle des articles consacrés au régime du travail et au régime social applicables sur les navires français, qui ouvre aux ressortissants européens les emplois réservés par la loi à bord des navires aux marins français, réforme une disposition qui n'est plus utilisée depuis 1974. Depuis vingt et un ans, les ressortissants européens sont en effet considérés comme les nationaux à bord des navires français, en application d'un arrêt du 4 avril 1974 de la Cour de justice des Communautés européennes ; il s'agit donc d'un simple toilettage de textes tombés en désuétude.

L'article 22 du projet de loi reprend les principales règles relatives à l'immatriculation des navires dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises – le TAAF –, telles qu'elles figuraient dans le décret du 20 mars 1987 créant le pavillon Kerguelen.

Il reprend certaines des dispositions contenues dans l'article 27 du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports, que l'Assemblée nationale a déjà examiné en première lecture il y a un an.

Le registre d'immatriculation des TAAF a été institué, il y a huit ans, à l'initiative du secrétaire d'Etat à la mer et du ministre chargé des DOM-TOM. Il était à l'origine ouvert aux navires de commerce, de pêche et de plaisance effectuant des touchées régulières, ainsi qu'aux navires utilisés exclusivement à des travaux maritimes ou à des activités d'exploitation pétrolière et aux navires transporteurs de vrac, à l'exception du pétrole brut.

Il a été étendu en plusieurs étapes à d'autres catégories de navires : navires transporteurs de non-*vrac*, navires transporteurs de pétrole brut, et, en août 1993, aux navires transporteurs de fret sur des lignes régulières. Ne demeurent donc exclus du bénéfice de ce registre que les navires à passagers et ceux armés au cabotage national.

Il faut cependant rappeler que les navires à passagers sont soumis depuis la loi du 18 janvier 1994 relative à la santé publique et à la protection sociale à un taux de contribution sociale patronale réduit, de 17,6 p. 100 au lieu de 35,6 p. 100. Cela permet de les mettre à égalité avec des navires du pavillon Kerguelen dont l'équipage est français à 70 p. 100.

L'intérêt du registre d'immatriculation des TAAF réside en effet dans la diminution des coûts d'exploitation qui en résulte. Pour les 35 p. 100 de marins français, ce qui est le pourcentage minimal pour bénéficier du registre Kerguelen, la contribution patronale au régime de protection sociale des marins a été abaissée de 35,6 p. 100 à 11,6 p. 100. Un décret du 10 septembre 1993 a porté de 35 p. 100 à 70 p. 100, la proportion maximale de marins français ouvrant droit au taux réduit de 11,6 p. 100, tout en conservant le pourcentage minimal de 35 p. 100 de marins français, parmi lesquels doivent figurer au moins quatre officiers, dont le capitaine et l'officier chargé de le suppléer.

La création du registre des TAAF, à l'exemple des « pavillons *bis* » institués par d'autres Etats européens, comme l'Allemagne, a contribué de manière significative au maintien de la flotte nationale en réduisant sensiblement l'écart de coût qui séparait auparavant le pavillon français d'un pavillon de « complaisance ». Ainsi, si l'on prend le cas d'un navire de fret type avec un équipage de vingt-trois navigants dont neuf officiers, l'immatriculation au registre du TAAF avec 35 p. 100 de marins français permet de réduire le surcoût de l'équipage par rapport au pavillon international de plus des deux tiers. Aujourd'hui, environ cent navires, soit près de la moitié de la flotte française, représentant 85 p. 100 du tonnage national, sont immatriculés aux Kerguelen.

Il apparaît dans ces conditions essentiel de maintenir ce « pavillon *bis* », ce que se propose de faire l'article 22, dont la rédaction correspond à la volonté du Gouvernement de légaliser une matière dans laquelle les règlements d'application ont été contestés.

Le décret du 20 mars 1987 avait en effet été attaqué dès l'origine devant la juridiction administrative par certaines organisations syndicales. Le Gouvernement, lors du dépôt du projet de loi sur le bureau du Sénat, entendait donc valider préventivement, par l'article 22 du projet de

loi, le décret de 1987, dans l'hypothèse où celui-ci aurait été ultérieurement annulé par la juridiction administrative.

Le Sénat a adopté cet article en lui apportant deux modifications rédactionnelles sur lesquelles je n'insisterai pas.

Depuis lors, le Conseil d'Etat a décidé d'annuler le décret de 1987 instituant le pavillon Kerguelen, au motif que « cette mesure, en vertu des articles 34, 37 et 74 de la Constitution, ne pouvait légalement être édictée par décret ». L'annulation du décret de 1987 devrait avoir pour conséquence juridique de replacer les navires actuellement immatriculés au registre des TAAF sous le régime du décret du 22 juin 1960 relatif au régime des navires immatriculés dans les territoires d'outre-mer de la République, dont ils avaient précisément été exclus par l'article 9 du décret du 20 mars 1987.

L'article 22 du projet de loi reprend les principales dispositions relatives au pavillon Kerguelen et confie au pouvoir réglementaire le soin de fixer les catégories de navires autorisés à être immatriculés au registre des TAAF ainsi que la proportion minimale de marins français embarqués. Comme il a été souligné à plusieurs reprises, le Gouvernement n'entend pas profiter de ce texte pour modifier les règles actuellement en vigueur : les navires à passagers devraient donc rester exclus du dispositif et les pourcentages de marins français être maintenus.

Il s'agit cependant d'une disposition législative autonome qui, en l'absence de mention expresse dérogeant à l'article 2 du code civil, est dépourvue d'effet rétroactif. Cette disposition n'a donc de valeur que pour l'avenir, c'est-à-dire pour les immatriculations à intervenir à partir de la publication de la loi.

Il conviendrait en conséquence d'envisager dans la loi le cas des navires immatriculés depuis 1987, afin de régulariser leur situation.

Il faut profiter du débat d'aujourd'hui, ainsi que de la navette avec le Sénat, pour régler ces deux problèmes.

J'en viens aux dispositions relatives au transport aérien, regroupées dans le titre II du projet de loi.

Le titre II comprend trois articles d'importance inégale.

L'article 23 apporte au code de l'aviation civile deux séries de modifications tendant, les unes à renforcer les contrôles de sûreté dans les aéroports, les autres à adapter la législation nationale à trois règlements communautaires de 1992, qui constituent ce que l'on appelle communément le « troisième paquet » de libéralisation du transport aérien.

Si les mesures concernant la sûreté dans les aéroports sont novatrices, il convient de souligner d'emblée le caractère assez étrange de la « transposition » de règlements communautaires en droit interne.

En effet, à la différence du principe général qui prévaut pour les directives, les règlements sont directement applicables. Ils ont donc d'ores et déjà pris plein effet en droit national et leurs dispositions sont appliquées depuis le 1^{er} janvier 1993. Les règles du code actuel qui y seraient contraires ont, de ce fait, perdu tout effet juridique depuis cette date, le Conseil d'Etat relevant que les règlements communautaires ont une valeur supérieure à celle des lois.

Les modifications proposées pour intégrer ces règlements dans le code de l'aviation civile n'ont, en conséquence, qu'un caractère purement formel de « mise à jour », dans un souci de clarté et de lisibilité.

L'article 24 concerne la composition du conseil d'administration du groupe Air France, créé en juillet 1994. Son objet principal est de permettre une représentation spécifique des personnels navigants dans cette structure, et donc de favoriser le dialogue social au sein du groupe.

L'article 25 vise, quant à lui, à tenir compte du statut juridique particulier de la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'Assemblée nationale s'est déjà prononcée sur ces dispositions, il y a un an, lors de la première lecture du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports. Les articles 1^{er} à 9 de ce projet étaient identiques, à quelques rares exceptions près, aux articles 23 à 25 du projet de loi.

Je tiens à souligner que l'introduction dans le code de l'aviation civile d'une recommandation de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, relative aux procédures de sûreté dans les aéroports ne doit pas, comme cela a été souligné en commission, pénaliser les entreprises françaises par rapport à leurs concurrentes européennes. Des comportements différents suivant les Etats risqueraient en effet d'être sources de détournements de trafic.

Je parlerai maintenant du titre III, dont l'intitulé – Mesures relatives au transport routier – n'est pas tout à fait adapté, car il s'agit en réalité de dispositions traitant de sécurité routière.

Ainsi que je l'ai dit au début de mon intervention, cette partie est très réduite, puisque des dispositions importantes relatives au contrat de progrès de transport routier de marchandises ont été adoptées au début de l'année.

Reste la prise en compte de la création du brevet de sécurité routière, qui conduira, j'en suis convaincu, les jeunes de quatorze à seize ans à mieux percevoir la nécessité d'être prudents sur les routes.

S'agissant de la conduite accompagnée des jeunes de seize à dix-huit ans, l'accompagnateur doit respecter les mêmes règles de modération concernant l'alcool au volant que celles auxquelles doit se plier le conducteur lui-même.

A propos de l'alcool au volant, qui fait tant de ravages dans notre pays en brisant des vies et des familles, j'insisterai sur l'attachement que je porte à l'amendement que la commission a adopté sur ce point.

Au mois de septembre dernier, le taux d'alcool admissible au volant a été ramené à 0,5 gramme par litre de sang. Nous nous sommes ainsi alignés sur la règle courante en Europe. Cette disposition courageuse a été prise en expliquant que, à ce taux, les risques d'accident de la circulation sont déjà doubles par rapport à la conduite d'un automobiliste au taux zéro.

Mes chers collègues, le Parlement ayant récemment montré qu'il entendait exercer pleinement ses prérogatives, la commission de la production vous propose, après en avoir abondamment débattu, d'adopter une disposition de bon sens qui complète le dispositif.

Il s'agirait, si vous en êtes d'accord, d'obliger les conducteurs de transport en commun, lorsque le véhicule est affecté au transport d'enfants d'âge scolaire, à respecter le taux zéro d'alcool. Une telle règle, je le souligne, s'applique déjà dans les pays scandinaves.

Cette mesure réduirait de moitié les risques d'accidents pour nos enfants, notamment pour les transports scolaires ou les déplacements de colonies de vacances. Elle corres-

pond déjà à la pratique de la grande majorité des chauffeurs, qui se sentent totalement responsables de la vie de leurs jeunes voyageurs.

En outre, répondant à l'attente des parents, elle renforcerait en même temps l'image des autocaristes en accompagnant leurs efforts en vue d'améliorer leurs services.

Permettez-moi, pour conclure, de considérer qu'avec l'adoption de cette mesure, le projet de loi répondrait pleinement à son objectif d'adaptation des transports aux évolutions du monde et de l'économie.

Sous réserve du vote d'un certain nombre d'amendements sur lesquels je m'exprimerai tout à l'heure, la commission de la production et des échanges a émis un avis favorable à l'adoption du projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du Rassemblement pour la République.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui un projet de loi relatif aux transports, alors que – coïncidence de calendrier – une grande partie d'entre eux sont en grève.

Ce texte reprend nombre des dispositions d'un projet que nous avons examiné au mois de novembre 1994 et qui avait été retiré avant son passage au Sénat à cause d'une disposition créant un délit pour grand excès de vitesse. Le texte qui nous est soumis ne reprend pas cette dernière disposition. Il comprend, par contre, des articles qui comportent des dispositions maritimes nouvelles et plus importantes.

Dans l'ensemble, son objectif est louable puisque, profitant de la mise en conformité du droit avec la réglementation communautaire, il permet de renforcer la sécurité dans les transports.

S'agissant du transport maritime, le projet permet de mettre les règles de francisation des navires en conformité avec les normes communautaires. Il ouvre ainsi aux ressortissants des autres Etats membres de la Communauté, ou parties à l'accord sur l'espace économique européen, la possibilité de posséder un navire sous pavillon français et d'utiliser sous ce pavillon des navires possédant la nationalité de ces Etats.

Toutefois, les navires devront être exploités à partir d'un établissement situé sur le territoire national. Le capitaine et l'officier qui le supplée devront être français.

Autre point : l'amélioration et la coordination souhaitable des divers secours concourant à la sécurité. Notre pays a suffisamment souffert, quant au transport maritime, des conséquences de l'absence de sécurité, notamment en matière de pollution, pour que l'on n'ignore pas les progrès réalisés par le projet de loi.

Nos collègues du Sénat, en introduisant la notion de responsabilité pénale des personnes morales en matière de pollution maritime, ont permis l'amélioration d'un texte qui n'apporte pas une réponse pleinement adéquate aux problèmes qui nous sont posés. En effet, vous conviendrez avec moi que la sécurité en mer ne peut concerner exclusivement les pertes de navires : il faut aussi tenir compte des pertes de parties de cargaisons, qui contiennent parfois des substances dangereuses.

J'étais maire d'une commune lorsqu'il fallut ramasser des pesticides et des détonateurs qui se répandaient sur les plages. La difficulté de pouvoir établir la véritable responsabilité nous montre la limite de la réglementation.

Il nous est proposé de sanctionner les armateurs et les capitaines de navires par des amendes s'ils contreviennent aux règles sur le transport de matières jugées dangereuses. C'est une bonne mesure, mais elle est insuffisante du fait de la part croissante du transport par conteneurs, au sein duquel le transport de matières dangereuses est difficilement contrôlable, et du fait de l'insuffisance des moyens mis à la disposition des agents chargés de contrôler les navires. On peut exprimer des inquiétudes sur l'efficacité des sanctions prévues et proposer de pénaliser plus sévèrement tous les responsables des pollutions maritimes en créant différents niveaux de sanction par rapport aux degrés de responsabilité.

Le texte actualise et clarifie la liste et les compétences des agents de l'Etat habilités à opérer des contrôles à bord des navires pour y vérifier l'application des règles de sécurité.

Permettez-moi, madame le secrétaire d'Etat, de vous interpellier sur le corps nouveau d'inspecteurs d'affaires maritimes, fonctionnaires civils, qui n'ont pas un profil de carrière suffisamment clair, en particulier quant à leur possibilité d'accéder aux postes de direction.

J'en viens à l'article qui fera l'objet d'amendements de notre groupe, l'article 22, qui déterminera les principales caractéristiques du registre d'immatriculation du territoire des Terres australes et antarctiques françaises – c'est-à-dire de ce que l'on appelle le pavillon « Kerguelen ».

Le Conseil d'Etat a conclu, au mois d'octobre 1995, à l'annulation du décret de 1987 autorisant les navires français à s'immatriculer dans les Terres australes et antarctiques françaises, en se référant aux articles 34, 37 et 74 de la Constitution, puisque le décret modifiait les champs d'application du code du travail maritime et du code du travail de l'outre-mer.

En arrêtant qu'une telle disposition ne pouvait émaner que du pouvoir législatif, le Conseil d'Etat permet aujourd'hui au Parlement à la fois d'avoir un débat sur le sujet et de préciser le droit du travail et la protection sociale appliqués aux marins.

Il semble bien, à la lecture de l'arrêt du Conseil d'Etat, qu'il sera important à l'avenir de retravailler sur les dispositions du droit du travail concernant tous les marins embarqués sur des navires battant pavillon français.

Nous allons en effet avoir trois catégories de marins sur les bateaux français – les marins français, les marins originaires d'un pays de la Communauté européenne et les marins engagés sous pavillon *bis* –, alors que, selon un principe général du droit, un navire étant une partie du sol national, les droits sociaux devraient être identiques pour tous. C'est pourquoi, nous avons déposé un certain nombre d'amendements qui permettent de préciser la loi et donc d'éviter un certain nombre de débordements.

Quel est le fond du problème ?

Il s'agit, d'un côté, de sauver une grande partie de notre flotte marchande. Il serait anormal d'ignorer les difficultés de la concurrence en ce domaine. Nous connaissons les conséquences que pourrait avoir la disparition de notre flotte marchande sur les emplois à terre et sur les emplois induits. Mais il ne faudrait pas, sous prétexte de concurrence, provoquer la disparition de marins français encore en exercice.

Tout doit être fait pour maintenir le pavillon français en lui donnant les chances d'être compétitif, et non pour assurer le passage de notre flotte actuelle sous pavillon *bis*.

Ainsi, au lieu d'abaisser le taux de contribution patronale au régime de protection sociale des marins français embarqués sur les navires immatriculés aux Terres australes et antarctiques françaises, il conviendrait de prendre ce type de mesures pour les marins embarqués sur les navires battant pavillon français et d'envisager des soutiens pour les compagnies maritimes qui n'emploient que des marins français.

Les deux derniers alinéas de l'article tel qu'il résultait de son adoption par l'Assemblée nationale, il y a un an, ont disparu. Il y était précisé que les marins étrangers embarqués à bord de ces navires dépendaient de la législation du travail et du régime de protection sociale de leur pays de résidence, c'est-à-dire rien pour les ressortissants de certains pays.

Je ne souhaite pas, madame le secrétaire d'Etat, que ces alinéas soient réintroduits par voie d'amendement. Mais, avant de discuter et de voter la création et la pérennité d'un pavillon *bis* français, la représentation nationale doit impérativement connaître les dispositions relatives au droit du travail et à la protection sociale de tous les marins embarqués.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'une partie importante des marins français sont employés dans le trafic trans-Manche, essentiellement dans la BAI et dans le nouveau transporteur, SEA France, autrefois la SNAT, dont les marins sont aujourd'hui en grève.

Il importe de préciser que, sur les bateaux qui assurent ce trafic et qui emploient essentiellement des marins français, le pavillon « Kerguelen » ne pourra pas s'appliquer.

La concurrence est essentiellement britannique et le problème porte plus sur une harmonisation des statuts sur le plan communautaire que sur la possibilité pour ces bateaux d'intégrer des personnels des pays tiers, ce qui aboutirait à la disparition de plusieurs milliers d'emplois de marins français.

Vous avez manifesté récemment une volonté de soutien à la BAI. Mais la SNAT doit poursuivre son exploitation sur le détroit du Pas-de-Calais. Elle a fait, quant à elle, des bénéfices en 1994, ce qui montre que l'on peut assurer sa pérennité à condition de prendre les mesures appropriées offrant de véritables conditions concurrentielles.

Ces mesures permettraient une réelle maîtrise de sa flotte, augmentée en capacité, une offre véritablement attractive à la clientèle et la couverture de la totalité des destinations potentielles. Il s'agit là de 1 000 emplois directs.

Le devenir du pavillon maritime français sur le trafic avec la Grande-Bretagne doit être soutenu d'une manière identique en Bretagne et dans le Nord-Pas-de-Calais afin de permettre à nos opérateurs nationaux de conserver et de conforter leurs parts de marché face à la concurrence.

L'article 22 mérite donc d'être précisé.

Ses deux derniers alinéas font trop référence à la voie réglementaire pour clarifier des points qui sont, d'après le Conseil d'Etat, du domaine de la loi. C'est pourquoi j'espère que vous réserverez un accueil favorable à nos amendements.

Dans le domaine du transport aérien, s'agissant de la mise en conformité du code de l'aviation civile avec le droit communautaire en matière de conditions d'immatriculation des aéronefs, de licences d'exploitation des transporteurs, d'accès des transports aux liaisons aériennes intérieures à la CEE et de tarifs des transports aériens, le désengagement de l'Etat a franchi deux pas supplémentaires. En effet, les agents de sociétés privées seront compétents, d'une part, pour exécuter des fouilles sur les personnes embarquées et leurs bagages à main, exception faite des fouilles à corps et, d'autre part, pour pratiquer des contrôles sur les bagages de soute, étant entendu que ne seraient délégués que les contrôles de police administrative par détecteurs interposés.

Pour sauver les apparences, ces agents privés agiraient sous l'autorité d'un agent de police judiciaire ou d'un agent des douanes. Jusqu'à présent, les agents privés des compagnies aériennes n'ont pu qu'assister les officiers de police judiciaire, à l'exclusion des agents des douanes, seuls compétents dans leur sphère d'activités.

Les entreprises de fret et d'expédition de bagages, agréées en tant qu'« expéditeurs connus » par le ministre chargé des transports, pourront opérer seules les contrôles de sûreté sur le fret embarqué à bord des avions de passagers avant leur livraison ou le transport aérien.

Nous proposerons donc des amendements à l'article 22. Il faut en effet réaffirmer que la responsabilité d'assurer préventivement la sûreté des vols appartient en définitive à l'Etat, qui ne saurait se décharger de cette tâche sur l'expéditeur, personne privée, fût-il un « expéditeur connu ».

Cette règle n'empêcherait aucunement la mise à la charge des expéditeurs de certaines obligations permettant de renforcer la sécurité du fret en amont, notamment lors de l'emballage dans les entrepôts.

Concernant le transport routier, nous estimons que les améliorations apportées vont dans le bon sens. Nous aurons l'occasion de préciser nos positions lors du vote des amendements.

Madame le secrétaire d'Etat, notre vote final dépendra évidemment de la prise en considération des amendements que nous avons déposés, en particulier à l'article 22. Je souhaite que le bon sens préside à notre discussion.

Je sais que des amendements présentés aujourd'hui par le Gouvernement vont dans notre sens. Je forme le vœu qu'ils soient acceptés par la majorité de notre assemblée.

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

M. Daniel Colliard. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce qui frappe d'abord, à la lecture du projet de loi qui nous est soumis, c'est la grande diversité, sans fil conducteur apparent, d'un ensemble de dispositions souvent techniques relevant plus du toilettage que de l'innovation politique.

Pourtant, certaines de ces dispositions, telle la légalisation du registre des Terres australes et antarctiques françaises, dit pavillon « Kerguelen », sont d'une grande importance. Aussi consacrerai-je à ce point l'essentiel de mon propos.

D'autres mesures sont d'une portée plus limitée, comme celles qui touchent au transport routier. Elles appellent cependant des commentaires, que je formulerai dès à présent, réservant mes observations sur le transport aérien pour l'examen des articles.

Les dispositions relatives à la sécurité routière polarisées sur le comportement individuel des conducteurs et, finalement, sur leur seule responsabilité, sont intéressantes. Mais elles sont bien en deçà de ce qui est indispensable pour améliorer d'une façon significative la sécurité sur nos routes.

Ce dont nous avons besoin, c'est d'un vaste projet sur les transports qui en repense l'économie générale, prenant en compte le déséquilibre entre le rail et la route, les conditions sociales et économiques du transport routier de marchandises et des voyageurs et assurant la complémentarité des différents moyens de transport. Les terribles accidents de la route, ceux impliquant des autocars notamment, nous interpellent de plus en plus fortement et montrent bien que la cote d'alerte est atteinte avec ce mode de transport.

