

# ASSEMBLÉE NATIONALE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

---

---

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

11<sup>e</sup> Législature

**SESSION ORDINAIRE DE 1999-2000**

213<sup>e</sup> séance

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

2<sup>e</sup> séance du mardi 30 mai 2000



## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND FORNI

#### 1. Questions au Gouvernement (p. 4735).

##### CHASSE (p. 4735)

MM. Charles de Courson, Daniel Vaillant, ministre des relations avec le Parlement.

##### RÉVISION DES LISTES ÉLECTORALES À PARIS (p. 4736)

MM. Noël Mamère, le président, Jean-Pierre Chevènement, ministre de l'intérieur.

##### RÉGULATION DES CRISES DANS LE SECTEUR DES FRUITS ET LÉGUMES (p. 4737)

MM. Thierry Mariani, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

##### FORÊT (p. 4737)

MM. Didier Quentin, Guy Hascoët, secrétaire d'Etat à l'économie solidaire.

##### CONTRATS D'AFFRÈTEMENT DES NAVIRES ABEILLES (p. 4738)

MM. André Angot, Alain Richard, ministre de la défense.

##### RACHAT D'ORANGE PAR FRANCE TÉLÉCOM ET ATTRIBUTION DES LICENCES DE TÉLÉPHONIE MOBILE (p. 4739)

MM. Claude Billard, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

##### PRESTATION SPÉCIFIQUE DÉPENDANCE (p. 4739)

Mmes Janine Jambu, Martine Aubry, ministre de l'emploi et de la solidarité.

##### BIRMANIE (p. 4740)

MM. Pierre Brana, le président, Hubert Védrine, ministre des affaires étrangères.

#### LUTTE CONTRE LE TERRORISME AU PAYS BASQUE (p. 4741)

MM. Jean Espilondo, Jean-Pierre Chevènement, ministre de l'intérieur.

#### AVION DE TRANSPORT MILITAIRE EUROPÉEN (p. 4742)

Mme Françoise Imbert, M. Alain Richard, ministre de la défense.

##### ÉLECTION DES ADMINISTRATEURS DES CAISSES D'ÉPARGNE (p. 4742)

MM. Jérôme Cahuzac, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

##### TÉLÉPHONIE MOBILE (p. 4743)

MM. François Goulard, Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4744)

### PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE HOUILLON

#### 2. Air France. – Discussion, en deuxième lecture, selon la procédure d'examen simplifiée, d'un projet de loi (p. 4744).

Mme Michelle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme.

M. André Capet, rapporteur de la commission de la production.

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 4746)

MM. Léonce Deprez,  
Bernard Outin,  
Gilbert Gantier,  
Jean-Jacques Filleul,  
Alain Marleix.

Clôture de la discussion générale.

#### Article 3 (p. 4750)

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

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

Adoption de l'article 3 modifié.

#### VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 4751)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

#### 3. Désignation d'un candidat à un organisme extraparlé- mentaire (p. 4751).

#### 4. Droit communautaire dans le domaine des transports. – Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 4751).

Mme Michelle Demessine, secrétaire d'Etat au tourisme.

Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production.

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 4756)

MM. Daniel Paul,  
Gilbert Gantier,  
Jean-Michel Marchand,  
Léonce Deprez,  
Gilbert Le Bris,  
Alain Marleix.

Clôture de la discussion générale.

#### DISCUSSION DES ARTICLES (p. 4763)

Les articles 1<sup>er</sup> à 6 sont réservés jusqu'après l'article 20.

#### Article 7 (p. 4763)

M. Jean-Yves Besselat.

Amendement n° 14 de la commission de la production : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 51 de M. Daniel Paul : M. Daniel Paul, Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat, M. Léonce Deprez. – Rejet.

Amendement n° 15 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 16 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 52 de M. Daniel Paul : M. Daniel Paul. – Retrait.

Adoption de l'article 7 modifié.

## Article 8 (p. 4766)

M. le président.

Adoption de l'article 8 modifié.

## Avant l'article 9 (p. 4767)

Amendement n° 20 de la commission : Mme la rapporteure, M. Daniel Paul, Mme la secrétaire d'Etat, M. Jean-Yves Le Drian. – Retrait.

## Article 9 (p. 4768)

Amendement n° 49 de M. Daniel Paul : M. Daniel Paul, Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Retrait.

Amendement n° 50 corrigé de M. Daniel Paul : M. Daniel Paul. – Retrait.

Amendement n° 21 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 22 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 9 modifié.

Articles 10 et 10 *bis* – Adoption (p. 4769)

## Article 11 (p. 4770)

M. Jean-Yves Le Drian, Mme la secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article 11.

## Après l'article 11 (p. 4771)

Amendements identiques n°s 24 de la commission et 2 rectifié de M. Le Drian : Mme la rapporteure, M. Gilbert le Bris, Mme la secrétaire d'Etat.