Le dispositif sur les relations contractuelles chargeurs-transporteurs, adopté par notre assemblée le 10 janvier 1995, va-t-il améliorer les conditions de transport alors que la législation antérieure, qui définissait déjà les règles sociales dans le transport routier, n'a jamais été vraiment appliquée ? Les transporteurs sont, pour la plupart, dans une situation de faiblesse économique qui les met sous la dépendance directe des chargeurs ou des donneurs d'ordre, lesquels leur imposent l'alternative suivante : être en infraction ou disparaître. Il faudrait une véritable volonté politique pour mettre fin à ces pratiques ultralibérales et dangereuses.

Peut-on penser désengorger le trafic poids lourds sur nos autoroutes et faire évoluer les conditions sociales du transport routier alors que la perspective est à la fermeture de nouvelles gares et à l'abandon de dessertes ferroviaires ? Ce que nous a dit hier M. le ministre concernant le contrat de plan Etat-SNCF en débat n'est pas pour nous rassurer car l'engagement du Gouvernement de ne pas supprimer de lignes est gagé sur le relais pris par les régions. S'y ajoutent la déréglementation en cours du transport aérien et l'absence de réalisation concrète pour le transport fluvial. On ne peut que craindre alors de nouvelles dégradations sur le plan de l'environnement et de douloureuses surprises sur le plan humain.

Le transport maritime n'échappe pas à cette vague de déréglementation. Vous proposez même, madame le secrétaire d'Etat, de légaliser et d'étendre le registre de Kerguelen qui est, pour le pavillon national, ce que le *Canada Dry* est à la bière : l'apparence est sauve, le contenu est trompeur. Pour les armateurs, l'intérêt essentiel de naviguer sous un pavillon de complaisance c'est qu'il permet d'employer à bord une main-d'œuvre bon marché sans couverture sociale et sans statut définissant les droits sociaux et salariaux des marins. Mme Denis-Linton, commissaire du Gouvernement devant le Conseil d'Etat, reconnaît d'ailleurs clairement dans ses conclusions que l'objectif poursuivi par le Gouvernement en créant le registre Kerguelen a bien été de mettre en place, par voie réglementaire, un dispositif permettant de faire échapper une grande partie de la flotte française au droit du travail et de la sécurité sociale.

La procédure législative a pour but de couvrir cette nudité d'un manteau de Noé qui ne protégera pas mais qui cachera une sorte d'apartheid. Pour autant, comme le faisait remarquer, dans un numéro récent du journal de la marine marchande, M. Chaumette, professeur spécialiste de droit maritime à l'université de Nantes : « Si Kerguelen est légalisé, le débat n'est pas clos. Le contentieux se situera à l'intérieur des entreprises concernées et non plus à l'extérieur... » Il s'agira « d'interdire directement la discrimination pratiquée par les armateurs, avec une apparente autorisation légale. Le droit pénal protège en effet les valeurs les plus fondamentales de notre organisation sociale, celles qui ne sont pas négociables, auxquelles personne ne saurait valablement porter atteinte. » Cela rejoint, sur le fond, les observations faites par le commissaire du Gouvernement devant le Conseil d'Etat. C'est

quasiment la totalité de la flotte battant pavillon français qui va pouvoir passer sous pavillon de complaisance puisque le Gouvernement pourra autoriser l'immatriculation Kerguelen par voie réglementaire et à la demande des armateurs. C'est un coup porté à l'emploi des marins français.

Alors que cherche le Gouvernement ? Notre rapporteur spécial sur le budget de la mer notait : « Depuis le 1^{er} janvier 1994, un allègement de plus de la moitié des cotisations patronales est applicable aux salaires des navigateurs français employés à bord de navires immatriculés en métropole et opérant sur les lignes internationales. L'équilibre est ainsi rétabli entre les différents registres du pavillon français. » Ce type de mesures a d'ailleurs ses limites. En effet, voyons les choses en face. La marine marchande française, avec une moyenne d'âge de quatorze ans, a d'abord un besoin urgent de renouveler sa flotte. Compte tenu de la concurrence déloyale que livrent les grands armements étrangers, notamment asiatiques, et, par voie de conséquence, de la médiocrité des taux de fret, il faut aider au réinvestissement. J'entends par là qu'au-delà des aides publiques nécessaires, un système fiscal, qu'il soit ou non, ne doit pas permettre un nouveau jeu spéculatif mais doit représenter un véritable investissement industriel avec sa part de risques. L'urgence est soulignée par l'irruption de ce que l'on appelle les « transporteurs globaux », avec la puissance qu'on leur connaît, sur les dessertes dites Nord-Sud où des armements français sont encore présents et pouvaient jusqu'ici ne pas se sentir menacés. Dans ces conditions, l'option zéro pour la marine marchande serait-elle une hypothèse absurde ? Et qu'aurait gagné notre pays à s'engager plus avant dans la spirale de la complaisance ? La ligne de défense n'est pas là et le fait que d'autres pays européens disposent de pavillons *bis*, ou les envisagent, n'emporte pas l'adhésion.

L'avenir de la marine marchande française est dans une démarche nationale de reconquête valorisant tous nos atouts, y compris humains. Il est aussi dans un changement de comportement de l'Union européenne qui, en vertu de la libre circulation des capitaux inscrite dans l'Acte unique et reprise dans le traité de Maastricht, livre notre pays et notre continent à la concurrence déloyale. Avec la mise au registre Kerguelen de la flotte française, on est loin de mener une politique maritime nouvelle ou même de l'amorcer. Quand on porte son regard sur les principaux armements français, on se dit que ce n'est pas ainsi que la Delmas et la CGM éviteront de se faire déloger des lignes qui leur restent sur l'Afrique, l'Océan Indien, les Antilles ou l'Amérique du Sud, que ce n'est pas ainsi que l'on maintiendra les marins français dans le trafic transmanche ou sur la Corse. La compagnie maritime d'affrètement a déjà réglé le problème en se passant de navigateurs français.

Il faut une véritable politique maritime française, mais elle ne doit pas se manifester seulement dans les discours. J'ajoute même que le discours est là pour cacher non seulement la réalité mais aussi les intentions profondes. J'ai ici, dans mon dossier, le document intitulé « Pour une politique de la mer » que M. Alain Juppé, alors secrétaire général du RPR, présentait le 20 mai 1992 à la presse au nom de son parti. Je vous en livre quelques phrases qui, bien que tirées de leur contexte, ne me semblent pas pour autant trahir l'orientation globale : « L'armateur doit avoir l'unique responsabilité technique et économique de l'armement de son navire et la puissance publique limiter son intervention à la seule délivrance des diplômes de qualification... » « Cette réorganisation des relations armateurs-Etat implique que soit prise en considération une

nouvelle conception de l'emploi maritime. Ne subsisteront, à terme, que les emplois à qualification de type officier dont la vocation sera soit la carrière courte, suivie d'une seconde carrière, soit la carrière alternée. »

Ce document comprend aussi les prémices du plan du Gouvernement sur la sécurité sociale : « La disparition actuellement "programmée" de la quasi-totalité des cotisants du commerce à l'ENIM permet d'envisager la construction pour les prochaines générations d'un nouveau régime social »... « Le renouveau de l'emploi maritime passe donc, pour l'avenir, compte tenu des contraintes européennes et de l'évolution technologique, par une réflexion sur les conditions de congé et de retraite »... « Il faut donc étudier de nouvelles formules – type expatriés – garantissant des prestations sociales identiques à celles des assurés sociaux du régime général éventuellement en faisant appel au concours de compagnies d'assurances. » Quant à la dernière citation, elle nous ramène au débat d'aujourd'hui, et je m'en tiendrai là : il convient de « dépasser l'immatriculation Kerguelen actuelle en supprimant les plafonds d'emplois de nationaux qu'elle engendre du fait des conditions d'emplois qu'elle impose aux armateurs ». Je ne doute pas, madame le secrétaire d'Etat, que ce soit là votre Bible, mais c'est d'une tout autre orientation qu'a besoin la marine marchande de notre pays.

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

M. Georges Sarre. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis a le goût des diverses dispositions relatives aux transports : fade et amer. On y trouve de tout : le toilettage de dispositions relatives à la sécurité en mer, la banalisation du pavillon national, le faux sauvetage de la marine française, l'achèvement de la déréglementation aérienne, des mesures visiblement entachées d'inconstitutionnalité des absents de marque comme la sécurité routière, à quelques mesures près, le transport fluvial – Mme le secrétaire d'Etat pourra peut-être nous apporter des précisions sur la mise en place, lors de la réunion le 3 novembre, de la société commune à EDF et à la CNR – et le transport ferroviaire – de cela nous aurons à reparler demain à l'occasion du débat sur les services publics.

De cet inventaire à la Prévert, je ne chercherai pas à dégager un sens. J'évoquerai seulement trois points auxquels la représentation nationale doit être particulièrement attentive : l'avenir du pavillon français, les conséquences ultimes de la déréglementation aérienne et le manque de cohérence dans l'action du Gouvernement en matière de sécurité routière.

Premièrement : l'avenir du pavillon français. Deux images frappantes reviennent sans cesse dans le débat mais, au lieu de l'éclairer, elles occultent les vraies questions.

La première veut que notre marine marchande soit forte pour pouvoir être un instrument de notre indépendance nationale, cela me paraît une évidence. Des conflits récents – guerre du Golfe, guerre en ex-Yougoslavie – un enseignement peut être tiré : nous avons besoin de moyens logistiques rapides – avions de transports de troupes et de matériels lourds – dont nous ne disposons d'ailleurs pas en nombre suffisant. Pour les navires, il importe relativement peu que les armateurs français aient immatriculé leur flotte sous pavillon national : le pavillon de complaisance peut être changé immédiatement, chacun le sait. Mais que vaudraient des navires sans équipages nationaux dans ce type de situation ? C'est une question que je vous pose, madame le secrétaire d'Etat.

La seconde image qui obscurcit le débat est d'ordre plus émotionnel encore. Le *France* a été perdu pour le pavillon national et navigue maintenant sous les couleurs norvégiennes. Et d'aucuns de dire : ce que les Norvégiens ont fait, pourquoi ne le ferions nous pas ?

M. Jean-Pierre Chevènement. En effet !

M. Michel Bouvard. Parce que nous avons la CGT !

M. Georges Sarre. Pourquoi pas en effet ? Mais c'est que, pour rendre pleinement concurrentielle leur marine marchande, les Scandinaves ont accepté de faire travailler, dans des conditions indignes de nos nations, des milliers de Philippins. Sommes-nous prêts, nous qui revendiquons le privilège d'être la patrie des droits de l'homme, à négliger les droits sociaux les plus élémentaires sous prétexte que ces hommes-là ne sont pas nés sous les bons cieux ? Je m'y refuse farouchement. En outre, et dans la mesure où un navire battant pavillon français est une partie du territoire national, la loi française doit s'appliquer à tous pareillement, quelle que soit leur nationalité. En ce sens, la légalisation du pavillon Kerguelen entraîne une rupture d'égalité caractérisée, d'où un motif d'inconstitutionnalité.

Ayant écarté ces deux images qui troublent le jugement, nous pouvons poser la seule question qui vaille – quelle politique de transport avons-nous ? – et son corollaire : souhaitons-nous que la France dispose d'une marine marchande forte ? Certes – je le concède – le contexte n'est pas favorable. L'Europe communautaire a fait le choix de laisser se développer une concurrence sur les coûts du travail entre les Etats membres, et entre ceux-ci et les pays du tiers monde, d'où la multiplication des pavillons *bis*, cache-misère honteux, en Allemagne, au Danemark, en Espagne, en Belgique, en Italie, en Norvège, sans oublier l'Union Jack de la Grande-Bretagne. Cette concurrence sauvage débouche sur l'appel à une main-d'œuvre autant exploitée que dans son pays d'origine. Ce phénomène touche maintenant le transport aérien.

En France, les premiers errements remontent au décret du 20 mars 1987 créant le pavillon Kerguelen. En donnant l'illusion de sauver le pavillon national – il s'agit au mieux d'un sursis, mais à quel prix ! –, cette décision a participé de l'aveuglement qui a empêché que soit posée la question d'une politique commune des transports maritimes. Pourtant il faudrait, aujourd'hui encore, d'abord imposer aux navires qui touchent dans les ports communautaires le respect d'un certain nombre de règles sociales, techniques et de sécurité ; ensuite réserver le cabotage entre les côtes européennes aux navires battant pavillon d'un des Etats membres. Il est choquant, madame le secrétaire d'Etat, que les deux premiers caboteurs en Europe soient un Américain – Sealand – et un Japonais – NYK – alors qu'aux Etats-Unis et au Japon, le cabotage est réservé aux seuls nationaux.

Aujourd'hui, notre responsabilité n'est pas moins grande qu'en 1987. Nous avons la possibilité de remettre en cause l'engrenage infernal d'un alignement sur les coûts d'exploitation des moins-disants. Je sais que le Gouvernement se satisfait pleinement de cette logique. Il a montré son acharnement à faire de la réduction du coût du travail en France le seul moyen prétendu de lutter contre le chômage.

M. Ambroise Guellec. C'est de la caricature pure !

M. Daniel Colliard. Non, c'est vrai !

M. Georges Sarre. La création du CIE, l'exonération de charges sociales et la réforme de la sécurité sociale montrent clairement ses intentions. Dans le transport

maritime, la même logique est à l'œuvre : avec Kerguelen, outre la possibilité d'employer jusqu'à 65 p. 100 de marins extra-communautaires exclus de notre protection sociale, l'employeur ne verse que 11,6 p. 100 de cotisations patronales sur les salaires des marins français. Et même les navires de passagers, exclus de Kerguelen, ont vu les charges patronales passer à 17,6 p. 100. Jusqu'où cette logique libérale vous conduira-t-elle, madame le secrétaire d'Etat ?

Pour comprendre l'impasse dans laquelle vous vous fourvoyez, il suffit de poser une question simple : pourquoi les armateurs français sont-ils si attachés à l'existence d'un pavillon français ? Ils pourraient en effet sans dommage passer sous pavillon de complaisance. La réponse est simple : ils y trouvent un intérêt financier. Rappelons que le coût budgétaire du dispositif Kerguelen est évalué à 80 millions de francs pour 1995. En effet, les navires placés sous pavillon français à leur entrée en flotte bénéficient de primes dites d'équipement sensées compenser les surcoûts de fonctionnement d'un équipage français.

Par exemple, pour un grand porte-conteneurs avec un équipage de dix-huit hommes, la direction de la flotte verse – écoutez bien ! – 40 millions de francs en début d'exploitation. La capitalisation de cette prime entraîne une large réduction des écarts de coûts de main-d'œuvre pendant une dizaine d'années.

Depuis la création du pavillon Kerguelen, les armateurs français perçoivent deux primes pour le même handicap. Il faut mettre fin à ce double régime et abandonner définitivement le pavillon Kerguelen pour renforcer le pavillon français qui doit seul pouvoir bénéficier des primes d'équipement. Les armateurs devront choisir : soit le pavillon français avec la prime, soit un pavillon étranger sans protection sociale ou avec des avantages fiscaux. C'est le choix de l'armateur marseillais CMA qui utilise des navires allemands.

A propos de ce dernier point, quand le nouveau délégué à la mer doit-il annoncer la mise en place d'aides fiscales à l'investissement ? Avez-vous obtenu l'accord de Bercy ?

Face à un choix clair, il y aura des armateurs pour préférer le pavillon national, avec des équipages français. Pour s'en assurer, il faudrait concentrer les aides sur les armateurs régionaux particulièrement actifs sur nos littoraux. Ils sont, en effet, les plus handicapés, faute de pouvoir réaliser des économies d'échelle comme les gros armateurs. Et pourtant, ils constituent un vivier d'entreprises régionales qui font vivre et l'emploi et le pavillon français ! Ainsi, BAI fait vivre quelque 3 000 personnes sur le littoral breton, même si ces emplois sont aujourd'hui menacés par la dépréciation de la livre. Que comptez-vous faire pour prévenir ces difficultés mortelles ?

Autre compagnie régionale : la SNCM. Quel est son avenir avec, dans trois ans, au 1^{er} janvier 1999, la fin du monopole du cabotage national ?

Autre flotte soumise à des difficultés spécifiques : les armements de ligne au long court, notamment les porte-conteneurs de la CGM, par exemple, qui sont victimes des armements asiatiques.

Oui, madame le secrétaire d'Etat, il nous faut aider notre flotte pour qu'elle survive. Mais pas n'importe comment ! Nous devons avoir le souci des deniers publics, nous devons prévenir la mainmise des grands groupes financiers du secteur. Voilà une alternative et des

choix dont l'Assemblée doit discuter. Car il s'agit de définir concrètement comment nous allons sauver un pavillon authentiquement français.

J'en viens à mon dernier point, les conséquences de la déréglementation aérienne.

Le terrorisme libéral va si loin que, aujourd'hui, être libéral, c'est, paraît-il, être moderne ! Rions ! Cette modernité-là laisse de plus en plus de gens sur le carreau, et, dans le transport aérien français, on ne compte plus ses effets secondaires négatifs : augmentation des mouvements à un rythme plus rapide que celle des trafics avec pour conséquences une baisse de rentabilité des compagnies et un accroissement exponentiel des nuisances aux abords des aéroports. Air Inter, aujourd'hui privée de ses missions de service public confiées à un fonds de péréquation, rencontre, de ce fait, de grosses difficultés qui occultent ce simple fait : c'est dans la situation de monopole antérieure que la société a démocratisé le transport aérien en France et a transformé le ciel national en premier marché domestique européen. Pour nos archaïques libéraux...

M. Michel Bouvard. Delors !

M. Georges Sarre. ... le service public est une valeur qui n'a plus cours. A la Bourse, sans doute !

M. Michel Bouvard. C'est la politique de Delors !

M. Georges Sarre. Mais des millions de Français lui montrent leur profond attachement et le manifestent clairement depuis plusieurs semaines, et encore hier dans les rues de Paris et dans celles de nombreuses villes de province.

La logique libérale est dangereuse en elle-même car elle ne connaît pas naturellement de garde-fous. Nous en avons un nouvel exemple avec ce texte. La sécurité dans les aéroports concédée à des sociétés privées est étendue au contrôle des passagers. Ainsi, le désengagement de la police nationale et de la douane se poursuivra. On ne peut que s'élever contre cet abandon par l'Etat de l'une de ses fonctions essentielles. A ce rythme, qu'en restera-t-il dans quelque temps ?

En outre, le cadre d'activité de ces sociétés privées, même avec les précautions contenues dans le texte, me paraît insuffisant. D'abord – raison formelle – parce que cela intervient avant la discussion éventuelle d'un projet de loi spécifique à ces sociétés, éventualité qui avait été évoquée par M. Pasqua lors de la discussion de la loi de programmation sur la sécurité. Mais surtout parce que le risque est grand d'attenter à une liberté fondamentale. C'est, à mon sens, déjà le cas avec l'amendement adopté par le Sénat permettant à ces agents privés la fouille des bagages personnels. Je ne méconnais pas le raisonnement qui a inspiré les sénateurs : notre assemblée a déjà tenu le même lors de la première lecture d'un projet de loi similaire. Si l'intervention des sociétés privées rend inévitable la violation d'une liberté fondamentale, alors on ne peut que rejeter leurs interventions.

Je souhaite parler aussi du manque de cohérence dans votre politique de sécurité routière.

Dans la présentation que vous avez faite de ce texte, vous avez mis l'accent sur la prévention, axe privilégié de votre action pour responsabiliser le comportement des automobilistes. Je ne peux que vous encourager dans cette voie, et je vous soutiendrai. Cependant, deux remarques s'imposent.

Si la prévention est au cœur de votre politique de sécurité routière, pourquoi son budget a-t-il subi de telles coupes claires ? Nous avons déjà abordé ce débat lors de la discussion budgétaire, mais je n'ai pas entendu de votre part ni de la part de M. Pons de réponse satisfaisante.

Vous créez un brevet non obligatoire pour l'usage des cyclomoteurs conduit par des jeunes de quatorze à seize ans. Bien. Mais, dans le même temps, il faut veiller à ce que la transposition d'une directive européenne permettant que les motocyclettes de moins de 125 centimètres cubes soient conduites sans permis, se fasse dans de bonnes conditions. Il importe, et j'y insiste, que les véhicules respectent bien la lettre de la directive, qu'ils soient d'une puissance maximale de 11 kW. Cela implique un bridage des moteurs dès l'usine, un contrôle certifiant qu'ils ne peuvent être débridés aisément, et la capacité d'opérer régulièrement des contrôles en ce sens. Pouvez-vous nous assurer que toutes ces précautions et garanties seront prises ?

Une bonne politique de sécurité routière doit marcher sur ses deux jambes : formation et action, ou bien prévention et répression. En ce dernier domaine, rien n'est prévu dans ce texte qui, pourtant, avait été voté par l'Assemblée en novembre 1994. Les dispositions alors adoptées ont disparu.

Ici, je ne vois rien sur le délit de grand excès de vitesse, rien non plus sur les infractions pour manipulation des chronotachygraphes ni sur l'accès de ces appareils aux contrôleurs des transports terrestres, rien sur le contrôle technique périodique relatif à la sécurité des voies départementales et communales ; bien que je me félicite des mesures prises pour lutter contre l'alcoolémie, je ne peux qu'être inquiet de l'absence de volonté politique manifeste dans le domaine de la sécurité routière.

Enfin, il serait surréaliste de ne pas parler de la grève qui sévit en France, paralysant les activités et handicapant lourdement les déplacements.

Où va le Gouvernement ? Quelle politique des transports entend-il développer ? Comment entend-il sortir de l'impasse dans laquelle il s'est enfermé, situation qui porte un coup grave à la production du pays ? Seul le Gouvernement est responsable de ce qui se passe, de ce qui arrive.

Devant les menaces multiples qui pèsent sur le service public français, les salariés du service public sont inquiets.

Le libéralisme de la Commission européenne, laquelle agit par motivation idéologique, n'a obéi qu'à une pensée : la concurrence. Dans ces conditions, qu'importe les missions de service public, l'aménagement du territoire, l'égalité des citoyens quels que soient leur statut social, leur lieu d'habitation ? Seuls comptent la concurrence et le profit. Voici quelle est la loi aujourd'hui.

M. Michel Bouvard et M. André Angot. C'est la politique de Delors !

M. Georges Sarre. Adieu la citoyenneté ! Vive le consommateur !

A cela s'ajoute le choix cardinal, confirmé par le Président de la République et votre Gouvernement, du franc fort, de la monnaie unique à marche forcée, des critères de convergence, bref la rigueur renforcée !

Un effort de plus, Françaises et Français ! On veut réduire le déficit de la sécurité sociale, mais comme la croissance ne sera pas celle que vous annoncez dans votre loi de finances : 2,8 p. 100 – vous serez à peine à 2 –, en

voulant, paraît-il, réduire le déficit de la sécurité sociale, vous creusez un nouveau déficit dans le budget de la nation. Voilà la vérité.

Et encore un effort, Françaises et Français ! Toujours plus de sacrifices ! Pour quels résultats ?

Les Françaises et les Français n'en peuvent plus. Voilà pourquoi, à l'heure actuelle, il y a la grève.

M. Ambroise Guellec. Et nous, nous n'en pouvons plus de vous entendre ! Franchement !

M. Georges Sarre. Le Gouvernement doit réorienter ces choix fondamentaux. Pour sortir de cette grève, de ce conflit, il doit changer de cap. L'investissement doit être privilégié, et non la rente, l'industrie plutôt que la Bourse. Dans le cas particulier de la SNCF, il faut sécuriser les cheminots en négociant vraiment et en garantissant aux agents la pérennité de la société et sa gestion intégrée. Les cheminots pressentent vos intentions, et vos projets les préoccupent. Ils sentent que leur pays est menacé et que leur entreprise se démantibule. C'est leur avenir qui est remis en question. Voilà pourquoi ils se battent.

Il faut, madame le secrétaire d'Etat, adresser dès aujourd'hui un signal fort aux grévistes en retirant le projet de contrat de plan, qui, en dépit d'artifices de présentation, ne règle rien au fond. La grève s'étend, se durcit. Il est temps de négocier. Sortez du conflit par le haut. C'est ce que le pays espère, et c'est ce qu'il attend de vous.

M. Jean-Pierre Chevènement et M. Daniel Colliard. Très bien !

Mme le président. La parole est à M. Michel Bouvard.

M. Michel Bouvard. Au moment où l'Assemblée examine ce texte sur les transports, je souhaiterais évoquer en préambule la situation de la SNCF, comme vient de le faire M. Georges Sarre.

Je le disais ici même il y a quelques jours, la SNCF constitue une chance pour notre pays, grâce à l'existence d'un vrai réseau ferré, géré par une entreprise unique, et cela au moment où la croissance du trafic marchandises, la saturation prévisible de certains axes autoroutiers, de certains aéroports et des problèmes d'environnement dans les grandes métropoles redonnent un avenir réel au rail.

Je disais aussi que cette entreprise était la vitrine de notre industrie ferroviaire.

Pendant, des problèmes demeurent : la dette, les rigidités de fonctionnement interne, la dispersion des activités, les contraintes qu'impose l'Etat en voulant maintenir un réseau constitué en grande partie pour répondre aux besoins du XIX^e siècle, tout en finançant le réseau du XXI^e siècle. L'entreprise, c'est vrai, doit faire des choix, réaliser des économies, lesquelles ne passent pas nécessairement par la seule réduction des effectifs dans la mesure où le trafic peut reprendre. Les efforts doivent être partagés entre la SNCF et l'Etat.

Le Gouvernement le sait bien et hier, M. Pons, en réponse à une question de notre collègue Henri Cuq, a rappelé ici son attachement à cette grande entreprise et a évoqué le rôle des cheminots aux grands moments de l'histoire du pays. Je crois, je le dis au nom du groupe du RPR, que ce contrat de plan, dans la situation critique que nous connaissons, est honnête et sincère.

Avec 37 milliards d'apport immédiat pouvant déboucher sur un engagement beaucoup plus important au fur et à mesure des efforts de l'entreprise, le Gouvernement a marqué sa volonté de soutenir une politique ferroviaire s'inscrivant dans la logique de l'aménagement du territoire.

Notre groupe réitère son soutien au Gouvernement dans la discussion qui est aujourd'hui ouverte. Il appelle les cheminots à prendre conscience des enjeux, des efforts que fait le pays, et nos concitoyens attendent de l'entreprise qu'elle se mobilise pour réussir ce contrat.

J'ai déposé deux amendements qui vont dans le sens d'une meilleure prise en compte des choix : l'un concerne la réalisation d'études comparatives entre le fer et la route pour les gros investissements routiers afin de s'assurer de leur pertinence par rapport à une solution ferroviaire parfois plus adaptée et plus économique ; l'autre consiste à offrir, en accord avec la SNCF, la possibilité de faire reprendre par une structure adaptée quelques petites lignes déficitaires que la société ne souhaiterait plus exploiter. Je pense à l'expérience de CFTA en Bretagne.

J'en viens au texte qui nous est présenté. Il s'agit d'un texte technique que certains considèrent comme multimodal, encore que le chemin de fer ne soit pas concerné.

Deux axes prévalent : le renforcement de la sécurité, pour ne pas dire de la sûreté, dans les différents modes de transports, et l'harmonisation de notre dispositif législatif avec des règles communautaires.

Dans le domaine maritime, ce texte vise à mettre en place des dispositions amenant la France aux premiers rangs de la sécurité en mer, non seulement par des contrôles opérés à bord, mais aussi par les conditions de sûreté dans le transport de cargaisons dangereuses. Des sanctions sont prévues pour les navires ayant perdu en mer ces marchandises.

Au titre de la réduction des délais de procédures engagées à la suite de certaines pollutions de la mer, je souhaite, parce que des suites judiciaires doivent être données, soutenir, au nom du groupe du RPR, l'amendement déposé par mon collègue André Angot. Cet amendement vise à transférer les dossiers du tribunal de Paris, pour les secteurs situés hors des eaux territoriales proches, aux juridictions habituellement compétentes pour le domaine maritime. Nous y verrions un effort d'harmonisation.

Je souhaite maintenant aborder la possibilité ouverte par ce projet de loi aux ressortissants de la Communauté européenne de posséder un navire sous pavillon français sous réserve que son exploitation s'effectue à partir d'un établissement situé sur notre territoire. Le texte élargit à ces mêmes ressortissants les conditions de nationalité relatives aux équipages, mais exige que le capitaine et l'officier qui le supplée soient français. Il faut ici faire un constat clair : la flotte marchande française est passée, en vingt ans, de la cinquième à la vingt-huitième place mondiale. Or la France ne peut ni ne doit se contenter d'un second rôle en matière maritime. Elle a naturellement vocation, comme l'a rappelé le Président de la République, à être une grande puissance maritime et doit donc avoir une politique ambitieuse.

Ce texte n'a pas pour objet de régler tous les problèmes auxquels est confrontée notre marine marchande. Il introduit certains assouplissements nécessaires et de nature à permettre à la marine française de vivre et de résister à la concurrence internationale, et plus particulièrement asiatique.

Sans la création du second registre, dit « Kerguelen » en 1987, sous l'impulsion de Jacques Chirac, alors Premier ministre, la flotte de commerce sous pavillon français aurait probablement disparu. La question qui se pose aujourd'hui est simple : a-t-on, oui ou non, une chance de redémarrer, ou va-t-on, oui ou non, reprendre la pente du déclin des immatriculations sous le pavillon national ?

Un exemple vous permettra de voir qu'une grande volonté nationale peut être très efficace dans ce domaine. La flotte norvégienne était passée de 48 millions de tonneaux de jauge brute à 10 millions. Les mesures prises par le gouvernement norvégien lui a permis de remonter la pente et, en 1993, de retrouver pratiquement son niveau, avec 41 millions de tonneaux, grâce au pavillon *bis*.

En ce qui concerne le fret international, est-il indispensable de conserver une flotte sous pavillon français ? Ou bien nos chargeurs, nos industriels peuvent-ils se contenter d'avoir recours au marché international ? Evidemment, il faut répondre non à cette seconde question, pour des raisons stratégiques, on l'a dit, mais aussi du fait des emplois et du savoir-faire qui sont en jeu.

Au niveau européen, l'harmonisation que vous nous proposez, madame le secrétaire d'Etat, est nécessaire pour que perdure une flotte de transport maritime sous pavillon français. On peut regretter que la Commission de Bruxelles n'aborde que de façon séparée les questions de concurrence, de transport et de sécurité. On peut aussi regretter l'absence de réflexion d'ensemble portant sur l'intérêt pour l'Union européenne, première puissance commerciale mondiale, de conserver une flotte européenne lorsqu'on sait qu'elle ne représente actuellement qu'à peu près 15 p. 100 du transport mondial, ce qui est relativement faible.

Dans le domaine aérien, c'est à une plus grande sûreté aéroportuaire que vise ce texte. A l'heure où la menace terroriste est présente dans l'esprit de tous les Français, l'article 23 propose des mesures de bon sens qui permettront aux gestionnaires d'aéroport et aux compagnies aériennes d'avoir recours à des agents privés dûment agréés par les pouvoirs publics pour effectuer certaines tâches de contrôle. Ces tâches, qui excluent les fouilles à corps, devraient pouvoir, conformément à l'amendement de la commission des affaires économiques du Sénat, être étendues à la fouille des bagages à main.

L'article 24 propose d'inscrire la société « Groupe Air France SA » en annexe II de la loi du 26 juillet 1983, pour que les personnels navigants puissent être représentés au conseil d'administration de la société mère. Cet article, amendé par le Sénat, montre la détermination et la volonté de dialogue du Gouvernement dans cette négociation où se joue l'avenir des ailes françaises.

Enfin, je sais, madame le secrétaire d'Etat, que vous êtes particulièrement attachée à la sécurité routière. J'ai rappelé dans mon rapport budgétaire que l'Observatoire national interministériel de sécurité routière chiffre le coût de l'insécurité routière à 120,3 milliards de francs en 1994. Ayant dans ma circonscription un axe international dont les infrastructures ne sont plus adaptées depuis longtemps au trafic qu'elles supportent, je sais ce que les accidents, au-delà des vies brisées, au-delà des drames humains qu'ils provoquent, coûtent à la collectivité nationale. Le chiffre que je viens de citer montre assez qu'il était urgent de prendre des mesures.

Celles que propose le projet de loi sont frappées au sceau du pragmatisme : extension du contrôle de l'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève conducteur ; introduction d'une disposition dans la perspective de la mise en place du brevet de sécurité routière pour la conduite des cyclomoteurs entre quatorze et seize ans ; « toilette » de l'article L. 40 du code de la route pour tirer les conséquences de la récente réforme du code pénal.

Il serait souhaitable que ces mesures de bon sens soient complétées par un amendement, lui aussi de bon sens, déposé par notre collègue Bernard Accoyer, qui concerne la conduite sous l'emprise de la drogue.

Ce texte est aussi l'occasion pour notre groupe de saluer la démarche volontaire engagée par les transporteurs routiers en matière de sécurité et de responsabilisation, dans le cadre du contrat de progrès signé avec le ministère. Il s'agit notamment du meilleur contrôle de la profession au sein des commissions de sanction administrative ; de la formation de quatre semaines pour les nouveaux conducteurs ; de la formation continue pour les conducteurs en activité ; de la mise en place d'un processus de diminution effective de la durée de conduite.

Ce contrat est un point essentiel pour la sécurité routière. Il doit perdurer, sans être détaché de l'autre objectif primordial qui est la préparation des entreprises françaises à la concurrence avec nos partenaires de l'Union européenne. Je souhaite, madame le secrétaire d'Etat, que soient poursuivis les efforts engagés par le Gouvernement à votre initiative en vue d'une meilleure harmonisation réglementaire européenne en matière de transport routier. Nos professionnels se sont montrés responsables. Le moins qu'ils puissent attendre est la parité avec les autres transporteurs routiers européens.

Cette observation prend tout son sens quand on constate l'inégalité encore trop fréquente vis-à-vis des infractions ou des contrôles. Est-il normal, madame le secrétaire d'Etat, qu'un transporteur étranger, à faute égale, soit sanctionné d'une simple amende payable sur le champ, alors que le transporteur français verra s'y ajouter le passage devant la commission de suspension du permis de conduire au tribunal de police, avec les sanctions afférentes ? Ce n'est pas tolérable !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Absolument !

M. Michel Bouvard. En tant que président du groupe d'études « montagne », je souhaite aussi évoquer, à l'approche de la saison hivernale, le problème des équipements spéciaux, bien qu'il ne relève pas du domaine de la loi. Est-il normal, dans les grandes vallées alpines accédant aux tunnels du Mont-Blanc et du Fréjus – et il en va sans doute de même dans les Pyrénées – que de nombreux transporteurs routiers internationaux ne disposent pas d'équipements spéciaux, pas même de chaînes, pour franchir les Alpes en plein hiver ? Est-il normal qu'ils encombrant les axes routiers dans l'attente d'un sauvetage, perturbant le trafic local et accroissant surtout les risques d'accident ? Il est indispensable que des contrôles soient effectués pour rassurer les habitants et pour exiger la présence de ces équipements en période hivernale. L'an dernier dans la seule section de 3,5 kilomètres conduisant au tunnel du Fréjus, pas moins de 100 camions par mois ont été dépannés par la société gestionnaire. Ces contrôles pourraient d'ailleurs s'accompagner d'un relèvement des amendes prévues en cas d'absence d'équipement : ce serait autant de recettes pour le budget de l'Etat !

Puis-je aussi vous interroger, madame le secrétaire d'Etat, sur ces autocollants distribués par certains fabricants de pneumatiques étrangers : « Véhicules équipés de pneus d'hiver ; vitesse limitée : 190 kilomètres-heure ! » ?

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. C'est un scandale !

M. Michel Bouvard. Voilà ce que l'on appose sur les vitres des véhicules équipés de pneus Uniroyal ! Aussi anecdotique que cela puisse paraître, il y a là un vrai problème sur lequel je me permets d'insister.

Madame le secrétaire d'Etat, ce texte de toilettage et d'adaptation de diverses mesures relatives au transport est utile et positif. Le groupe du RPR lui apportera son soutien. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Mme le président. La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons présente à l'évidence un caractère disparate et nous comprenons bien pourquoi. D'une part, les différents domaines des transports appellent la mise en œuvre de dispositions variées ; d'autre part, il s'agit d'un assemblage de textes qui auraient déjà pu être adoptés précédemment mais ne l'ont pas été pour divers motifs. Les voici maintenant agrégés dans cet ensemble de 31 articles, si l'on tient compte des amendements proposés.

Madame le secrétaire d'Etat, vous ne serez pas étonnée que le groupe UDF vous soutienne sans réserve dans la démarche que vous avez engagée et qui, je l'espère, aboutira à un vote positif.

Je centrerai mon propos sur le domaine maritime, qui représente la partie essentielle du projet puisque 26 articles y sont consacrés.

Si, une fois souligné leur caractère indispensable, certaines dispositions très techniques n'appellent plus guère de commentaires, je dirai quelques mots, en revanche, sur celles relatives à la lutte contre la pollution. Voilà un domaine où notre pays donne l'exemple, et nous ne faisons aujourd'hui que compléter un système juridique de qualité. Il reste cependant un point sur lequel nous avons encore de gros progrès à faire et auquel le maire d'une commune littorale est particulièrement sensible.

Plusieurs fois par an, en effet, je suis obligé de faire procéder au ramassage des débris divers et variés qui échouent sur nos côtes, apportés vague après vague par la marée. C'est une très vieille tradition qui veut que l'on jette par dessus bord tout ce qui n'est pas absolument indispensable à la vie de l'équipage. Autrefois, la plupart de ces objets étaient biodégradables et la nature se chargeait de les éliminer. Ce n'est plus le cas aujourd'hui et il en résulte une gêne considérable sur la totalité de notre littoral. Il faut très sérieusement réfléchir à la manière de lutter plus efficacement contre ces déversements. Plus que par la voie législative, cela passe probablement par un travail pédagogique de longue haleine.

Le texte que nous examinons comporte par ailleurs divers éléments de mise en cohérence avec les directives européennes. Mais je retiendrai, pour ma part, deux sujets qui me semblent faire l'objet d'un traitement plus approfondi : la francisation et l'immatriculation Kerguelen.

L'article 1^{er} procède à l'élargissement des conditions de francisation des navires. Sans vouloir paraphraser notre rapporteur qui a clairement indiqué les problèmes que risque de poser la rédaction actuelle, je tiens à préciser, en tant que titulaire de la circonscription la plus maritime de France, sans doute la seule où le secteur de la pêche soit dominant, à quel point nous souhaitons que soient clairement énoncées les dispositions régissant nos relations avec les pays de l'Entente économique européenne. Il n'y reste que peu d'Etats extérieurs à l'Union européenne, mais parmi ceux-là figurent deux grands pays de pêche, l'Islande et surtout la Norvège. Il serait profon-

dément anormal que nous consentions à ces partenaires, que nous apprécions par ailleurs, des conditions qui ne fassent pas l'objet d'une stricte réciprocité.

M. Michel Bouvard et M. Charles Fèvre, rapporteur. Très bien !

M. Ambroise Guellec. C'est pourtant ce qui se passe actuellement. Sur ce plan, il nous faut adopter sans hésitation l'excellent amendement présenté par le rapporteur. Telle est en tout cas la position du groupe UDF, en phase à ce sujet avec le groupe RPR.

Une autre question relative à la francisation me paraît d'égale importance. Bien sûr, nous n'allons pas la régler aujourd'hui, mais nous devons continuer à y travailler, même si cela fait des années que nous essayons de faire avancer les choses sans trop y parvenir. En matière de transport maritime, les textes européens sont basés, pour l'essentiel, sur la qualité de ressortissant européen des propriétaires et non sur la notion de statut européen du navire. C'est ainsi que se trouvent francisés de façon tout à fait anormale des navires appartenant à des armateurs grecs, ou éventuellement norvégiens, bien qu'ils soient immatriculés un peu partout sur la planète. A Bruxelles, on considère que tout va bien pourvu que l'armateur ait la nationalité d'un Etat de l'ensemble européen. Il en résulte des déséquilibres, des distorsions particulièrement malsaines dans l'exercice de cette activité.

Mais je consacrerai l'essentiel de mon propos aux dispositions les plus controversées de ce texte, c'est-à-dire au fameux article 22, relatif à l'immatriculation au registre des terres australes et antarctiques françaises. Nous avons déjà entendu bien des choses à ce sujet et ce n'est sans doute qu'un début. Je m'étonne néanmoins que certains aient la mémoire aussi courte.

Je ne veux pas parler de M. Colliard, car la position du parti communiste et du syndicat qui le suit...

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Ou le précède !

M. Ambroise Guellec, ... est constante en la matière. C'est à cause de cette position que le paquebot *France*, qui était la fierté du pays, est devenu le *Norway*.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Absolument !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Coulé par la CGT !

M. Michel Bouvard. Les naufrageurs !

M. Ambroise Guellec. Et c'est ainsi qu'un navire qui accumulait les pertes lorsqu'il était exploité en France s'est mis instantanément à faire des bénéfices lorsqu'il est passé sous pavillon norvégien. Cela n'a suscité aucune réaction...

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Sauf une chanson !

M. Ambroise Guellec. ... aucun changement de comportement de ceux qui, il faut le dire, portent l'essentiel de la responsabilité de la perte...

M. Michel Bouvard. Du sabotage ! Ce sont les naufrageurs de l'emploi !

M. Ambroise Guellec. ... de ce fleuron des navires 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.*)

M. Daniel Colliard. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Guellec ?

M. Ambroise Guellec. Volontiers.

Mme le président. La parole est à M. Daniel Colliard, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Daniel Colliard. Je ne veux pas rouvrir le débat sur un épisode important, qui appartient désormais à l'histoire de notre pays.

M. Ambroise Guellec. Malheureusement !

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Triste événement !

M. Daniel Colliard. Je rappelle simplement que les syndicats n'étaient pas restés indifférents au grave déficit d'exploitation du *France*. Ils étaient ouverts à la négociation et avaient formulé des propositions pour la reconversion du paquebot.

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. Tu parles !

M. Daniel Colliard. Deuxièmement, je vous demande d'examiner la situation du *Norway* non seulement au regard des résultats financiers, mais également du point de vue social. Pour la Norvège, quel est l'intérêt d'un bateau qui navigue aux Caraïbes et n'emploie presque aucun personnel norvégien ? C'est à cette caricature que nous risquons d'aboutir avec l'extension du pavillon Kerguelen.

M. Ambroise Guellec. Nous en reparlerons, monsieur Colliard. Mais l'exemple du *France* est l'illustration parfaite de ce qui semble votre devise : périsse la flotte pourvu que subsistent les principes !

M. Daniel Colliard. Pas du tout !

M. Ambroise Guellec. En comparaison des propos très responsables tenus par M. Dupilet – même si nous ne sommes pas d'accord sur certains amendements – c'est un véritable numéro que nous a fait M. Sarre.

M. Michel Bouvard. Il est déjà parti !

M. Ambroise Guellec. Il est invraisemblable que le responsable des transports d'un gouvernement précédent puisse aligner une telle succession de propos irresponsables. Comment ne pas dénoncer une attitude aussi anormale ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Revenant à l'origine de cette immatriculation, il nous faut mettre en évidence que ce ne sont pas nos penchants libéraux irrépressibles qui nous ont conduits à retenir une telle formule. Nous avons à choisir, pour le transport de vrac, secteur essentiel du transport maritime français, entre le passage immédiat et massif sous pavillon international, c'est-à-dire en réalité sous pavillon de complaisance, et une formule adaptée maintenant le pavillon français. Car le pavillon Kerguelen n'existe pas. Il s'agit du pavillon français sous immatriculation aux Terres australes et antarctiques françaises. A l'époque, c'est le sort de plusieurs dizaines de navires qui était en suspens. Il fallait leur donner une compétitivité suffisante pour les maintenir sous pavillon français. Certes, ce n'est pas de gaieté de cœur que l'on enclenche une mécanique conduisant à engager une forte proportion de marins qui ne sont pas des nationaux, et pour un Breton, c'est encore plus difficile. Mais nous savions quel était l'enjeu.