Sous-amendements à l'amendement n° 24 :

Sous-amendement n° 58 de M. Marchand : M. Jean-Michel Marchand, Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat, MM. Léonce Deprez, Jean-Yves Le Drian. – Rejet.

Sous-amendement n° 59 de M. Marchand : M. Jean-Michel Marchand, Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Rejet.

Sous-amendement n° 60 de M. Marchand : M. Jean-Michel Marchand, Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Rejet.

Sous-amendements n°s 61 de M. Marchand et 66 du Gouvernement : M. Jean-Michel Marchand, Mmes la secrétaire d'Etat, la rapporteure. – Retrait du sous-amendement n° 61 ; adoption du sous-amendement n° 66.

Adoption des amendements identiques modifiés.

Amendement n° 23 rectifié de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat, M. Daniel Paul. – Adoption.

M. le président.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 4774)

L'amendement n° 25 corrigé de la commission avant l'article 12 est réservé jusqu'après l'amendement n° 39 portant article additionnel après l'article 14.

## Article 12 (p. 4774)

Amendement n° 26 de la commission, avec le sous-amendement n° 67 du Gouvernement : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 27 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 28 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

## Article 13 (p. 4776)

Amendement n° 29 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 30 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 31 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 32 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 33 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 34 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 35 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 36 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 37 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 38 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 13 modifié.

## Article 14. – Adoption (p. 4778)

## Après l'article 14 (p. 4778)

Amendement n° 39 de la commission, avec le sous-amendement n° 68 du Gouvernement : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

M. le président.

## Avant l'article 12 (p. 4779)

*(amendement précédemment réservé)*

Amendement n° 25 corrigé de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

## Article 15 (p. 4779)

Amendement n° 55 de Mme Bricq : Mmes Nicole Bricq, la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption de l'amendement n° 55 rectifié.

Adoption de l'article 15 modifié.

Les articles 16 à 20 sont réservés.

## Après l'article 20 (p. 4780)

Amendement n° 1 du Gouvernement, avec le sous-amendement n° 74 de la commission : Mmes la secrétaire d'Etat, la rapporteure. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement rectifié.

M. le président.

## Article 16 (p. 4780)

*(précédemment réservé)*

Amendement n° 40 de la commission : Mmes la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 16 modifié.

## Article 17 (p. 4781)

*(précédemment réservé)*

Adoption de l'article 17.

## Article 18 (p. 4781)

*(précédemment réservé)*

Amendement n° 41 rectifié de la commission : Mme la rapporteure, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 18 modifié.

Articles 19 et 20 (p. 4782)  
(*précédemment réservés*)

Adoption des articles 19 et 20.

M. le président.

Article 1<sup>er</sup> (p. 4782)  
(*précédemment réservé*)

Amendement n° 69 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 3 corrigé de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption de l'amendement n° 3 corrigé et rectifié.

Adoption de l'article 1<sup>er</sup> modifié.

Article 2 (p. 4782)  
(*précédemment réservé*)

Amendements n°s 62 de M. Deprez et 4 de la commission : M. Léonce Deprez, Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Rejet de l'amendement n° 62 ; adoption de l'amendement n° 4.

Amendement n° 70 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 4783)  
(*précédemment réservé*)

Amendement n° 5 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 6 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Article 4 (p. 4784)  
(*précédemment réservé*)

Amendement n° 63 rectifié du Gouvernement : Mmes la secrétaire d'Etat, la rapporteuse. – Adoption.

Amendement n° 64 du Gouvernement : Mmes la secrétaire d'Etat, la rapporteuse. – Adoption.

Adoption de l'article 4 modifié.

Article 4 *bis* (p. 4785)  
(*précédemment réservé*)

Amendement de suppression n° 10 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

L'article 4 *bis* est supprimé.

L'amendement n° 47 de M. Daniel Paul n'a plus d'objet.

Article 5 (p. 4785)  
(*précédemment réservé*)

Amendement n° 11 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 5 modifié.

Article 5 *bis* (p. 4785)  
(*précédemment réservé*)

Amendement de suppression n° 12 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

L'article 5 *bis* est supprimé.

L'amendement n° 48 de M. David Paul n'a plus d'objet.

Article 5 *ter* (p. 4786)  
(*précédemment réservé*)

Amendements n°s 65 du Gouvernement et 13 de la commission : Mmes la secrétaire d'Etat, la rapporteuse, MM. Léonce Deprez, Daniel Paul. – Rejet de l'amendement n° 65 ; adoption de l'amendement n° 13.

Amendement n° 71 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Amendement n° 72 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 5 *ter* modifié.