Pour M. Sarre, l'alternative est claire : ou bien on en reste au vrai pavillon français, ou bien on passe à la complaisance ! Bref, compte tenu des contingences inter-

nationales et de la rigueur de la concurrence, M. Sarre nous dit tout crûment : mettez l'ensemble de la flotte française sous pavillon de complaisance ! Rien de moins !

M. Charles Fèvre, rapporteur. C'est irresponsable !

M. Ambroise Guellec. Il faut tout de même être un peu plus sérieux et se rappeler comment les choses se sont passées. Oui, nous avons créé cette immatriculation ! Oui, les armateurs français l'ont utilisée et ils ont bien fait ! Oui, le champ d'application a été étendu en 1989, en 1992, puis en 1993 ! Malgré tout, nous avons plus ou moins bien résisté ; notre classement dans les flottes nationales a baissé au fil du temps ; nous sommes, semble-t-il, au vingt-huitième rang. Mais actuellement, la moitié de nos navires, pour près des trois quarts des tonnages transportés, se trouvent sous immatriculation Kerguelen. Sans elle, la France ne serait plus, en matière de transport maritime, sur l'échiquier international.

On nous parle des Norvégiens. Bien entendu, il est possible de dénoncer les conditions dans lesquelles ils arment leurs navires. Je rappelle seulement que les Norvégiens sont venus nous voir lorsque nous avons mis en place l'immatriculation Kerguelen et que peu de temps après – c'était pourtant un gouvernement socialiste – ils ont créé le NIS, le Norwegian International Ship Register, c'est-à-dire leur immatriculation économique. Actuellement, la Norvège est le troisième ou le quatrième pays au monde en matière de transport maritime avec 900 navires immatriculés au NIS. Oui, il est bon de mettre en regard la situation de nos deux pays.

Reste l'annulation par le Conseil d'Etat du décret du 20 mars 1987. J'éprouve, à titre tout à fait personnel, une certaine perplexité devant cette décision. J'ai en effet le souvenir très net que la rédaction du décret avait été préparée par les services du ministère, mais que nous avons très largement bénéficié du concours du Conseil d'Etat, et tout particulièrement d'un conseiller d'Etat extrêmement compétent en ce domaine. Neuf ans après, on considère que rien ne va plus. Il faut que nous l'acceptions, même avec quelque surprise. Ce qui était constitutionnel à l'époque ne le serait plus maintenant ? Fort bien, nous ferons avec !

A partir de là, il est vrai, madame le secrétaire d'Etat, qu'il faut adapter le texte. Mais la rédaction que vous nous proposez nous semble manquer de netteté sur deux points précis, à propos desquels, je l'espère, la discussion nous permettra de faire toute la lumière.

C'est pourquoi nous avons déposé deux amendements.

Le premier tend à apporter une solution à la situation des navires qui se trouvent – si je puis dire – entre deux eaux en ce moment, du fait, d'une part, de leur immatriculation aux TAAF et, d'autre part, de l'annulation du décret de 1987. Nous devrions trouver la bonne formule.

Le second, peut-être plus difficile, concerne les conditions qui régissent l'exercice de la profession pour les marins concernés par cette immatriculation et qui relèvent du code du travail. Nous aurons très certainement la possibilité de trouver une solution.

En matière de circulation routière, nous appuierons l'amendement que présentera le rapporteur sur le taux zéro d'alcoolémie pour les chauffeurs de car. On nous dira sans doute que le taux zéro est difficile à établir par les instruments de mesure dont on dispose. Je crois qu'on devrait cependant pouvoir y arriver et ce serait, nous semble-t-il, particulièrement utile.

Un dernier point ne relève pas exactement du transport, mais me tient beaucoup à cœur parce que signalisation maritime et transport sont liés. Il s'agit de l'occasion

ratée de délocaliser le service technique des phares et balises, curieusement installé à Bonneuil au nord de Paris, alors que la décision avait été prise par le gouvernement de Jacques Chirac en 1988 de l'implanter à Brest.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Ambroise Guellec. Pour des raisons sur lesquelles je passe – en tout cas le changement politique a été déterminant –, on est revenu sur cette décision qui était bouclée, toutes tendances confondues chez les responsables dans la région bretonne. Cette décision a été d'autant plus regrettable qu'on a envoyé à Brest un petit dispositif de formation alors que le service était resté bien calfeutré dans les plaines de la Brie. Or, curieusement, il y a deux ans, lorsqu'on a voulu poursuivre à juste titre la délocalisation de certains services administratifs parisiens, on s'est avisé d'envoyer celui des phares et balises à Nantes. Les Armoriciens de l'extrême Ouest – vous connaissez bien cette région, madame le secrétaire d'Etat – ne comprennent plus rien ! J'ai essayé de me faire expliquer la raison et j'ai cru comprendre qu'une puissante corporation, que je ne nommerai pas mais que chacun reconnaîtra tout de suite, avait considéré qu'il n'était pas possible d'aller se perdre dans des endroits pareils, alors que nous sommes ouverts sur le grand large,...

M. François-Michel Gonnot, président de la commission. C'est une guerre de Bretons !

M. Ambroise Guellec. ... et que Nantes était tout de même plus agréable ! C'est invraisemblable !

Madame le secrétaire d'Etat, il est encore temps de revenir sur une décision qui n'est pas cohérente du tout et de reprendre l'excellent projet – je crois pouvoir le dire, certes sans modestie – que nous avons élaboré en 1988. Je me permets d'appeler tout spécialement votre attention sur ce point, mais je n'attends pas de réponse tout de suite.

Enfin, je vous assure, au nom de l'ensemble de notre groupe, que nous comprenons bien la difficulté d'être ministre dans certaines périodes difficiles. Les transports, nous le savons, sont le ministère traditionnellement le plus agité.

Lorsqu'il s'agit, comme aujourd'hui, d'assurer la nécessaire modernisation de ce secteur tout en préservant – nous le comprenons bien – les intérêts légitimes de tous ceux qui concourent à ce qu'il reste un élément vital de l'économie de notre pays, nous savons que la charge est particulièrement lourde. Nous nous réjouissons de voir que, avec beaucoup d'énergie, de compétence et de talent aussi, vous poursuivez, avec Bernard Pons, la démarche que nous soutenons vers cette modernisation qui s'impose à nous. Sachez que nous serons à vos côtés dans la période difficile que nous traversons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Mme le président. La parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi voté par le Sénat, relatif aux transports, qui nous est soumis aujourd'hui, contient des dispositions qui nous concernent tous : je veux parler des mesures relatives à la sécurité routière.

Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Mes collègues les ont rappelés. Ils soulignent l'ampleur du problème : en 1994, 8 533 de nos concitoyens ont été tués sur les routes ; il faut ajouter à ce bilan déjà lourd plus de 43 500 blessés graves.

L'un des responsables, tout désigné, de cette tragique situation est, sans aucun doute – et personne ne le conteste – l'abus d'alcool. L'alcoolisme constitue – chacun en est conscient – un véritable fléau dont nous devons nous préoccuper. Votre projet de loi, madame le secrétaire d'Etat, dont l'article 26, étendant à l'accompagnateur d'un élève conducteur les mesures de lutte contre l'ivresse au volant, va dans la bonne direction.

Si l'alcool est impliqué dans 40 p. 100 des accidents mortels de la route, l'élue d'une région viticole que je suis, se doit cependant de répéter une fois de plus qu'il ne faut pas que la dénonciation justifiée de la consommation abusive d'alcool se transforme en accusation systématique de la consommation de vin. La chasse aux consommateurs modérés et certaines mesures discriminatoires, telles que celles contenues dans la loi Evin, qui éludait la distinction, pourtant essentielle, entre l'usage et l'abus d'alcool, pénalisent gravement notre viticulture qui est une activité économique de tout premier plan, tant en termes d'emploi qu'en termes d'excédent commercial.

La lutte contre l'alcoolisme passe par une véritable politique de prévention et d'éducation à la modération. Vous me permettez de regretter qu'il n'y ait pas eu encore à ce jour dans notre pays une véritable volonté et de vrais moyens dégagés pour lutter contre ce fléau.

Dans certains cas – je pense tout particulièrement aux conducteurs d'autocars de grand tourisme ou de transport scolaire – l'objectif à atteindre est le taux d'alcoolémie zéro ; l'amendement, n° 28, adopté par la commission de la production et des échanges va dans ce sens. Pour qu'une telle mesure soit efficace, il faut subordonner la mise en route même du véhicule à un alcooltest négatif. Le système est en cours d'étude chez certains constructeurs automobiles ; il faut l'encourager.

Si l'abus d'alcool constitue une menace au volant, il en est de même de la prise de stupéfiants. Force est de constater que, sur ce point, nous avons pris, madame le secrétaire d'Etat, un retard énorme sur nos voisins européens.

M. Michel Bouvard. Très juste !

M. Thierry Mariani. L'Allemagne, la Belgique, la Grande-Bretagne, l'Espagne – pour ne citer que ces quelques exemples – ont mis en place une législation qui autorise la police à imposer une prise de sang afin de vérifier que le conducteur n'est pas sous l'emprise d'une drogue. Certes, comme le soulignent les experts qui viennent de publier un livre blanc sur la question, une telle mesure se heurte à des obstacles techniques et juridiques. Cependant, rien ne nous empêche de lever les obstacles juridiques afin d'être prêts, le jour où la science aura levé les incertitudes concernant la fiabilité ainsi que les modalités du dépistage.

Il y a quelques jours, madame le secrétaire d'Etat, à Caderousse, à quelques kilomètres de Châteauneuf-du-Pape, dans ma circonscription, une *rave party*, comme on dit aujourd'hui, réunissait 2 000 personnes. Les accidents provoqués par des jeunes qui conduisaient étaient dus certainement plus à l'abus de stupéfiants qu'à l'abus de côtes-du-rhône. Si l'on peut détecter l'abus du second produit, rien n'est encore fait à l'heure actuelle pour détecter le premier.

C'est pourquoi, madame le secrétaire d'Etat, comme mon collègue Bouvard, je soutiendrai l'amendement déposé par notre collègue Accoyer, qui va dans le bon sens.

La sécurité routière repose aussi sur la fiabilité des véhicules autorisés à circuler. C'est le second point que je souhaite aborder.

Il est tout à fait irresponsable de laisser circuler des véhicules dangereux. Certes, l'extension du contrôle technique ainsi que la reconduction de la prime à la casse apportent des avancées notables en la matière. Cependant, je ne peux que regretter que cette prime ne soit pas étendue à l'achat d'un véhicule d'occasion de moins de cinq ans, ce qui permettrait à des personnes qui n'ont pas les moyens d'acheter une voiture neuve – et elles sont nombreuses – de se procurer à moindre coût un véhicule plus conforme aux normes de sécurité que celui qu'elles possédaient auparavant. Il ne faut pas perdre de vue que l'objectif de la prime à la casse est de favoriser le remplacement progressif des véhicules ayant atteint leur limite d'âge par d'autres véhicules plus sûrs.

De même, il faut encourager la réparation par de vrais professionnels – j'insiste sur ce point – des voitures accidentées afin que celles-ci puissent être réimmatriculées après un rapport d'expertise certifiant qu'elles sont en état de circuler dans des conditions normales de sécurité.

Pour cette raison, madame le secrétaire d'Etat, j'approuve l'amendement que vous avez déposé à ce sujet au Sénat et qui figure dans le projet de loi que vous nous présentez aujourd'hui.

Pour conclure, madame le secrétaire d'Etat, je tiens à rendre hommage à votre action en faveur de la prévention concernant les jeunes et, en particulier, les jeunes cyclomotoristes.

Je ne peux que me réjouir de votre décision de tirer les conséquences de la création du brevet de sécurité routière, qui est un élément déterminant de votre action en ce sens.

En effet, il fallait réduire les amendes pour défaut de brevet afin de s'adapter au public concerné, c'est-à-dire des jeunes de quatorze à seize ans. Il serait peut-être opportun, madame le secrétaire d'Etat, d'étendre l'idée du brevet à la conduite des véhicules dits « sans permis » qui, bien qu'étant fortement limités au niveau de leur vitesse, n'en sont pas pour autant placés en dehors du trafic normal dans les grandes agglomérations.

Madame le secrétaire d'Etat, prévention, responsabilisation sont les maîtres mots d'une action efficace qui vise à diminuer le nombre de victimes sur les routes. La répression, nécessaire à certains égards, n'intervient souvent que trop tard. Vous l'avez bien compris et agissez en conséquence. C'est pourquoi je voterai avec conviction votre 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.*)

Mme le président. La parole est à M. Marc-Philippe Daubresse.

M. Marc-Philippe Daubresse. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, une loi peut-elle en cacher une autre ? Dans l'excellent rapport qu'il a présenté, au nom de la commission de la production et des échanges, notre collègue Fèvre pose cette question en exergue. Le projet qui nous est présenté aujourd'hui est-il une loi fourre-tout, une loi portant diverses dispositions, qui nous a permis, au fil des interventions, de voyager des îles Kerguelen à Châteauneuf-du-Pape, ou faut-il y voir le début d'une loi de modernisation sur les transports prenant en compte leur adaptation aux indispensables évolutions économiques, sociales, notamment à la déréglementation européenne ?

Il reprend, pour une bonne part, les dispositions de la loi Bosson de 1994 que nous avons votée ici en première lecture. C'était une bonne loi ; à l'évidence, nous devons être cohérents et manifester à nouveau notre approbation.

Ce projet de loi concerne la sécurité des transports en général, sujet qui a été illustré au début de l'année par les contrats de progrès avec le monde du transport routier. Il concerne donc les conditions de concurrence et d'égalité au regard des réglementations sociales et fiscales de l'ensemble des pays européens. Nous avons bien vu l'engouement des transporteurs routiers pour accompagner le Gouvernement dans ce nécessaire contrat de progrès afin d'améliorer la sécurité, mais nous sommes aussi conscients des difficultés qu'ils rencontrent dès lors qu'ils se trouvent confrontés à d'autres transporteurs européens qui peuvent leur prendre une part de marché non négligeable si nous n'aboutissons pas à une harmonisation de nos réglementations.

Ce projet de loi pose aussi, par son article 22, le problème du pavillon Kerguelen et donc ceux de la pérennité de la flotte française et de la politique européenne commune que nous devons élaborer en matière de transports maritimes.

Tous ces aspects montrent bien la nécessité de réfléchir à terme à une loi sur la modernisation des transports, qui puisse concilier la concurrence, la complémentarité des modes, la sécurité et l'adaptation de la France à l'évolution considérable que va connaître l'Europe dans les années qui viennent.

Je n'insisterai pas sur le transport maritime. Je veux cependant souligner, après Ambroise Guellec, que les interventions de nos collègues communiste et socialiste sont tout de même un peu fortes : à quoi bon agiter le drapeau français sur un navire qui coule ? Et M. Dupilet a eu d'ailleurs quelque difficulté pour concilier deux exigences apparemment contradictoires : tout faire pour rendre notre flotte concurrentielle en réduisant les écarts de coûts – il peut l'apprécier, au quotidien, avec la concurrence franco-britannique dans le trafic trans-Manche – et tout faire pour éviter que, à terme, le pavillon français ne flotte sur des navires à équipages coréens ou philippins, ce qui serait la disparition programmée des marins français. Il faut donc faire preuve d'efficacité dans cette situation qu'a bien exposée Ambroise Guellec, en maintenant ce pavillon *bis*, ne serait-ce qu'à cause de l'annulation du décret du 20 mars 1987, et en obtenant du Gouvernement, dans les décrets d'application, des garanties notamment sur les catégories de navires concernées et sur la proportion de marins français. Je crois que les deux amendements présentés par le groupe UDF vont tout à fait dans ce sens et préciseront utilement le projet de loi.

S'agissant des transports aériens, ce projet reprend les articles de la loi Bosson de 1994 et tire les conséquences positives de la déréglementation européenne puisqu'il renforce la sécurité dans les aéroports, ce qui est tout à fait nécessaire dans la période de terrorisme que nous traversons. Sur ce point, en entendant M. Sarre, je me posais la question de savoir s'il ne regardait pas l'avenir dans un rétroviseur ! Entre un ultralibéralisme aveugle qui ne prendrait en compte que les conditions de coût et de productivité et l'ultraprotectionnisme dépassé qu'il a manifesté, il y a place pour un modèle français humaniste qui essaie de s'adapter à l'évolution du monde et de prendre en compte les conditions sociales dans lesquelles les ressortissants français peuvent évoluer dans le domaine du transport.

J'en viens au transport routier et à la sécurité routière.

On a beaucoup parlé de sécurité routière, d'alcoolémie. Les mesures qui nous sont proposées sont bonnes : elles vont dans le sens du toilettage, mais aussi du renforcement de l'efficacité des systèmes de sécurité sur nos routes. On peut regretter qu'elles ne soient pas assez ambitieuses. Pour ma part, j'aurais souhaité, pour le renforcement du rôle du Parlement, qu'on aille au bout d'un débat intéressant, qui a créé des clivages au sein des différents groupes politiques, sur le délit de grand excès de vitesse. Le problème avait été posé ; il faudra le trancher un jour et l'on peut regretter qu'il ne l'ait pas été aujourd'hui.

Le groupe UDF apportera son soutien total à l'amendement que présentera la commission de la production sur l'exigence du taux d'alcoolémie zéro pour les conducteurs de transports en commun. Chacun mesure bien le problème de sécurité que pose la circulation des autobus, notamment quand ils transportent des jeunes sur les routes. Chacun mesure bien aussi celui que posent les poids lourds qui transitent sur nos routes. Il faudra – je le disais tout à l'heure – essayer d'apporter des réponses pour que les transports routiers, qui jouent le jeu du contrat de progrès, aient la certitude que, à terme, on parviendra à une harmonisation des législations européennes.

M. Michel Bouvard. Très bien !

M. Marc-Philippe Daubresse. Il faudra aussi interroger le Gouvernement sur sa politique en faveur de l'intermodalité pour sortir du « tout-routier » parce que nous connaissons bien la cause des mesures que nous prenons en matière d'alcoolémie. Il est nécessaire d'envisager des réformes structurelles de fond dans ce domaine.

J'en profite, madame le secrétaire d'Etat, dans un contexte difficile, pour saluer les excellentes propositions que contient en ce domaine le contrat de plan Etat-SNCF. Tout le monde parle aujourd'hui de retraite, du statut des cheminots, des conditions financières de productivité de la SNCF. Tout le monde tient des discours gestionnaires et comptables. On comprend bien, dans le contexte de déficit que connaît notre pays, l'importance de ces problèmes, mais personne ne parle des avancées positives de ce contrat de plan tant en matière de transports régionaux qu'en matière de conditions tarifaires pour les usagers et d'intermodalité. Vous permettez au président du conseil national des transports combinés de souligner les avancées très importantes que prévoit ce contrat de plan et d'insister sur le fait qu'il constitue une réelle chance pour notre pays par rapport aux progrès déjà réalisés par d'autres pays européens, en particulier l'Allemagne.

Madame le secrétaire d'Etat, une loi peut-elle en cacher une autre ? A l'évidence, les mesures qui sont proposées dans ce projet de loi sont bonnes. Y aura-t-il, à terme, une loi de modernisation sur les transports pour nous adapter à l'Europe du XXI^e siècle ? Nous devons nous poser la question. Est-il trop ambitieux de penser d'ores et déjà à définir un modèle français humaniste situé entre l'ultraprotectionnisme et l'ultralibéralisme, un modèle qui sache jouer de la complémentarité des modes, qui sache réglementer la concurrence et assurer la sécurité ?

Telles sont les questions que pose ce projet de loi auquel le groupe UDF apporte bien évidemment son total soutien. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Mme le président. La parole est à M. André Angot.

M. André Angot. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous sommes entrés, depuis de nombreuses années, dans une économie mondiale caractérisée par l'augmentation constante des échanges de marchandises et de personnes, assurés par des moyens de transports terrestres, maritimes et aériens toujours plus développés et internationalisés. Cette mondialisation des moyens de transport nécessite une adaptation continue de nos réglementations ; c'est l'objet du texte de loi que vous nous soumettez aujourd'hui.

S'agissant des transports maritimes, le projet vise à établir ou à faire appliquer une réglementation plus sévère pour le contrôle. Trop souvent, les côtes françaises, bretonnes en particulier, sont envahies de matériaux ou de matières les plus hétéroclites, dangereux ou nuisibles pour notre environnement : hydrocarbures, fûts toxiques, cigarettes, haschisch, seringues, couches-culottes, billes de bois, détonateurs, etc. La plus grande diversité règne d'une livraison à l'autre !

La plupart du temps, il n'est malheureusement pas possible d'identifier les navires responsables de ces pollutions. Et quand les pollueurs sont identifiés, les sanctions sont souvent inefficaces à cause de la lenteur de la procédure.

M. Michel Bouvard. C'est juste !

M. André Angot. Plusieurs affaires de pollution maritime, notamment celle survenue récemment au large d'Ouessant, nous montrent à quel point répression doit rimer avec urgence pour être efficace. La complexité de telles affaires mettant en cause la plupart du temps des défendeurs étrangers, dont la nationalité du pavillon et celle de l'armateur sont parfois différentes, suppose une saisine rapide de la juridiction *ad hoc*, ce qui n'est malheureusement pas le cas actuellement, si l'on en croit un exemple récent. Le pétrolier *Héliopolis* immatriculé à Alexandrie a été repéré, en février dernier, par un avion des douanes basé à Lorient, en train de dégazer au large de l'île d'Ouessant. Le parquet de Paris, seul compétent pour engager les poursuites des infractions commises hors des eaux territoriales, dans la zone des 200 milles marins, n'a ouvert une information judiciaire qu'en août, soit six mois après la constatation de l'infraction. Ce délai trop long n'est pas favorable à une répression efficace des faits.

En revanche, la justice a réussi à bloquer en vingt-quatre heures dans le port de Bilbao un cargo chilien pris en flagrant délit. Le juge avait été immédiatement saisi, une sanction immédiate s'en était suivie.

Deux solutions pourraient permettre de réduire très sensiblement les pollutions intentionnelles, particulièrement préjudiciables à notre environnement : inclure le nettoyage des cuves des navires dans la redevance portuaire – cela nécessiterait une harmonisation au niveau européen – et modifier la procédure de saisine du juge afin de l'accélérer, en créant un délit spécifique à une procédure de saisine *ipso facto*. Dans cette dernière hypothèse, la compétence exclusive du parquet de Paris pourrait être partagée dans la zone des 200 milles avec une autre autorité juridictionnelle désignée au sein de chaque quartier maritime. Le dossier ferait alors l'objet d'une préinstruction avec décision immédiate avant d'être centralisé *in fine* près le parquet de Paris. Les délais de saisine seraient ainsi considérablement réduits. J'ai déposé un amendement dans ce sens.

S'agissant des transports routiers – plusieurs collègues ont déjà abordé le problème – les transporteurs français ont signé un contrat de progrès. Ils ont pris l'initiative de

la démarche et ont su engager les réformes réglementaires et sociales nécessaires, malgré de fortes incidences économiques sur leurs coûts de revient. Ils sont les premiers en Europe et, malheureusement, les seuls à agir de cette façon. En effet, de nombreuses entreprises européennes de transports, notamment belges et hollandaises...

M. Jean-Jacques Weber. Espagnoles également !

M. André Angot. ... se positionnent sur notre marché intérieur, sans que les mêmes règles leur soient appliquées. Cette concurrence déloyale n'est pas supportable. Les professionnels français réclament plus de contrôles et des sanctions réellement dissuasives, et surtout immédiates, avec des procédures de flagrant délit avec des sanctions équivalentes quelle que soit la nationalité du contrevenant.

Un autre problème se pose, madame le secrétaire d'Etat : le contrat de progrès prévoit des mesures relatives à la flexibilité de l'emploi, notamment au niveau des horaires, avec un plafond d'heures de travail sur une période globale de trois mois. Or ce principe, qui consiste à travailler plus ou moins sur la période de trois mois en fonction des impératifs économiques de l'entreprise, rencontre l'hostilité de certains inspecteurs du travail qui n'admettent pas cette souplesse. Une harmonisation est nécessaire afin que le contrat soit reconnu par les deux parties.

M. Jean-Jacques Weber. Exactement !

M. André Angot. Enfin, bien que ce texte ne porte pas sur les dispositions du contrôle technique des véhicules qui sont du domaine réglementaire, je souhaite, madame le secrétaire d'Etat, vous faire une proposition. Dorénavant, le contrôle sera obligatoire dès la quatrième année, puis tous les deux ans. Tout en saluant l'intérêt de ce dispositif pour la sécurité routière, je fais toutefois remarquer que certains automobilistes parcourent annuellement peu de kilomètres. Ainsi, il arrive que le véhicule de certains retraités, acheté neuf, n'affiche, au bout de quatre ans, qu'un kilométrage très faible, ce qui réduit sensiblement l'usure de ses principaux organes mécaniques. Serait-il possible de subordonner le contrôle technique à un minimum kilométrique, par exemple 30 000 kilomètres, et en conséquence de décaler d'un an la date du contrôle dans l'hypothèse où ce minimum ne serait pas atteint. Cette mesure d'économie serait appréciée par les personnes à revenus modestes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française.*)

Mme le président. La parole est à M. Jean-Claude Lemoine.

M. Jean-Claude Lemoine. Madame le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui comporte différentes mesures relatives au transport maritime et aérien qui viennent compléter notre réglementation et l'harmoniser en raison de notre appartenance à l'Union européenne.

Sur chacun de ces points, tant le rapporteur de la commission de la production et des échanges, notre collègue Charles Fèvre, que l'orateur du groupe RPR, M. Bouvard, se sont très clairement exprimés, enrichissant le texte d'amendements tout à fait opportuns. Aussi ne puis-je qu'approuver, sans réserve, les positions et avis qu'ils ont exprimés.

Le titre III du projet de loi qui nous est soumis porte sur différentes dispositions relatives au transport routier. Plus précisément, les mesures proposées ont pour but de compléter la législation applicable en matière de conduite sous l'emprise d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste, en l'étendant aux accompagnateurs d'un élève conducteur. Ces dispositions viennent renforcer les mesures existantes contre ce fléau que constitue l'alcool et ne peuvent qu'être approuvées.

Dans le cadre des dispositions prises en faveur de la sécurité routière, je souhaite vous proposer d'examiner trois mesures. L'une, sous la forme d'un amendement au texte qui nous est soumis, concerne les voiturettes. Sur les deux autres, je souhaiterais connaître la position du Gouvernement. Elles portent sur l'aptitude physique des conducteurs âgés et la sécurité dans les stations-service.

Le nombre des voiturettes augmente et continuera vraisemblablement d'augmenter. En 1993, plus de 70 000 de ces véhicules étaient en circulation. Or, en raison de leur faible vitesse, ils présentent un danger, notamment sur les routes situées en dehors des agglomérations. En effet, une étude publiée en 1993 indique que, pour la période 1983-1991, le recensement par la gendarmerie des accidents impliquant le conducteur d'une voiturette fait apparaître une moyenne de plus de 100 accidents corporels par an, chiffre à rapprocher du nombre des véhicules immatriculés, ce qui montre qu'il s'agit parfois d'engins dangereux, même si le parc en circulation est faible.

Aussi ai-je souhaité présenter un amendement ayant pour but de prévoir l'obligation d'équiper ces véhicules d'un dispositif de signalisation et d'identification, type gyrophare ou autre dispositif réfléchissant, qui permettrait de les repérer suffisamment tôt et d'éviter les risques de collision. Je m'empresse d'ajouter que j'avais déjà déposé un tel amendement l'an dernier, qui fut rejeté par le Gouvernement au motif de la nécessaire harmonisation de la réglementation européenne. Cependant, votre prédécesseur, madame le secrétaire d'Etat, estimant que ma proposition était tout à fait justifiée, s'était engagé à la faire étudier et à la soumettre au Conseil des ministres des transports de l'Union européenne, dont la France assurait alors la présidence.

J'ignore ce qu'il en est advenu, mais je crois qu'il faut aujourd'hui, pour apporter une réponse à cette cause bien réelle d'accidents, que la France se montre pionnière, et rien ne nous empêche d'adapter notre réglementation nationale en la matière.

Une autre mesure pourrait à mon sens contribuer à la sécurité routière. Elle concerne l'aptitude physique des conducteurs âgés. A l'instar des chauffeurs de poids lourds qui sont soumis à l'obligation de subir régulièrement un contrôle médical, ne pourrait-on pas prévoir une obligation similaire pour les conducteurs de véhicules de tourisme âgés de soixante-cinq ans ou plus ? Dans ce cas, et afin de ne pas faire subir aux intéressés une charge financière trop lourde, il serait possible, plutôt que de recourir à une commission médicale, que l'examen soit effectué par le médecin traitant, qui délivrerait un certificat attestant la capacité à conduire. Cet examen pourrait être renouvelé tous les cinq ans, par exemple.

Enfin, un dispositif préventif pourrait également, dans un tout autre domaine, apporter sa contribution à la sécurité routière. La sécurité dans les stations de carburant, sans d'ailleurs qu'on le soupçonne, est menacée quotidiennement par la distribution de carburant en libre-service. Aucun contrôle, aucune surveillance ne sont pratiqués dans ces stations et le risque est patent, et probablement beaucoup plus élevé qu'on ne le pense,

qu'un automobiliste imprudent, laissant tourner son moteur ou jetant un mégot, provoque un incendie, voire une explosion qui pourrait être catastrophique. Pour parer à de tels risques, ne serait-il pas envisageable que des dispositions, prises en accord et en partenariat avec les sociétés de distributeurs de carburant, incitent au recrutement de salariés qui pourraient, comme c'était encore le cas il y a quelques années, distribuer le carburant et veiller à la sécurité à l'intérieur de la station ?

Par ailleurs, ces mesures participeraient activement à la lutte pour l'emploi et contre le chômage et ne devraient entraîner aucun surcoût pour l'usager, comme le prouvent les prix pratiqués, qui sont souvent plus élevés dans les stations libre-service que chez les distributeurs qui assurent ce service pour leurs clients.

Ces deux dernières propositions, si elles n'impliquent pas des mesures immédiates à inclure dans le présent projet de loi, méritent à mon sens réflexion parce qu'elles s'inscrivent dans une perspective de prévention en matière de sécurité routière. C'est la raison pour laquelle j'ai souhaité les soumettre aujourd'hui au Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

Mme le président. La discussion générale est close.

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat aux transports.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Madame le président, mesdames, messieurs les députés, le rapporteur a fait un travail si intéressant et les interventions des orateurs ont été si riches que je ne reviendrai pas sur ce qui porte sur le texte même car nous aurons l'occasion, en examinant les articles et les amendements, d'approfondir les différentes questions posées. En revanche, je voudrais dire quelques mots sur différents points qui ne figurent pas dans le texte mais en forment l'environnement.

Je voudrais d'abord remercier tous les intervenants, à commencer par M. Bouvard, qui ont souligné l'importance de ce qu'on appelle le contrat de progrès pour les transports routiers, qui sera un facteur non seulement de sécurité routière, mais aussi de qualité de l'environnement, de progression de l'emploi et, de manière générale, de progrès social et d'amélioration des conditions de travail dans ce secteur. Nous assistons là à une révolution économique et sociale, qui est entre les mains des partenaires sociaux, syndicats ouvriers et syndicats patronaux. Elle est tout à fait remarquable et mérite d'être saluée. Pour tout dire, on aimerait trouver un peu plus souvent dans la société française, et dans ses évolutions dont on a tant besoin, cet esprit de responsabilité dont on a tant besoin.

Je souligne également l'intérêt qui s'attache, comme plusieurs intervenants l'ont indiqué, notamment M. Daubresse, à une approche intermodale de la politique des transports. Vous savez que Bernard Pons et moi-même y sommes extrêmement attachés. Sur ce sujet, je pense que progressivement devrait s'améliorer la réflexion collective, y compris celle du Parlement, s'il le veut bien.

Mais je voudrais surtout répondre aux propos tenus par M. Georges Sarre sur les questions ferroviaires. Comme M. Bouvard, comme l'ensemble du Gouvernement, aux côtés de Bernard Pons, je suis de ceux qui pensent que la SNCF est une chance pour la France. Il est donc tout à fait irresponsable et inconséquent de laisser entendre, comme on l'a fait tout à l'heure, qu'on voudrait mettre en cause le statut de l'entreprise publique SNCF et qu'on voudrait la démanteler, au moment où

180 000 cheminots et 350 000 retraités s'interrogent. Ne laissons pas supposer de telles choses ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Il est également tout à fait irresponsable et inconsideré, et c'est manquer de respect vis-à-vis des cheminots eux-mêmes, de laisser entendre qu'on pourrait s'attaquer à leur statut. Il est incorrect aussi vis-à-vis des citoyens et de tous ceux qui sont attachés au service public de laisser penser que le Gouvernement pourrait avoir décidé de fermer je ne sais trop combien de kilomètres de lignes, alors qu'il a été affirmé avec la plus grande clarté, hier encore, par Bernard Pons que nous n'avions en aucun cas l'intention de fermer la moindre ligne dans le cadre du contrat de plan, mais que nous voulions, au contraire, appliquer la loi d'aménagement du territoire, qui prévoit le développement du transport ferroviaire au service de l'ensemble de la nation et de son territoire.

Je tiens à souligner que le contrat de plan que nous mettons sur la table, M. Daubresse, M. Bouvard et quelques autres l'ont dit, est une chance pour l'entreprise. Celle-ci est dans l'incertitude, parce que son avenir n'est pas garanti. Nous le lui garantissons, en faisant en sorte que dans les cinq ans qui viennent, les aides publiques, 40 milliards par an – les citoyens ne le savent pas assez ! –, sont garanties, de manière indexée, à la SNCF.

M. Michel Bouvard. C'est considérable !

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Nous lui garantissons son avenir parce que nous envisageons de consacrer 100 milliards au désendettement : 37 milliards dès 1996, et le solde entre les mains des cheminots parce que nous leur faisons confiance.

Je tenais, sur ce sujet, à remettre les pendules à l'heure, car il est inadmissible de continuer à démoraliser les cheminots et la population française en tenant des propos que je considère, je le répète, comme irresponsables. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Les autres éléments de la discussion seront abordés dans le cadre de l'examen des amendements, pour la plupart intéressants, qui ont été déposés. Peut-être pouvons-nous maintenant, si vous le voulez bien, madame le président, commencer leur examen.

Discussion des articles

Mme le président. La commission considérant qu'il n'y a pas lieu de tenir la réunion prévue par l'article 91, alinéa 9, du règlement, j'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

Article 1^{er}

Mme le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

TITRE I^{er}

MESURES RELATIVES AU TRANSPORT MARITIME

CHAPITRE I^{er}

Dispositions relatives à la francisation des navires

« Art. 1^{er}. – La loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer est ainsi modifiée :

« I. – A. – Aux 1^o, 3^o et 4^o de l'article 3, les mots : "à des Français" sont remplacés par les mots : "à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen".

« B. – Le début du 2^o du même article est ainsi rédigé :

« Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

« Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son siège social. L'exploitation et l'utilisation du navire doivent alors être également dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

« En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen :

« a) dans les sociétés anonymes... (*le reste sans changement*). »

« II. – Le début du 2^o de l'article 3-1 est ainsi rédigé :

« Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale, répondant aux conditions prévues respectivement au 1^o ou au 2^o de l'article 3, qui en assure le contrôle... (*le reste sans changement*). »

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

« Dans les premier et troisième alinéas du I de l'article 1^{er}, après les mots : "Communauté européenne ou", insérer les mots : ", s'agissant de navires armés au commerce ou à la plaisance,". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Par cet amendement nous demandons de ne retenir que les navires armés au commerce ou à la plaisance, en excluant les navires armés à la pêche des dispositions relatives à l'Espace économique européen.

S'agissant de l'Espace économique européen, et donc d'un accord international, je rappelle que, aux termes de notre Constitution, il devrait y avoir réciprocité. Or, quelle est la réalité ? Les ressortissants communautaires ne peuvent immatriculer les navires de pêche ni en Norvège, ni en Islande. Par ailleurs, la pêche est exclue de l'Espace économique européen. Enfin, en raison des prix de revient des pêcheurs norvégiens, ce serait introduire les renards dans le poulailler, car on ne pourrait plus contrôler les quotas qu'impose la Communauté économique européenne, ni les règles d'origine. Nous ne pouvons nous payer le luxe de créer tant de désordre dans la pêche, connaissant les problèmes des pêcheurs de l'Union, mais surtout de la France.

Telles sont les raisons de l'amendement n° 1 qui a été adopté par la commission.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Compte tenu de l'avis du rapporteur et de l'intervention tout à l'heure de M. Guellec, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

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

« Dans les deuxième et troisième alinéas du B du I de l'article 1^{er}, après les mots : "un établissement", supprimer le mot : "stable". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Le mot « établissement » et le mot « stable » ont la même racine. Par conséquent, c'est un petit peu une redondance.

Deuxièmement, un établissement est stable par définition. Je ne connais pas d'établissement itinérant ou temporaire.

Enfin, il n'est pas évident que le terme « stable » n'affaiblit pas en réalité le terme « établissement ».

Par conséquent, je crois que le terme « établissement », dont la définition est bien connue et qui est une notion juridique, se suffit à lui-même.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement dans la mesure où la rédaction proposée par le projet est précisément calquée sur l'appréciation que font les instances communautaires d'un lien économique réel existant entre le navire et l'Etat qui octroie le pavillon.

Dans une certaine mesure, monsieur le rapporteur, cet amendement irait à l'encontre même de l'objectif que vous poursuivez.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 48, ainsi rédigé :

« Supprimer les trois derniers alinéas du B du I de l'article 1^{er}. »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Si vous le permettez, madame le président, je défendrai en même temps l'amendement n° 49 qui porte sur l'article 2 et dont l'objet est similaire.

Ces amendements visent à écarter une proposition qui, allant bien au-delà des exigences de l'Union européenne en matière de droit maritime, s'inscrit dans ce vaste et condamnable projet qui consiste à faire basculer les flottes de commerce françaises et européennes dans la complaisance.

Ces dispositions dites relatives à la francisation des navires vont aboutir à ce que des sociétés françaises constituées selon la loi française exercent leurs activités sur un territoire étranger à notre pays et à l'Union européenne.

La seule garantie, selon le projet de loi, serait que l'exploitation et l'utilisation du navire soient également dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français. Il s'agit là d'une pure fiction et ce ne sont pas les dispositions relatives au transport maritime international prévues à l'article 3 du projet de loi qui permettent le contrôle du pavillon par les autorités de l'Etat.

La francisation des navires prévue par l'article 1^{er} du projet de loi autoriserait l'organisation de la complaisance à partir du sol de France tout en permettant à l'armateur d'avoir son principal établissement à l'étranger. On autorise ainsi l'évasion de la flotte française à l'étranger. C'est une démission politique, au projet d'un libéralisme dont les peuples français et européens auraient à payer le prix.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, considérant qu'il est contraire au principe de libre circulation tel qu'il est défini au 2° du B.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. Il s'en est strictement tenu à ses obligations communautaires, ni plus ni moins. Il a en particulier veillé à ce que, dans tous les cas, l'exploitation et l'utilisation d'un navire soient dirigées et contrôlées par un établissement stable situé sur le territoire national.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 48.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié par l'amendement n° 1.

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

Article 2

Mme le président. « Art. 2. – L'article 219 du code des douanes est ainsi modifié :

« I. – Aux A, C et D du 2 du I, les mots : "à des Français" sont remplacés par les mots : "à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen". »

« II. – Le début du B du 2 du I est ainsi rédigé :

« Soit appartenir pour le tout à des sociétés ayant leur siège social sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que l'exploitation et l'utilisation du navire soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

« Toutefois, le siège social peut être situé dans un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne ou n'étant pas partie à l'accord sur l'Espace économique européen lorsque, en application d'une convention conclue entre la France et cet Etat, une société constituée conformément à la loi française peut régulièrement exercer son activité sur le territoire dudit Etat et y avoir son

siège social. L'exploitation et l'utilisation du navire doivent alors être également dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

« En outre, quel que soit le lieu du siège social, doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen :

« a) dans les sociétés anonymes... (*le reste sans changement*). »

« III. – Le début du 2° du 3 du I est ainsi rédigé :

« Lorsque le navire a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale, répondant aux conditions prévues respectivement aux paragraphes A et B du 2 ci-dessus, qui en assure le contrôle... (*le reste sans changement*). »

M. Fèvre, rapporteur, a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Dans le I et le deuxième alinéa du II de l'article 2, après les mots : "Communauté européenne ou", insérer les mots : ", s'agissant des navires armés au commerce ou à la plaisance,". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. C'est la transposition pure et simple de ce qui a été décidé il y a un instant en ce qui concerne les navires de pêche.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Comme tout à l'heure, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(*L'amendement est adopté.*)

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

« Dans les deuxième et troisième alinéas du II de l'article 2, après les mots : "un établissement", supprimer le mot : "stable". »

La commission maintient-elle cet amendement, monsieur le rapporteur ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. Je le retire, madame le président.

Mme le président. L'amendement n° 4 est retiré.

M. Colliard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 49, ainsi rédigé :

« Supprimer les trois derniers alinéas du II de l'article 2. »

Cet amendement a déjà été défendu.

La commission et le Gouvernement ont donné leur avis.

Je mets aux voix l'amendement n° 49.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

Je mets aux voix l'article 2, modifié par l'amendement n° 3.

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

Article 3

Mme le président. Je donne lecture de l'article 3 :

CHAPITRE II

Dispositions relatives aux transports maritimes d'intérêt national

« Art. 3. – La loi n° 69-441 du 20 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national est ainsi modifiée :

« I. – L'article 1^{er} est complété par un second alinéa ainsi rédigé :

« Ces dispositions sont également applicables aux armateurs de nationalité étrangère des navires battant pavillon français. »

« II. – L'article 3 est complété par trois alinéas ainsi rédigés :

« L'accord précise dans quelles conditions l'utilisation du navire pendant un transport d'intérêt national peut être soumise à des instructions du ministre utilisateur dérogeant aux règles normales d'exploitation et, pour les besoins de la défense nationale, aux conditions applicables en matière de nationalité des équipages.

« Ces instructions dérogatoires sont notifiées à l'armateur.

« Le capitaine et les membres de l'équipage ne peuvent faire l'objet de poursuites disciplinaires du fait de l'exécution de ces instructions. »

« III. – L'article 4 est ainsi modifié :

« A. – Au premier alinéa, les mots : "selon les modalités fixées par le titre II de la loi du 11 juillet 1938 sur l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre, modifié et complété par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services" sont remplacés par les mots : "dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 59-63 du 6 janvier 1959 relative aux réquisitions de biens et de services".

« B. – Ce même alinéa est complété par deux phrases ainsi rédigées :

« La réquisition des services de l'armateur emporte réquisition des services des personnels nécessaires à l'exécution des services pour lesquels l'armateur est requis. Les personnels nécessaires à l'exécution des services pour lesquels l'armateur est requis sont désignés par l'autorité requérante sur proposition de l'armateur. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(*L'article 3 est adopté.*)

Article 3 bis

Mme le président. « Art. 3 bis. – L'article 7 de la loi du 18 juin 1936 tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon est ainsi modifié :

« – A l'alinéa premier, les mots : "dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires français" sont remplacés par les mots : "dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen" ;

« – A l'alinéa 2, les mots : "dans tous les cas où l'armement français ne serait pas en mesure" sont remplacés par les mots : "dans tous les cas où les navires visés à l'alinéa précédent ne seraient pas en mesure". »

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

« Dans le deuxième alinéa de l'article 3 *bis*, substituer aux mots : "des ressortissants", les mots : "bat-tant pavillon". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Il s'agit de faire allusion non pas aux ressortissants, c'est-à-dire aux personnes d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, mais au navire, au bâtiment qui bat pavillon d'un Etat partie à l'EEE.

Cette précision est nécessaire pour éviter tout contentieux ou toute difficulté.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Défavorable car le texte que nous avons proposé est strictement conforme aux engagements communautaires qui ont été pris en 1986 – mon ami Ambroise Guellec s'en souvient bien.

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3 *bis*.

(L'article 3 bis est adopté.)

Article 4

Mme le président. Je donne lecture de l'article 4 :

CHAPITRE III

Dispositions relatives à la sécurité en mer

« Art. 4. – La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution est ainsi modifiée :

« I. – Le 2° de l'article 1^{er} est ainsi rédigé :

« 2° aux navires étrangers touchant un port français et dans les eaux intérieures maritimes et territoriales françaises dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat ; »

« II. – L'article 1^{er} est complété par un 3° ainsi rédigé :

« 3° aux navires étrangers pour le défaut de compte rendu de la perte de marchandises dangereuses dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 7-2 de la présente loi. »

« III. – L'article 6 est ainsi modifié :

« Au cinquième alinéa, les mots : "le transport des grains et des marchandises dangereuses" sont remplacés par les mots : "le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses". »

« Au septième alinéa, les mots : "le transport des grains, des marchandises dangereuses" sont remplacés par les mots : "le transport des cargaisons, des marchandises dangereuses". »

« IV. – Il est inséré un article 7-2 ainsi rédigé :

« Art. 7-2. – Sera puni d'une amende de 100 000 francs le capitaine de tout navire français transportant en colis une cargaison constituée de tout ou partie de marchan-

dises dangereuses au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 qui, ayant subi un événement de mer entraînant ou risquant d'entraîner la perte par dessus bord en mer de telles marchandises, aura omis d'adresser, dès qu'il en aura eu connaissance, un compte rendu aussi détaillé que possible des circonstances de cet événement à l'autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche.

« Pour les navires étrangers naviguant dans les eaux territoriales, une sanction identique est applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée à l'alinéa précédent dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer un danger pour la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, pour la protection des équipements et des systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations, pour la protection des câbles et des pipelines, pour la conservation des ressources biologiques de la mer, pour la pêche, pour la préservation de l'environnement et pour la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, pour la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques, ou peut entraîner une infraction aux lois et règlements français en matière douanière, fiscale ou sanitaire.

« Pour les navires étrangers naviguant dans la zone économique exclusive, une sanction identique est également applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée au premier alinéa dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer une menace pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux sur-jacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, pour la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, pour la recherche scientifique marine et pour la protection et la préservation du milieu marin.

« La même peine est applicable au propriétaire, affrètement, armateur-gérant ou exploitant du navire, ou leur agent, qui, alors qu'il en avait la possibilité, en cas d'abandon du navire mentionné aux trois alinéas précédents ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, n'aura pas assumé les obligations qui incombent au capitaine aux termes des trois premiers alinéas du présent article.

« Les agents mentionnés à l'article 4 sont habilités à constater les infractions mentionnées au troisième alinéa du présent article. »

« V. – Il est inséré un article 9-1 ainsi rédigé :

« Art. 9-1. – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles 6, 7, 7-1, 7-2 et 8 de la présente loi.

« Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

M. Fèvre, rapporteur, a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Au début du quatrième alinéa du IV de l'article 4, substituer au mot : "exclusive", les mots : "telle que définie à l'article 1^{er} de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976" ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision. La notion de zone économique exclusive, qui résulte de l'accord de Montego Bay, correspond à la zone des 200 milles nautiques qui a été définie dans la loi du 16 juillet 1976. La référence à cette loi me paraît donc meilleure.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement est favorable à cet amendement. Il propose toutefois une rectification qui consisterait à ajouter l'intitulé du titre de la loi du 16 juillet 1976 : « relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République ».

M. Charles Fèvre, rapporteur. D'accord.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6 tel qu'il vient d'être rectifié, c'est-à-dire complété par les mots : « relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République ».

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

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

« Dans le dernier alinéa du IV de l'article 4, substituer au chiffre : "4", le chiffre : "3". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Il s'agit simplement de rectifier une erreur matérielle.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le rapporteur a parfaitement raison. Le Gouvernement est donc favorable à cet amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Article 4 bis

Mme le président. « Art. 4 bis. – I. – L'article 22 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 22. – En cas de condamnation pour infraction aux dispositions de la présente loi ou des règlements et arrêtés pris pour son application, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puissent excéder le montant de l'amende encourue. »

« II. – L'article 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires est complété par un troisième alinéa ainsi rédigé :

« En cas de condamnation pour infractions aux dispositions de la présente loi, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puissent excéder le montant de l'amende encourue. »

« III. – L'article 1^{er} de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« En outre, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puissent excéder le montant de l'amende encourue. »

« IV. – L'article 5 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« En outre, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puissent excéder le montant de l'amende encourue. »

M. Fèvre, rapporteur, a présenté un amendement, n° 8, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 4 bis :

« I. – L'article 22 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 22. – Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente loi encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal. »

« II. – L'article 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires est complété par un troisième alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente loi encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal. »

« III. – L'article 1^{er} de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion

effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente loi encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal. »

« IV. – L'article 5 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les personnes physiques coupables des infractions prévues par la présente loi encourent également, à titre de peine complémentaire, la peine d'affichage de la décision prononcée ou de diffusion de celle-ci dans les conditions prévues à l'article 131-35 du code pénal. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. L'article 4 bis qui nous est proposé résulte d'un amendement adopté par le Sénat. Il se réfère à la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 dont le Sénat a repris un certain nombre de dispositions. Il s'agit, je le rappelle, d'assurer la publicité des jugements rendus en application des diverses lois relatives à la sécurité en mer. Le Sénat a eu raison d'introduire ce nouvel article, mais il vaudrait mieux faire une référence plus directe à l'article 131-35 du code pénal.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, ce texte devient l'article 4 bis.

Article 5

Mme le président. « Art. 5. – La loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est ainsi modifiée :

« I. – L'article 2 est ainsi rédigé :

« Art. 2. – L'incinération en mer est interdite. »

« II. – A l'article 5 :

« – au premier alinéa, les mots : "10 000 francs à 100 000 francs" sont remplacés par les mots : "500 000 francs" ;

« – au premier alinéa, les mots : "incinéré en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3" sont remplacés par les mots : "procédé à une incinération en mer" ; au second alinéa, les mots : "en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3" sont supprimés.

« III. – L'article 8 est ainsi rédigé :

« Art. 8. – Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux navires étrangers :

« – en cas d'incinération dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française ;

« – même en cas d'incinération hors des eaux sous souveraineté ou juridiction française, lorsque l'embarquement ou le chargement a eu lieu sur le territoire français.

« Toutefois, seules les peines d'amende prévues aux articles 5 et 6 pourront être prononcées lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la République. »

« IV. – Au premier alinéa de l'article 13, les mots : "infractions visées aux articles 5, 6, 7 et 15 de la présente loi" sont remplacés par les mots : "infractions visées aux articles 5 et 6 de la présente loi".

« V. – Les articles 3, 4, 6, deuxième alinéa, 7, 9, 10, 15 et 20 sont abrogés. »

M. Fèvre a présenté un amendement, n° 47, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le II de l'article 5 :

« II. – L'article 5 est ainsi rédigé :

« Art 5. – Sera puni de deux ans d'emprisonnement et de 500 000 F d'amende ou de l'une de ces deux peines seulement et, en cas de récidive, du double de ces peines, tout capitaine d'un navire français ou, à défaut, toute personne assumant la conduite des opérations d'incinération effectuées sur un navire français ou une structure artificielle fixe sous juridiction française, qui aura procédé à une incinération en mer.

« Les peines prévues à l'alinéa précédent sont applicables à tout capitaine de navire embarquant ou chargeant sur le territoire français des déchets, substances, produits ou matériaux destinés à être incinérés en mer. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Cet amendement rectifie une erreur matérielle. Il faut tenir compte de la suppression des minima des peines encourues par l'article 322 de la loi d'adaptation du nouveau code pénal.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix d'amendement n° 47.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. M. Fèvre, rapporteur, a présenté un amendement n° 9, ainsi libellé :

« Après les mots : "zone économique", rédiger ainsi la fin du cinquième alinéa du III de l'article 5 : "telle que définie à l'article 1^{er} de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Nous avons examiné un amendement similaire il y a un instant. Je rectifie également celui-ci en ajoutant les mots : « relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République » comme l'avait proposé Mme le secrétaire d'Etat.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9 tel qu'il vient d'être rectifié.

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

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

Je mets aux voix l'article 5, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 5, ainsi modifié, est adopté.)

Après l'article 5

Mme le président. M. Fèvre, rapporteur, a présenté un amendement, n° 10, ainsi libellé :

« Après l'article 5, insérer l'article suivant :

« Après l'article 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, il est inséré un article 10 *bis* ainsi rédigé :

« Art. 10 *bis*. – Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles 6 et 8 de la présente loi.

« Elles encourent les peines suivantes :

« 1° l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. C'est un amendement de présentation. Ces dispositions ont été introduites par le Sénat dans un article additionnel qui est resté dans le chapitre IV. Puisqu'il s'agit de la responsabilité pénale des personnes morales, il convient de les faire passer dans le chapitre III.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. M. Guellec a présenté un amendement, n° 68, ainsi rédigé :

« Après l'article 5, insérer l'article suivant :

« Il est inséré, dans le code pénal, après l'article 113-11, un article 113-12, ainsi rédigé :

« Art. 113-12. – La loi pénale française est applicable aux infractions commises au-delà de la mer territoriale, dès lors que les conventions internationales et la loi le prévoient. »

La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. Les conventions internationales prévoient la possibilité d'intervenir et de réprimer les infractions, et il y a des dispositions subséquentes dans le droit français. Il apparaît cependant que les dispositions du code pénal relatives à l'application de la loi pénale dans l'espace ne prévoient pas expressément l'hypothèse d'infractions commises au-delà des eaux territoriales.

C'est pour ne pas fragiliser les procédures lorsque constatation a été faite de ces infractions qu'il est proposé de prévoir explicitement l'application de la loi française au-delà de la mer territoriale. Cela peut paraître un peu redondant avec les textes actuels, mais l'expérience apprend malheureusement qu'il vaut mieux être très explicite sur ce point.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a accepté cet amendement.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 68.

(L'amendement est adopté.)

Article 6

Mme le président. Je donne lecture de l'article 6 :

CHAPITRE IV

Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer

« Art. 6. – La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution est ainsi modifiée :

« I. – Le quatrième alinéa et les 1° à 14° inclus de l'article 3 sont remplacés par quatorze alinéas ainsi rédigés :

« Ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :

« – les administrateurs des affaires maritimes ;

« – les inspecteurs des affaires maritimes ;

« – les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

« – les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;

« – les médecins des gens de mer ;

« – les contrôleurs des affaires maritimes ;

« – les syndics des gens de mer ;

« – les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;

« – les gendarmes maritimes ;

« – les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;

« – les représentants de l'exploitant du réseau de radio-communications maritimes ;

« – les membres des commissions de visite ;

« – le personnel des sociétés de classification agréées. »

« II. – L'article 4 est ainsi modifié :

« A. – Au premier alinéa, les mots : "les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande" sont remplacés par les mots : "les inspecteurs des affaires maritimes."

« B. – Le second alinéa est ainsi rédigé :

« – En outre, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndics des gens de mer et les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater celles des infractions mentionnées au premier alinéa qui relèvent de leurs domaines particuliers de compétence sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires. »

« C. – Il est ajouté six alinéas ainsi rédigés :

« Enfin, les agents des douanes sont habilités à constater :

« a) sur l'ensemble des navires, les infractions à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1^{er} novembre 1974, pour ce qui concerne le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses ;

« b) sur les navires autres que ceux armés au commerce ou à la pêche :

« – les infractions prévues aux articles 7 et 7-1 ci-dessous ;

« – le défaut ou la non-conformité des matériels mobiles ou d'armement prescrits par les règlements pour la sauvegarde de la vie humaine en mer,

« – le non-respect des dispositions relatives aux catégories de navigation. »

« III. – L'article 5 est ainsi rédigé :

« *Art. 5.* – Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4 peuvent, pour exercer les compétences qui leur sont reconnues par ces dispositions, accéder à bord des navires. Ils peuvent visiter le navire et demander la communication des titres, certificats et autres documents professionnels et recueillir les renseignements et justifications utiles à leur mission. Toutefois, ils ne peuvent accéder aux parties de navires qui sont à l'usage exclusif d'habitation sauf en cas de contrôle portant sur les conditions d'habitabilité et de sécurité.

« Sous réserve de contrôles inopinés, le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4. Il peut s'opposer à ces opérations. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur clôture par l'agent verbalisateur, qui en adresse, dans les mêmes délais, copie à l'intéressé et au directeur départemental des affaires maritimes du lieu de l'infraction. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

« Les infractions mentionnées au premier alinéa de l'article 4 sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par le tribunal compétent dans le ressort duquel le bâtiment est immatriculé. A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent. »

« IV. – L'article 7 est ainsi modifié :

« A. – Le deuxième alinéa est supprimé.

« B. – Il est ajouté un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Est passible des peines prévues au premier alinéa qui-conque se sera opposé à l'exercice des fonctions dont sont chargés les fonctionnaires et agents de l'Etat désignés à l'article 4. »

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

« Substituer à la troisième phrase du troisième alinéa du III de l'article 6 les phrases suivantes :

« En cas d'infraction, il est immédiatement informé des constatations auxquelles elles ont donné lieu. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours par l'agent verbalisateur, qui en adresse, dans les mêmes délais, copie à l'intéressé et au directeur départemental des affaires maritimes dont relève le lieu de l'infraction. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Le procureur de la République est informé sans délai en cas d'infraction à la législation de 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, ce qui est cohérent avec le fait que l'ensemble du texte proposé par le projet de loi pour l'article 5 de la loi de 1983 renforce le contrôle du procureur de la République sur les procédures de recherche des infractions.

Cet amendement maintient le délai de cinq jours, mais prévoit qu'après l'infraction le procureur sera immédiatement informé ou averti.

A la fin, il y a une petite rectification purement formelle.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 6, modifié par l'amendement n° 11.

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

Article 6 bis

Mme le président. « *Art. 6 bis.* – Après l'article 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires, il est inséré un article 10 bis ainsi rédigé :

« *Art. 10 bis.* – Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles 6 et 8 de la présente loi.

« Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

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

« Supprimer l'article 6 bis. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. C'est la conséquence du transfert au chapitre III de cet article.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Favorable.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

Mme le président. En conséquence, l'article 6 bis est supprimé.

Après l'article 6 bis

Mme le président. M. Angot a présenté un amendement, n° 41, ainsi libellé :

« Après l'article 6 bis, insérer l'article suivant :

« Le dernier alinéa de l'article 12 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 est ainsi rédigé : "A défaut d'autre tribunal, la saisine est dévolue au magistrat préalablement désigné dans chaque arrondissement maritime, avant transmission in fine du dossier au tribunal de grande instance de Paris". »

La parole est à M. André Angot.

M. André Angot. Cet amendement vise à accélérer les procédures concernant les infractions commises dans la zone des 200 milles au large de nos côtes. Actuellement, seul le tribunal de grande instance de Paris est compétent et l'expérience nous prouve que les délais sont beaucoup trop longs pour que les mesures de répression soient dissuasives.

Cet amendement donne des responsabilités plus importantes aux tribunaux directement concernés par la zone d'infraction, avec l'espoir que l'action de la justice sera beaucoup plus rapide.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, considérant que ce problème d'organisation judiciaire ne relevait pas de la présente loi. En outre, elle s'est demandé si la volonté d'accélérer la procédure judiciaire ne risquait pas au contraire de la retarder, compte tenu de la complication de la mesure proposée.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement est très conscient de la réalité du problème que pose M. Angot et qu'il a très bien expliqué tout à l'heure dans son intervention. Toutefois, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 41 : sa rédaction ne lui paraît pas vraiment répondre au dit problème. Ajouter une phase de procédure supplémentaire n'irait pas, semble-t-il, dans le sens de la réduction des délais. En outre, le fait de préciser que l'on réserve la saisine à un magistrat préalablement désigné, avant transmission du dossier au tribunal de grande instance de Paris, ne constitue pas une définition très claire de la mission qui est dévolue à ce magistrat.

Le problème est réel, mais il faudrait sans doute le réexaminer pour parvenir à une solution qui permette vraiment de le résoudre.

Mme le président. La parole est à M. André Angot.

M. André Angot. Je conçois, madame le secrétaire d'Etat, que la disposition que je propose ne constitue peut-être pas le meilleur moyen d'accélérer la procédure. Cela dit, je prends note du fait que vous admettez qu'une telle accélération s'impose et que le problème doit être examiné au plus tôt pour parvenir à une solution adaptée. Dans ces conditions, je retire mon amendement.

Mme le président. L'amendement n° 41 est retiré.

Articles 7 et 8

Mme le président. « Art. 7. – Le décret-loi du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime est ainsi modifié :

« I. – A l'article 16, après les mots : "les administrateurs des affaires maritimes", sont ajoutés les mots : "les inspecteurs des affaires maritimes". Les mots : "les officiers et officiers mariniens commandant les bâtiments de l'Etat" sont remplacés par les mots : "les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale".

« II. – A l'article 19, les mots : "administrateurs des affaires maritimes" sont remplacés par les mots : "administrateurs des affaires maritimes, officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes et inspecteurs des affaires maritimes". Après le mot : "officiers", sont ajoutés les mots : "et inspecteurs". »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

« Art. 8. – La loi n° 83-582 du 5 juillet 1983 relative au régime de la saisie et complétant la liste des agents habilités à constater les infractions dans le domaine des pêches maritimes est ainsi modifiée :

« I. – A l'article 6 :

« – après les mots : "les administrateurs des affaires maritimes," sont ajoutés les mots : "les inspecteurs des affaires maritimes," ;

« – les mots : "les officiers et officiers mariniens commandant les bâtiments de l'Etat" sont remplacés par les mots : "les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale" ;

« – les mots : "visés à l'article 5 du décret n° 79-97 du 25 janvier 1979 relatif au statut particulier du corps des contrôleurs des affaires maritimes" sont supprimés.

« II. – Au premier alinéa de l'article 7, les mots : "l'administrateur des affaires maritimes chef du quartier" sont remplacés par les mots : "l'officier ou l'inspecteur des affaires maritimes, chef du service". – *(Adopté.)*

Article 9

Mme le président. « Art. 9. – L'article 5 de la loi n° 70-1264 du 23 décembre 1970 relative à la procédure à suivre en matière de contrôle international des pêches maritimes prévu par les conventions internationales est ainsi modifié : les mots : "l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier" sont remplacés par les mots : "l'officier ou l'inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes". »

M. Fèvre, rapporteur, a présenté un amendement, n° 13, ainsi libellé :

« Après les mots : "est ainsi modifié", rédiger ainsi la fin de l'article 9 : « les mots : "l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier du port" sont remplacés par les mots : "l'officier ou l'inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes dont relève le port". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Cet amendement de précision se justifie par son texte même.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement est favorable à l'amendement.

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 9, modifié par l'amendement n° 13.

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

Articles 10 à 13

Mme le président. « Art. 10. – L'article 11 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution par les navires est ainsi modifié :

« – les quatrième et cinquième alinéas sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« – les inspecteurs des affaires maritimes ; »

« – dans le septième alinéa, les mots : "(branche technique)" sont supprimés ;

« – au quatorzième alinéa, les mots : “les commandants des aéronefs militaires” sont remplacés par les mots : “les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale et les chefs de bord des aéronefs de la marine nationale” ;

« – au quinzième alinéa, les mots : “un administrateur” sont remplacés par les mots : “un officier ou un inspecteur” ;

« – à l’avant-dernier alinéa, les mots : “les agents de l’Institut scientifique et technique des pêches maritimes” sont remplacés par les mots : les agents de l’Institut français de recherche pour l’exploitation de la mer”. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l’article 10.

(L’article 10 est adopté.)

« Art. 11. – L’article 8 de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d’immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle est ainsi modifié :

« – au deuxième alinéa, les mots : “les officiers d’administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande” sont remplacés par les mots : “les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes” ;

« – au sixième alinéa, les mots : “les commandants des bâtiments de la marine nationale” sont remplacés par les mots : “les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale” ;

« – au douzième alinéa, les mots : “un administrateur des affaires maritimes” sont remplacés par les mots : “un administrateur des affaires maritimes, un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou un inspecteur des affaires maritimes” ;

« – au dernier alinéa, les mots : “les agents de l’Institut scientifique et technique des pêches maritimes” sont remplacés par les mots : “les agents de l’Institut français de recherche pour l’exploitation de la mer”. » (Adopté.)

« Art. 12. – L’article 11 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d’incinération est ainsi modifié :

« – au deuxième alinéa, les mots : “les officiers d’administration des affaires maritimes, les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande” sont remplacés par les mots : “les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes” ;

« – au sixième alinéa, les mots : “les commandants des bâtiments de la marine nationale” sont remplacés par les mots : “les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale” ;

« – au onzième alinéa, les mots : “un administrateur des affaires maritimes” sont remplacés par les mots : “un administrateur des affaires maritimes, un officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou un inspecteur des affaires maritimes” ;

« – au dernier alinéa, les mots : “les agents de l’Institut scientifique et technique des pêches maritimes” sont remplacés par les mots : “les agents de l’Institut français de recherche pour l’exploitation de la mer”. » – (Adopté.)

« Art. 13. – A l’article 5 de la loi n° 77-530 du 26 mai 1977 relative à la responsabilité civile et à l’obligation d’assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures, les mots : “les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande” sont remplacés par les mots : “les inspecteurs des affaires maritimes”. » – (Adopté.)

Article 14

Mme le président. « Art. 14. – La loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l’exploration du plateau continental et à l’exploitation de ses ressources naturelles est ainsi modifiée :

« I. – A l’article 33 :

« – au troisième alinéa, après les mots : “les administrateurs des affaires maritimes” sont insérés les mots : “les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes” ;

« – au quatrième alinéa, les mots : “les officiers et officiers maritimes commandant les bâtiments ou embarcations de la marine nationale” sont remplacés par les mots : “les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale” ;

« – les cinquième et sixième alinéas sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« Les inspecteurs des affaires maritimes ; »

« – au onzième alinéa, les mots : “administrateur des affaires maritimes” sont remplacés par les mots : “administrateur des affaires maritimes, officier du corps technique et administratif des affaires maritimes ou inspecteur des affaires maritimes”.

« II. – A l’article 33-1, les mots : “chef de quartier” sont remplacés par les mots : “chef du service”. »

M. Fèvre, rapporteur, a présenté un amendement, n° 14, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa du I de l’article 14 :

« – après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : “Les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;”. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Il s’agit d’un amendement de pure forme qui clarifie un peu le texte.

Mme le président. Quel est l’avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d’Etat aux transports. Favorable. L’amendement améliore le texte.

Mme le président. Je mets aux voix l’amendement n° 14.

(L’amendement est adopté.)

Mme le président. M. Fèvre, rapporteur a présenté un amendement, n° 15, ainsi rédigé :

« Compléter le I de l’article 14 par l’alinéa suivant :

« – au dernier alinéa, les mots : “Les agents de l’Institut scientifique et technique des pêches maritimes” sont remplacés par les mots : “Les agents de l’Institut français de recherche pour l’exploitation de la mer.”

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charle Fèvre, rapporteur. Par cet amendement, il s'agit simplement de procéder à un toilettage de la loi du 30 décembre 1968 qui fait référence à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, lequel est devenu depuis l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer.

M. Ambroise Guellec. Cela fait quinze ans qu'il a changé de nom !

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement remercie le rapporteur de cet amendement. Il y est donc favorable.

M. Michel Bouvard. Nous avons gagné quinze ans !
(*Sourires.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix l'article 14, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 14, ainsi modifié, est adopté.*)

Articles 15 à 18

Mme le président. « Art. 15. – L'article 5 de la loi n° 76-646 du 16 juillet 1976 relative à la prospection, à la recherche et à l'exploitation des substances minérales non visées à l'article 2 du code minier et contenues dans les fonds marins du domaine public métropolitain est ainsi modifié :

« – au troisième alinéa, après les mots : “ les administrateurs des affaires maritimes ”, sont insérés les mots : “ les inspecteurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ” ;

« – le sixième alinéa est ainsi rédigé :

« Les commandants, les commandants en second ou officier en second des bâtiments de la marine nationale ; ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(*L'article 15 est adopté.*)

« Art. 16. – Le neuvième alinéa de l'article 15 de la loi n° 81-1135 du 23 décembre 1981 sur l'exploration et l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins est ainsi modifié :

« – après les mots : “ les administrateurs des affaires maritimes ”, sont insérés les mots : “ les inspecteurs des affaires maritimes ” ;

« – les mots : “ les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de la marine nationale ” sont remplacés par les mots : “ les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale ». – (*Adopté.*)

« Art. 17. – L'article 17 de la loi n° 89-874 du 1^{er} décembre 1989 relative aux biens culturels maritimes et modifiant la loi du 27 septembre 1941 portant réglementation des fouilles archéologiques est ainsi modifié :

« – après les mots : “ les administrateurs des affaires maritimes ”, sont insérés les mots : “ les inspecteurs des affaires maritimes ” ;

« – après les mots : “ les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, ”, sont insérés les mots : “ les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes, ”,

« – les mots : “ les officiers et officiers mariniers commandant les bâtiments de la marine nationale ” sont remplacés par les mots : “ les commandants, commandants en second ou officiers en second des bâtiments de la marine nationale ». – (*Adopté.*)

« Art. 18. – Aux premier, deuxième et quatrième alinéas de l'article 2 de la loi n° 61-1262 du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes, les mots : “ administrateur des affaires maritimes ” sont remplacés par les mots : “ officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef du service des affaires maritimes, ”. » – (*Adopté.*)

Article 19

Mme le président. Je donne lecture de l'article 19 :

CHAPITRE V

Dispositions relatives au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français

« Art. 19. – La loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est ainsi modifiée :

« I. – Le deuxième alinéa de l'article 3 est ainsi rédigé :

« A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. »

« I bis. – A l'article 24-1, la référence : “ L. 214-4-7 ” est remplacée par la référence : “ L. 212-4-7 ”.

« II. – Au second alinéa de l'article 101, les mots : “ dans les ports métropolitains et dans ceux des départements et territoires d'outre-mer, ” sont supprimés.

« III. – Dans tous les articles dans lesquels ils sont mentionnés, les mots : “ autorité maritime ” sont remplacés par les mots : “ autorité chargée de l'inspection du travail maritime ”.

« IV. – Le titre VIII devient le titre IX.

« V. – Il est inséré un nouveau titre VIII ainsi rédigé :

« TITRE VIII

« INSPECTION DU TRAVAIL MARITIME

« Art. 122. – L'inspection du travail maritime est régie par les deuxième et troisième alinéas de l'article L. 742-1 du code du travail. »

« VI. – L'article 132 est abrogé. »

Je suis saisi de deux amendements, n°s 56 et 50, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 56, présenté par MM. Dupilet, Josselin, Idiart et les membres du groupe socialiste, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi la dernière phrase du deuxième alinéa du I de l'article 19 :

« Les autres membres de l'équipage peuvent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen. »

L'amendement n° 50, présenté par M. Colliard et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Après les mots : "Espace économique européen", supprimer la fin de la dernière phrase du dernier alinéa du I de l'article 19. »

La parole est à M. Dominique Dupilet, pour soutenir l'amendement n° 56.

M. Dominique Dupilet. La rédaction de l'article 19 est assez ambiguë et, par conséquent, nous voudrions avoir une explication de texte. Selon cet article, en dehors du capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance, les autres membres de l'équipage d'un navire battant pavillon français doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté ministériel en fonction de caractéristiques techniques.

L'expression « proportion minimale » signifie-t-elle que la proportion maximale sera réservée aux marins français ou bien – et, dès lors, il vaut mieux être clair – laisse-t-elle entendre que des marins ressortissant d'autres pays que ceux de la Communauté européenne peuvent également être embarqués sur des navires battant pavillon français ?

Si cette expression doit être comprise dans le premier sens, je retirerai l'amendement. Dans le cas contraire, je le maintiendrai.

Mme le président. La parole est à M. Daniel Colliard, pour soutenir l'amendement n° 50.

M. Daniel Colliard. Il est vrai que le texte a besoin d'être clarifié. Et de la réponse apportée à la question très pertinente de M. Dupilet dépendra le maintien ou le retrait de mon amendement.

Mme le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n° 56 et 50 ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission les a rejetés tous les deux. Elle a considéré notamment que l'amendement n° 56 de M. Dupilet allait à l'encontre de l'objectif recherché – la défense de l'emploi – en ne prévoyant pas de proportion minimale pour le nombre des marins européens embarqués à bord des navires battant pavillon français.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. La question posée appelle une double réponse : sur le fond et sur la forme.

Sur le fond, je l'indique de la manière la plus claire possible, il n'est absolument pas question de changer le dispositif actuellement en vigueur, lequel stipule, comme vous le savez fort bien, que pour les bateaux qui ne font que des touchées en métropole, les équipages doivent être composés à 100 p. 100 de marins français.

Sur la forme – et c'est ce qui me conduit à donner un avis défavorable sur ces amendements –, j'indique que le principe de confier au pouvoir réglementaire la fixation

des proportions dans la composition des équipages est strictement conforme à nos engagements communautaires et figure dans le code du travail maritime ainsi que dans le code des douanes, qui le reprend.

Je suis donc défavorable à ces amendements pour des raisons de forme. Sur le fond, je crois vous avoir apporté, messieurs les députés, les éclaircissements nécessaires et, me semble-t-il, les apaisements que vous pouviez souhaiter.

Mme le président. La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Compte tenu de la réponse de Mme le secrétaire d'Etat, je retire l'amendement n° 56.

Mme le président. L'amendement n° 56 est retiré.

Monsieur Colliard, maintenez-vous l'amendement n° 50 ?

M. Daniel Colliard. J'avoue que je reste quelque peu dans l'expectative. Mon amendement n° 50, tout comme mon amendement n° 51 à l'article 20, tend à éviter que des marins étrangers à la Communauté européenne puissent embarquer à bord de navires battant pavillon français. Or, sauf si j'ai mal compris les explications qui viennent de nous être fournies, il me semble que les dispositions de l'article 19, telles qu'elles sont rédigées, laissent la porte ouverte à une telle possibilité. Si tel était le cas, ce serait contraire au droit maritime français et je serais alors obligé de maintenir mon amendement.

Mme le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Je pense avoir donné les explications nécessaires à M. Dupilet. Je confirme qu'il s'agit de dispositions qui figurent dans le code maritime et qui sont reprises dans le code des douanes.

Mme le président. Monsieur Colliard, maintenez-vous l'amendement n° 50 ?

M. Daniel Colliard. Je le retire, madame le président, tout comme je retirerai l'amendement n° 51 à l'article 20.

Mme le président. L'amendement n° 50 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 19.

(L'article 19 est adopté.)

Article 20

Mme le président. « Art. 20. – L'article 221 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 221. – A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. »

Je suis saisi de deux amendements identiques n° 51 et 57.

L'amendement n° 51 est présenté par M. Colliard et les membres du groupe communiste ; l'amendement n° 57 est présenté par MM. Dupilet, Josselin, Idiart et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Après les mots : “l’Espace économique européen”, supprimer la fin de la dernière phrase du texte proposé pour l’article 221 du code des douanes. »

La parole est à M. Daniel Colliard, pour défendre l’amendement n° 51.

M. Daniel Colliard. Comme je l’ai indiqué précédemment, je retire cet amendement.

Mme le président. La parole est à M. Dominique Dupilet, pour défendre l’amendement n° 57.

M. Dominique Dupilet. Je retire également mon amendement.

Mme le président. Les amendements n°s 51 et 57 sont retirés.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l’article 20.

(L’article 20 est adopté.)

Article 21

Mme le président. « Art. 21. – L’article L. 742-1 du code du travail est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« L’inspection du travail des marins de commerce, de la pêche et de la plaisance est confiée aux officiers et fonctionnaires relevant du ministère chargé de la marine marchande dans les conditions définies par un décret en Conseil d’Etat qui fixe la répartition entre ces agents des compétences attribuées à l’inspecteur du travail, au directeur départemental du travail et de l’emploi et au directeur régional du travail et de l’emploi par le présent code.

« Les officiers et inspecteurs des affaires maritimes, les agents assermentés des affaires maritimes, les officiers et agents de police judiciaire sont chargés de constater les infractions aux dispositions du présent code, du code du travail maritime et des lois et règlements non codifiés relatifs au régime de travail des marins. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l’article 21.

(L’article 21 est adopté.)

Article 22

Mme le président.

CHAPITRE VI

Dispositions relatives à l’immatriculation des navires au territoire des Terres australes et antarctiques françaises

« Art. 22. – Sont immatriculés, à la demande de l’armateur, dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises :

« 1° les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l’armement y dispose de son siège ou d’une agence ;

« 2° les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d’exploitation, à condition qu’ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine.

« Les marins embarqués sur les navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doivent être français dans une proportion minimale définie par voie réglementaire en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d’exploitation. Le capitaine ainsi que l’officier chargé de sa suppléance doivent être français. »

MM. Dupilet, Josselin, Idiart et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 58, ainsi rédigé :

« Supprimer l’article 22. »

La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. La discussion générale a montré que, jusqu’à présent, le droit social et le droit du travail étaient appliqués d’une manière assez floue à bord des navires battant pavillon des Terres australes. Etant donné les observations présentées par les uns et les autres sur la nécessité d’approfondir le droit social applicable à bord de ces navires, il nous paraît préférable qu’un tel sujet fasse, comme le recommande le Conseil d’Etat, l’objet d’un projet de loi spécifique, plutôt que d’un article reprenant, au sein d’un texte portant diverses dispositions relatives aux transports, plusieurs dispositions d’un décret annulé. L’enjeu est suffisamment important pour qu’il en aille ainsi.

Mme le président. Quel est l’avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission ayant adopté l’article 22, elle a, par souci de cohérence, rejeté l’amendement n° 58.

Mme le président. Quel est l’avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d’Etat aux transports. Le Gouvernement est, bien entendu, défavorable à cet amendement. Le rapporteur ainsi que différents intervenants dans la discussion générale, M. Guellec notamment, ont bien montré qu’il s’agissait de sauver le pavillon français et, par voie de conséquence, l’emploi de nos navigateurs.

Mme le président. La parole est à M. Michel Bouvard, contre l’amendement.

M. Michel Bouvard. Je confirme que le groupe du RPR s’opposera à cet amendement de suppression de l’article 22. En effet, il y a urgence et des emplois sont en cause. Il est sûr que le pavillon des Kerguelen ne règle pas tous les problèmes – le rapporteur et différents intervenants l’ont dit – mais il n’y a pas lieu, même si nous souhaitons la poursuite de la réflexion engagée par le Gouvernement dans ce domaine, de retarder la mise en œuvre de la disposition en question, compte tenu de la situation de la flotte française.

Mme le président. La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. J’ai bien entendu ce qui vient d’être dit. Inviter le Gouvernement à un approfondissement de sa réflexion revient à laisser au domaine réglementaire la faculté de fixer un certain nombre d’orientations. Or c’est contraire à l’arrêt rendu par le Conseil d’Etat, qui souhaite que, en cette affaire, on légifère. La part laissée dans cet article au pouvoir réglementaire nous paraît trop importante. Pour notre part, nous souhaiterions donc pouvoir légiférer sur un tel sujet.

Mme le président. Je mets aux voix l’amendement n° 58.

(L’amendement n’est pas adopté.)

Mme le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 52, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 22 :

« Le code du travail maritime s'applique à l'ensemble du personnel embarqué sur un navire battant pavillon français. Le code des pensions de retraite des marins français du commerce, de la pêche et de plaisance, le régime de la caisse générale de prévoyance et le bénéfice des prestations de l'ENIM lui sont applicables. »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Si le règlement ouvre largement la porte, l'article 22, permettra à n'importe quel armateur de faire immatriculer ses navires au registre des Kerguelen. Les marins embarqués à bord de ceux-ci ils seront français dans une proportion minimale définie par décret. Mais comme aucun quota n'est fixé pour les marins ressortissants d'un Etat de l'Union européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, il sera donc possible de constituer un équipage composé quasiment de marins du tiers monde, qui, on le sait – les témoignages ne manquent pas – sont embauchés dans les pires conditions. Il existe des agences spécialisées, véritables marchands d'hommes, pour ne pas dire d'esclaves, qui puisent à bon compte dans le réservoir illimité des peuples pauvres.

Pourtant, notre législation est claire : sur le sol français, les lois françaises s'appliquent, y compris les lois sociales auxquelles, sous prétexte de compétitivité, les armateurs tentent d'échapper, avec le soutien du Gouvernement.

L'avenir des marines marchandes française et européenne suppose de prendre des initiatives à l'échelon international et à l'échelon européen afin de lutter contre le système de la complaisance qui repose sur la ségrégation sociale, l'exploitation éhontée des marins originaires du tiers monde et sur le chômage des marins européens.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, considérant qu'il était logique, conformément à ce qui se fait depuis 1987, d'appliquer les dispositions du code du travail des territoires d'outre-mer. Elle a rejeté cet amendement dans la mesure où il vide un peu de sa substance le contenu de l'article 22.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement qui irait à l'encontre des critères de compétitivité auxquels répond une immatriculation au registre des TAAF.

M. Daniel Colliard. Et voilà !

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 52.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme le président. M. Guellec a présenté un amendement, n° 32, ainsi rédigé :

« Substituer aux premier, deuxième et troisième alinéas de l'article 22 l'alinéa suivant :

« Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans les ports du Territoire des terres australes et antarctiques françaises, les navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne soient pas armés au cabotage national. »

La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. La rédaction de l'article 22 que je propose par l'amendement n° 32 ne paraît meilleure que celle du texte gouvernemental. Considérer que sont immatriculés dans le ressort des Kerguelen « les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence » relève presque de la plaisanterie quand on connaît l'endroit.

M. Michel Bouvard. Si trois députés savoyards sont présents en séance, c'est parce qu'il y a de la neige aux Kerguelen ! (Sourires.)

M. Ambroise Guellec. Il y a beaucoup de choses intéressantes aux Kerguelen : des lapins, des pingouins... (Sourires.)

Mieux vaut considérer que sont immatriculés dans les ports du territoire des terres australes et antarctiques françaises, les navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne soient pas armés au cabotage national.

Cela étant, comme j'ai cru comprendre que, selon les experts, l'expression cabotage national n'avait pas de valeur juridique, je suis prêt à remplacer dans mon amendement les mots : « à condition qu'ils ne soient pas armés au cabotage national », par les mots : « à condition qu'il ne fassent pas des touchées exclusivement dans les ports de la France métropolitaine. » Le texte serait ainsi juridiquement correct. En tout cas, il serait plus clair que celui qui nous est proposé par le Gouvernement.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a accepté cet amendement, car il propose une meilleure rédaction, plus concise et plus précise, pour le dispositif relatif aux classes de navires susceptibles d'être immatriculés aux Kerguelen.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Monsieur Guellec, je préférerais que vous acceptiez de retirer votre amendement.

Je crois en premier lieu préférable, pour des raisons de procédure évidentes, de s'en tenir au texte adopté par le Sénat.

Cet amendement conduirait de surcroît, si je le comprends bien, à ne pas inclure de droit dans les navires immatriculés au registre ceux qui font des touchées régulières du territoire. Or il y en a au moins un, qui assure la desserte du territoire, et vous le savez bien puisque vous connaissez les lieux.

Pour ces deux raisons, je ne peux pas être favorable à cet amendement.

Mme le président. La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. Effectivement, le *Marion-Dufresne* fait des touchées régulières aux Kerguelen – c'est d'ailleurs un très beau bateau – et cela me conduit à admettre la valeur de l'argumentation de Mme le secrétaire d'Etat. Je retire par conséquent l'amendement n° 32.

Mme le président. L'amendement n° 32 est retiré.

Mme le président. M. Fèvre a présenté un amendement, n° 40, ainsi libellé :

« Après les mots : “à condition qu’ils ne”, rédiger ainsi la fin du troisième alinéa (2°) de l’article 22 : “soient pas armés au cabotage national”. »

La parole est à M. Charles Fèvre.

M. Charles Fèvre, rapporteur. Je retire cet amendement.

Mme le président. L’amendement n° 40 est retiré.

MM. Dupilet, Josselin, Idiart et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 59, ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa (2°) de l’article 22 par les mots : “et à l’exclusion des navires de passagers”. »

La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Ainsi que vous l’avez compris, nous ne souhaitons pas laisser au pouvoir réglementaire le soin de trop préciser la loi, car il risque de la déformer.

A l’heure actuelle, la plupart des navires de passagers sont exclus de l’immatriculation au registre des TAAF, mais ce qui va sans dire va encore mieux en le disant : d’où notre amendement. Si on n’apporte pas cette précision, toutes les portes seront ouvertes, on pourra faire n’importe quoi par la voie réglementaire et c’est cela qui inquiète le plus les marins du transmanche.

Mme le président. Quel est l’avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, considérant que la définition des classes de navires accessibles au pavillon Kerguelen devait relever du domaine réglementaire.

Mme le président. Quel est l’avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d’Etat aux transports. Je répondrai sur le fond et sur la forme.

Je vous confirme de la façon la plus claire, monsieur le député – et je sais que vous accordez une grande importance à cette question en tant qu’élu du Pas-de-Calais – que le Gouvernement n’a aucunement l’intention d’ouvrir le registre des Terres australes aux navires de passagers sous pavillon français, même si, comme vous l’avez noté, certaines compagnies sont confrontées à des difficultés extrêmement graves.

J’é mets pourtant, comme la commission, un avis défavorable à l’adoption de cet amendement car je souhaite le maintien du texte dans la version retenue par le Sénat, sans l’ajout proposé.

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

M. Daniel Colliard. J’insiste pour que cet amendement soit retenu. Pourquoi ? L’enjeu est très important et le péril est réel malgré les déclarations, au demeurant contradictoires, que nous venons d’entendre.

Sur la liaison transmanche, 35 p. 100 à peu près des marins embarqués sont français. Or ce secteur est soumis à une vive concurrence, du fait non seulement de l’existence du tunnel mais aussi de la présence d’armements étrangers, notamment scandinaves, extrêmement puissants. La question qui se pose à notre pays – qui est tout de même l’autre pays riverain de la Manche – est donc de savoir si, dans quelques années, voire dans quelques mois, notre pavillon national sera encore présent sur les liaisons transmanche. Ce secteur est extrêmement sensible. Le rapporteur propose de laisser au pouvoir réglementaire le soin de régler la question et Mme le secrétaire d’Etat, après avoir manifesté de bonnes intentions, a conclu dans le même sens.

Les conséquences économiques et sociales de l’évolution en cours risquent d’être extrêmement graves pour nos régions littorales. Nous devons donc prendre nos responsabilités sans ambiguïté et la loi doit dresser un barrage afin que les navires effectuant la liaison transmanche restent sous pavillon national. Souvenez-vous de l’émotion considérable qu’avait soulevée il y a quelques temps la présence sur certains bateaux de personnel chinois ou originaire des pays de l’Est. Il ne faut pas que cela se reproduise grâce à un texte qui n’empêchera pas formellement le recrutement de personnels sous-payés. Le pavillon français doit continuer à flotter dans ce secteur, pour des raisons multiples que chacun a présenter à l’esprit.

Mme le président. Je mets aux voix l’amendement n° 59.

(L’amendement n’est pas adopté.)

Mme le président. MM. Dupilet, Josselin, Idiart et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 60, ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du dernier alinéa de l’article 22, substituer aux mots : “dans une proportion minimale définie par voie réglementaire en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d’exploitation”, les mots : “dans une proportion minimum de 35 p. 100 de l’équipage global”. »

La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Madame le secrétaire d’Etat nous a donné des assurances verbales. Je ne vois pas pourquoi celles-ci ne pourraient pas figurer dans la loi. Si les navires de passagers sont exclus du bénéfice d’une mesure, mieux vaut le préciser dans la loi, cela ne gênera personne et apportera une garantie supplémentaire.

J’en viens à l’amendement n° 60. Le début du dernier alinéa de l’article 22 est ainsi libellé : « Les marins embarqués sur les navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doivent être français dans une proportion minimale définie par voie réglementaire en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d’exploitation. » Le pourcentage communément admis et retenu par le pouvoir réglementaire est de 35 p. 100 de l’équipage total.

Nous souhaitons que la loi précise bien qu’il s’agit d’une proportion minimale de l’équipage global ; sinon, on peut craindre que ce taux ne soit plus respecté un jour.

Mme le président. Quel est l’avis de la commission ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. Comme pour l’amendement précédent, la commission a émis un avis défavorable, estimant que cette précision relève du domaine réglementaire. Au demeurant, monsieur Dupilet, on peut fort bien relever le seuil, et non pas le diminuer.

M. Ambroise Guellec. Cela s’est d’ailleurs déjà produit !

Mme le président. Quel est l’avis du Gouvernement ?

Mme le secrétaire d’Etat aux transports. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement. Je profite de l’occasion pour réaffirmer notre engagement de maintenir l’obligation, pour les navires immatriculés au registre des Kerguelen, de disposer d’un équipage composé au minimum de 35 p. 100 de navigants français.

Mme le président. Je mets aux voix l’amendement n° 60.

(L’amendement n’est pas adopté.)

Mme le président. MM. Dupilet, Josselin, Idiart et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 61, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 22 par les phrases suivantes : « Les marins étrangers embarqués sur les navires immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises doivent savoir parler et lire suffisamment la langue française pour comprendre et être compris des officiers les commandant. Les inspecteurs des affaires maritimes sont habilités à contrôler le respect de l'alinéa précédent ». »

La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Pour des raisons de sécurité évidentes, nous souhaitons que les marins étrangers embarqués sur les navires immatriculés au registre des TAAF comprennent le français. Le commandant, son second et une grande partie de l'équipage seront français ; il convient que le reste de l'équipage pratique également notre langue : la sécurité en dépend.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a trouvé cet amendement sympathique. Elle l'a néanmoins rejeté, considérant qu'il créait une obligation qui n'est pas fondée. On ne peut créer une règle de droit par le biais d'un amendement de ce type.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement estime, lui aussi, que cet amendement est sympathique. Il est toutefois défavorable à son adoption. Nous savons d'expérience qu'il y a d'autres solutions permettant, sous le contrôle de l'administration, d'obtenir le même résultat en matière de sécurité.

Mme le président. La parole est à M. Ambroise Guellec, contre l'amendement.

M. Ambroise Guellec. On peut le regretter mais la langue la plus utilisée sur les navires, aussi bien français qu'étrangers, est l'anglais. Tous les marins doivent désormais maîtriser cette langue afin de pouvoir communiquer et d'effectuer les manœuvres de sécurité.

Les auteurs de cet amendement auraient donc dû, à la pratique du français, ajouter celle de l'anglais mais aussi, et je l'ai dit en commission, de la langue bretonne, car il s'agit la plupart du temps de marins bretons. (*Sourires.*)

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 61.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. Je suis saisie de deux amendements, nos 33 et 62, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 33, présenté par M. Guellec, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 22 par l'alinéa suivant : « les dispositions de la loi n° 52-1322 du 15 décembre 1952 instituant un code du travail dans les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer, ainsi que les articles 72 à 78 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime, s'appliquent aux navires immatriculés dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises. »

L'amendement n° 62, présenté par MM. Dupilet, Josselin, Idiart et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Compléter l'article 22 par l'alinéa suivant : « Les dispositions du code du travail et du code du travail maritime s'appliquent aux navires immatriculés dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises. »

La parole est à M. Ambroise Guellec, pour soutenir l'amendement n° 33.

M. Ambroise Guellec. Ce point important est dans le droit-fil de la discussion que nous venons d'avoir sur ce qui relève du domaine législatif et ce qui relève du domaine réglementaire.

Que nous appartenions à la majorité ou à l'opposition, notre souhait est que les navires de passagers soient armés exclusivement avec des marins français. En ce qui me concerne, je souhaite que l'armement naval de la SNCF et de la BAI conserve sa place, qui est importante, et recoure exclusivement à des marins français ; mais les dispositions réglementaires existantes permettent de répondre à ce souci.

Je me demande cependant s'il n'est pas nécessaire de rappeler clairement dans la loi qu'il y a un code en vigueur dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises et que ses dispositions s'imposent aux navires immatriculés au registre des TAAF. Cette précision vise l'ensemble des armateurs et vaut en particulier pour ce qui concerne les problèmes de sécurité.

Je précise d'ailleurs aux auteurs de l'amendement n° 62 que c'est le code du travail maritime, et non pas le code du travail, qu'il faut mentionner si l'on ne veut pas vider totalement de son sens l'immatriculation aux Kerguelen ; or notre objectif est de résister à la concurrence et d'être compétitifs.

Ce que je souhaite, c'est affirmer dans le texte que nous examinons une règle du jeu essentielle à la vie des marins.

Mme le président. La parole est à M. Dominique Dupilet, pour défendre l'amendement n° 62.

M. Dominique Dupilet. Le projet de loi que nous avons examiné en première lecture était assez dur puisqu'il laissait s'appliquer aux marins étrangers embarqués la législation de leur territoire d'origine.

La proposition de notre collègue M. Guellec constitue une avancée tout à fait significative, à laquelle nous nous rallions bien volontiers en retirant l'amendement n° 62.

Mme le président. L'amendement n° 62 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 33 ?

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission l'a accepté, estimant qu'il comble une lacune du projet de loi en définissant le régime du travail qui est applicable. Il nous semble bon de faire référence – comme le décret de 1987, qui a sans doute été annulé mais a néanmoins produit des effets pendant huit ans – aux dispositions visées dans cet amendement, dans la mesure où l'on cherche à améliorer la productivité et à réduire les charges sociales patronales.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Je remercie M. Guellec d'avoir présenté son amendement sur un mode légèrement interrogatif et de s'être demandé quelle était la règle du jeu applicable.

La règle du jeu est claire : c'est l'application de conventions internationales que tout le monde connaît et du code du travail de l'outre-mer, applicable de lui-même dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises.

Je souhaite par conséquent, monsieur Guellec, que vous acceptiez de retirer votre amendement.

Mme le président. La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. J'accepte volontiers la suggestion de Mme le secrétaire d'Etat, mais un doute subsiste.

Le Conseil d'Etat a annulé le décret du 20 mars 1987. J'ai déjà fait part de ma stupéfaction devant cette position, qui allait totalement à l'encontre de celle qu'avait adoptée auparavant la Haute juridiction, sans que nous comprenions la raison de ce revirement.

Notre souci est de respecter le principe de l'égalité des citoyens devant la loi et d'assurer aux salariés une protection raisonnable à l'égard de leur employeur, afin de parvenir à des relations équilibrées.

Je voudrais être bien sûr que l'interprétation actuellement donnée de la situation à laquelle donne lieu l'immatriculation au registre des TAAF ne sera pas battue en brèche à la suite de la contestation que risquent d'élever à bref délai ceux qui combattent l'immatriculation au registre des TAAF.

Pardonnez-moi d'insister, madame le secrétaire d'Etat, mais je voudrais que vous nous confirmiez qu'il n'y a rigoureusement aucune ambiguïté sur ce point et que nous ne risquons pas de voir cette immatriculation remise en cause par le biais d'une décision de justice.

Mme le président. La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. L'arrêt du Conseil d'Etat est clair : dès lors qu'on applique de nouvelles conditions de travail et que l'on se réfère en particulier au code du travail de l'outre-mer ou au code du travail maritime, la loi doit intervenir. Par conséquent, la précision apportée par notre collègue Guellec est tout à fait justifiée et, s'il retirait son amendement, je maintiendrais l'amendement n° 62.

M. Michel Bouvard. Vous l'avez déjà retiré ! Vous pourrez éventuellement reprendre l'amendement de M. Guellec !

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

M. Daniel Colliard. Je reprendrai l'amendement de notre collègue Ambroise Guellec.

On entend beaucoup de propos sibyllins, pour ne pas dire hypocrites. Si les choses vont de soi, mieux vaut les écrire, d'autant plus que nous ne sommes pas dans un domaine strictement juridique. Mettez-vous à la place du matelot du Sri Lanka ou de je ne sais quel autre pays perdu de l'autre côté du globe ! Il faut tenir compte de la pratique du droit du travail.

Dans la discussion générale, je me suis permis d'appeler l'attention de l'Assemblée sur les risques de recours devant les tribunaux. Ces risques sont bien réels et le contentieux risque de se déplacer vers les entreprises !

Nous aurions tout intérêt, à la fois pour les raisons sociales que je viens d'évoquer et dans le souci d'une bonne maîtrise que la disposition figure formellement dans le texte de loi. C'est la raison pour laquelle je reprends l'amendement déposé, puis retiré par M. Guellec.

Mme le président. Pour l'instant, l'amendement n'est pas retiré, monsieur Colliard...

M. Ambroise Guellec. Pas encore !

M. Daniel Colliard. J'ai fait référence à des propos « sibyllins », voire « hypocrites ». Quels gros mots ! (*Soupires.*) Ceux de M. Guellec étaient en tout cas ambigus. Quant à la précision qu'il a proposée d'ajouter au texte, elle est importante.

Mme le président. La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. En réponse aux interrogations de M. Guellec, je confirme que le code du travail des territoires d'outre-mer s'applique de lui-même aux TAAF. La situation est donc claire, y compris au regard des conventions internationales.

En conséquence, point n'est besoin d'ajouter à un semblant de complexité juridique, et j'aimerais beaucoup que l'amendement soit retiré.

Mme le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Guellec ?

M. Ambroise Guellec. Non, je retire mon amendement, madame le président.

Mme le président. L'amendement n° 33 est retiré.

M. Daniel Colliard. Je le reprends !

Mme le président. L'amendement n° 33 est repris par M. Colliard.

La parole est à M. Dominique Dupilet.

M. Dominique Dupilet. Je ferai observer que l'amendement de M. Guellec n'est plus l'amendement « de M. Guellec » puisqu'il a été adopté ce matin par la commission. Je ne vois pas comment on pourrait retirer un amendement adopté par la commission !

Mme le président. Cet amendement, présenté par M. Guellec, a été accepté par la commission, mais son auteur peut très bien le retirer, et c'est ce qu'il a fait.

M. Colliard et vous-même, monsieur Dupilet, pouvez donc le reprendre et je le mettrai aux voix.

M. Dominique Dupilet. Je reprends également l'amendement, qui, je le répète, a été adopté ce matin par la commission...

Mme le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33, repris par M. Colliard et M. Dupilet.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme le président. M. Guellec a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 22 par l'alinéa suivant :

« Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validées les immatriculations de navires dans le ressort du territoire, auxquelles il a été procédé en application du décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises, en tant que la régularité de ces immatriculations serait mise en cause à raison de l'annulation de ce décret par la décision du Conseil d'Etat en date du 27 octobre 1995. »

La parole est à M. Ambroise Guellec.

M. Ambroise Guellec. Cet amendement, qui est aussi un amendement d'interrogation, traite d'un point particulier qui a cependant une certaine importance.

Actuellement, une centaine de navires sont immatriculés dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Après l'annulation récente du décret du 20 mars 1987, je me suis interrogé sur le sort des navires concernés avant la mise en place des nouvelles dispositions. Il m'a semblé opportun de compléter l'article 22 afin d'éviter tout vide juridique.

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

M. Charles Fèvre, rapporteur. La commission a accepté l'amendement, considérant qu'après l'annulation du décret de 1987 par le Conseil d'Etat, dans un arrêt du 27 octobre dernier, tous les navires immatriculés « Kerguelen » se trouvaient pour ainsi dire en dehors du droit.

Au passage, je rappelle à Mme le secrétaire d'Etat qu'une loi n'est rétroactive que si elle le précise. Sinon, elle s'applique immédiatement, sans pouvoir régulariser des situations antérieures.

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

Mme le secrétaire d'Etat aux transports. Le Gouvernement partage évidemment le souci de sécurité juridique des immatriculations des navires. C'est d'ailleurs ce qui l'a amené à proposer le dispositif législatif dont nous débattons aujourd'hui.

Cela dit, après l'annulation du décret de 1987 par le Conseil d'Etat, les navires concernés sont placés sous le régime du décret du 22 juin 1960, relatif aux navires immatriculés dans les territoires d'outre-mer. Il n'y a donc pas de vide juridique.

Par ailleurs et, en disant cela, je me tourne vers le rapporteur, les décisions individuelles relatives aux immatriculations de tel ou tel navire, n'ont pas été remises en cause par la décision du Conseil d'Etat. Dans ces conditions, l'amendement paraît au Gouvernement sans objet et celui-ci y est donc défavorable.

Mme le président. Monsieur Guellec, maintenez-vous votre amendement ?

M. Ambroise Guellec. Au bénéfice des explications du Gouvernement, je le retire, madame le président.

Mme le président. L'amendement n° 34 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 22.

(L'article 22 est adopté.)

Article 23

Mme le président. Je donne lecture de l'article 23 :

TITRE II

MESURES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN

« Art. 23. – La première partie du code de l'aviation civile est ainsi modifiée :

« I. – Au livre I^{er} :

« A. – L'article L. 121-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 121-3. – Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient :

« – à une personne physique française ou ressortissante d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;

« – ou à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

« L'immatriculation peut être également accordée à titre exceptionnel par l'autorité administrative. »

« B. – Au titre II, il est créé un chapitre IV intitulé : « Location et mise à disposition d'aéronefs », comprenant un article L. 124-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 124-1. – La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage. »

« C. – Après l'article L. 150-1, il est inséré un article L. 150-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 150-1-1. – Le fait d'exploiter un aéronef pour une ou plusieurs opérations de transport aérien public, en l'absence du certificat de transporteur aérien exigé en application de l'article L. 330-1, en cours de validité à la date du transport, ou dans des conditions non conformes à celles fixées par ledit certificat, sera puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 500 000 francs. »

« II. – Au livre II, l'article L. 282-8 est ainsi rédigé :

« Art. L. 282-8. – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, tant en régime national qu'international, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent procéder à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aéroports et de leurs dépendances. Ils peuvent aussi faire procéder à cette visite sous leurs ordres :

« a) par des policiers auxiliaires ou des gendarmes auxiliaires ;

« b) et éventuellement par des agents de nationalité française ou ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne, que les entreprises de transport aérien ou les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire ont désignés pour cette tâche ; ces agents devront avoir été agréés par le représentant de l'Etat dans le département et le procureur de la République ; leur intervention sera limitée, en ce qui concerne la visite des personnes, à la mise en œuvre des dispositifs automatiques de contrôle et à la visite manuelle des bagages à main, à l'exclusion des fouilles à corps.

« Les agents des douanes peuvent, dans le même but et dans les mêmes lieux, procéder à la visite des bagages de soute, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules en régime international. Ils peuvent y faire procéder sous leurs ordres par des agents désignés dans les conditions fixées à l'alinéa précédent.

« Les agréments prévus au b sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaissent incompatibles avec l'exercice des fonctions susmentionnées. L'agrément ne peut être retiré par le préfet ou par le procureur de la République qu'après que l'intéressé a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. »

« III. – Au livre III :

« A. – Il est inséré un article L. 321-7 ainsi rédigé :

« *Art. L. 321-7.* – En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les transporteurs aériens devront recourir aux services d'un "expéditeur connu" pour l'expédition de fret ou de colis postaux en vue de leur transport ou mettre en œuvre les procédures de sûreté spécifiques définies par le décret prévu au dernier alinéa du présent article.

« Peuvent être agréés en qualité d'« expéditeur connu » par le ministre chargé des transports les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport de fret ou de colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers. Ces marchandises ne sont pas soumises aux contrôles prévus à l'article L. 282-8, l'Etat conservant toutefois la faculté d'imposer ces contrôles si les circonstances l'exigent.

« En cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent article, la responsabilité d'un "expéditeur connu" ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures de sûreté prévues par le présent code.

« L'agrément peut être refusé ou retiré lorsque l'entreprise ou l'organisme ne se conforme pas aux obligations prévues par les deuxième et cinquième alinéas du présent article ou par le décret d'application mentionné au sixième alinéa, ou peut constituer, par ses méthodes de travail ou le comportement de ses dirigeants ou agents, un risque pour la sûreté. L'agrément ne peut être retiré qu'après que l'entreprise ou l'organisme concerné a été mis en mesure de présenter ses observations. Il peut faire l'objet d'une suspension immédiate en cas d'urgence.

« Les officiers de police judiciaire et les agents des douanes sont chargés de vérifier que les entreprises ou organismes ayant demandé un agrément sont en mesure de satisfaire aux conditions posées à l'obtention dudit agrément et que ceux l'ayant obtenu respectent ces conditions. A cet effet, ils ont accès, à tout moment, dans les locaux et terrains à usage professionnel des entreprises ou organismes titulaires de l'agrément ou qui en demandent le bénéfice, à l'exception des pièces exclusivement réservées à l'habitation. Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tous colis, bagages et véhicules professionnels en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou de ses préposés en cas d'absence de celui-ci, et se faire communiquer les documents comptables, financiers, commerciaux ou techniques propres à faciliter l'accomplissement de leurs contrôles.

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Ce décret tient compte des contraintes propres à chacune des catégories de personnes visées au premier ou au deuxième alinéa. Le même décret peut également prévoir que les colis postaux ou le fret visés aux alinéas précités et expédiés hors du territoire national sont soumis à des règles particulières. »

« B. – L'intitulé du chapitre III du titre II est ainsi rédigé : "Affrètement d'aéronefs".

« C. – Le premier alinéa de l'article L. 323-1 est supprimé.

« D. – A l'article L. 323-2, les mots : "à titre professionnel ou contre rémunération" sont remplacés par les mots : "à titre onéreux".

« E. – L'article L. 330-1 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 330-1.* – Le transport aérien public consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, du fret ou du courrier, à titre onéreux.

« L'activité de transporteur aérien public est subordonnée à la détention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien délivrés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat et conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens, annexé au présent code.

« Les transports aériens de passagers, de fret ou de courrier, prévus au 2 de l'article 1^{er} du règlement (CEE) n° 2407/92 mentionné au précédent alinéa, ne nécessitent l'obtention d'une licence d'exploitation et d'un certificat de transporteur aérien que si la capacité d'emport des aéronefs utilisés est supérieure à une limite fixée par un décret en Conseil d'Etat. Ce décret détermine également les conditions d'octroi de ladite licence d'exploitation et dudit certificat de transporteur aérien, notamment en ce qui concerne les garanties morales, financières et techniques exigées du transporteur. »

« F. – L'article L. 330-2 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 330-2.* – L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire national est soumise à autorisation préalable de l'autorité administrative, dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'Etat et, pour ceux de ces services relevant du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, dans le respect des dispositions dudit règlement annexé au présent code. »

« G. – Le début de l'article L. 330-3 est ainsi rédigé :

« Sauf dans le cas des services aériens répondant aux conditions prévues au deux derniers alinéas du 2 de l'article 3 du règlement (CEE) n° 2408/92 mentionné à l'article L. 330-2, l'autorisation... (*le reste sans changement*). »

« H. – L'article L. 330-8 est ainsi rédigé :

« *Art. L. 330-8.* – Sans préjudice du règlement (CEE) n° 2409/92 du 23 juillet 1992 concernant les tarifs des passagers et de fret des services aériens, annexé au présent code, les tarifs et les conditions de transport des services de transport aérien public peuvent être soumis à dépôt préalable ou à homologation administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. Daniel Colliard, inscrit sur l'article.

M. Daniel Colliard. J'ai indiqué lors de la discussion générale que je me réserverais d'intervenir brièvement sur le transport aérien à la faveur de l'examen des articles du projet qui lui sont consacrés. L'article 23 est le premier d'entre eux.

Cet article appelle de notre part des remarques qui ne s'éloignent pas, quant au fond, de notre analyse concernant le transport maritime car, dans le transport aérien aussi, la déréglementation est à l'œuvre.

Comme l'article 1^{er} relatif à la francisation des navires, il élargit considérablement la définition de la flotte aérienne française et prépare ainsi le terrain à l'éclatement et à la privatisation du transport aérien.

Une fois Air France et Air Inter délestées totalement de leur mission de service public et passées sous contrôle privé, chaque concurrent pourra disposer d'outils pour

prendre position sur le marché national. Le regroupement d'Air Inter et d'Air France ne cache-t-il pas en fait des opérations financières en vue de faciliter la privatisation du groupe ?

Ce même article, qui permettrait à des agents de droit privé d'assurer les mêmes missions de sûreté – à l'exclusion de ce que l'on appelle « la fouille à corps » – qu'un officier de police judiciaire à la seule condition que ce soit sous les ordres de ce dernier, nous semble tout à fait critiquable.

L'Etat va ainsi jusqu'à se désengager de ses missions les plus « naturelles », c'est-à-dire de celles qui consistent à assurer la sécurité des biens et des personnes ainsi que la sûreté. Ce n'est pas nouveau : nous connaissons déjà les polices municipales.

En termes d'emplois et de formation, voilà des économies supplémentaires en perspective pour l'Etat. Mais comme celui-ci reste juridiquement responsable de la qualité de l'exercice de ces missions de sécurité et de sûreté, il aura peut-être à en payer les débordements éventuels.

Nous ne sommes pas contre la création de corps de surveillants, non armés et chargés de certaines tâches de gardiennage ou de prévention. Mais nous sommes opposés à leur reconnaître, à eux comme aux sociétés privées de surveillance, un rôle dans un schéma d'ensemble de coordination des services chargés de la sécurité publique et, *a fortiori*, de la sûreté de l'Etat.

Mme le président. Mes chers collègues, nous allons maintenant interrompre nos travaux. Nous devons encore examiner un certain nombre d'amendements, et je vous rappelle que la discussion de ce texte se poursuivra cet après-midi, après les questions au Gouvernement.

La suite de la discussion est donc renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR

Mme le président. Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2301 rectifié, relatif aux transports :

M. Charles Fèvre, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 2378) ;

Suite de la discussion du projet de loi, n° 1952, relatif au développement du volontariat dans les corps de sapeurs-pompiers :

M. Pierre-Rémy Houssin, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 2117 et rapport supplémentaire n° 2343).

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures cinquante.)

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