Article 6 (p. 4787)  
(*précédemment réservé*)

Amendement n° 73 de la commission : Mmes la rapporteuse, la secrétaire d'Etat. – Adoption.

Adoption de l'article 6 modifié.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 4788)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

5. Désignation de candidats à des organismes extraparlimentaires (p. 4788).
6. Commission mixte paritaire (p. 4788).
7. Dépôt de propositions de loi (p. 4788).
8. Dépôt d'un rapport (p. 4789).
9. Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat (p. 4789).
10. Ordre du jour des prochaines séances (p. 4790).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. RAYMOND FORNI

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

1

## QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Nous commençons par le groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.

### CHASSE

M. le président. La parole est à M. Charles de Courson.

M. Charles de Courson. Monsieur le président, cette question, que je poserai au nom des groupes UDF, RPR et DL, s'adresse à Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. (*« Ah ! » et applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Cette nuit, la commission mixte paritaire réunie pour examiner le projet de loi sur la chasse...

M. Didier Boulaud. La chasse aux faux électeurs !

M. Charles de Courson. ... s'est terminée par un échec sur la question des dates d'ouverture et de fermeture de la chasse.

M. Didier Boulaud. Dans le 3<sup>e</sup> arrondissement !

M. Charles de Courson. Cet échec n'est pas le fait de l'opposition. C'est le Premier ministre en personne qui l'a publiquement souhaité, alors même qu'un consensus s'était dégagé au Sénat sur la base des propositions de l'ensemble des députés, de toutes sensibilités, appartenant au groupe « Chasse ».

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance. Très bien !

M. Charles de Courson. C'est donc vous, madame la ministre, qui devrez fixer par décret ces dates d'ouverture et de fermeture. Or, dans l'avant-projet de décret que vous aviez soumis au Conseil supérieur de la chasse et de la faune sauvage, la date la plus précoce d'ouverture était le 10 août et la plus tardive le 10 février, ce qui était inacceptable.

M. Hervé Morin. Très bien !

M. Charles de Courson. Ma question est donc la suivante. Comme le proposent l'ensemble de l'opposition nationale et même une partie de la majorité,...

Un député du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance. C'est vrai !

M. Charles de Courson. ... êtes-vous prête à garantir l'exercice de la chasse selon les espèces, les départements et l'état de conservation du gibier, du troisième samedi de juillet au 28 février ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des relations avec le Parlement. (*Huées sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

M. Hervé Morin. Où est Mme Voynet ?

M. le président. Mes chers collègues, ce n'est pas parce que M. de Courson a posé une question à Mme la ministre de l'environnement que M. Vaillant serait incapable d'y répondre !

M. Hervé Morin. Ce n'est pas son domaine, il ne connaît pas la chasse !

M. Daniel Vaillant, *ministre des relations avec le Parlement*. Mais ils ne le pensent pas, monsieur le président !

Monsieur le député, vous connaissez trop bien la Constitution et le règlement de l'Assemblée nationale pour ignorer que le Gouvernement n'est pas présent lors des commissions mixtes paritaires (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance*),...

M. Hervé Morin. Le téléphone, ça existe !

M. le ministre des relations avec le Parlement. ... auxquelles seuls des parlementaires participent. D'ailleurs, vous y étiez. Vous vous étonnez que la commission mixte paritaire n'ait pas abouti parce que sept élus de gauche se sont opposés à sept élus de droite. Pour ma part, cela ne m'étonne pas !

M. Jean-Louis Debré. Rien ne vous étonne, vous !

M. le ministre des relations avec le Parlement. Si vous voulez entraîner le Gouvernement et sa majorité dans une situation où la loi serait tellement éloignée des directives européennes, qui ont été discutées,...

M. François Patriat. Très bien !

M. le ministre des relations avec le Parlement. ... négociées et acceptées du temps où l'actuelle opposition, c'est-à-dire vos amis, était aux responsabilités,...

M. Vincent Peillon. Très bien !

M. le ministre des relations avec le Parlement. ... que la France serait dès lors condamnée à payer des centaines de millions de francs de pénalités, alors je vous le dis clairement : le Gouvernement ne placera pas les contribuables dans une telle situation ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

Nous voulons un texte d'équilibre tel qu'il a été esquissé par le rapport M. Patriat, ici présent, et tel qu'il a été adopté en première lecture par votre assemblée. Sans doute est-il encore possible d'intégrer dans le projet quelques détails, quelques modifications sur des points particuliers et le Gouvernement fait confiance à la majorité de cette assemblée pour parvenir à ce texte d'équilibre. Monsieur le député, faites donc confiance à la majorité (« Non ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants) pour sortir les Français et les chasseurs de la difficulté dans laquelle vous et les gouvernements que vous avez soutenus les ont placés. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

**M. le président.** Nous en venons au groupe Radical, Citoyen et Vert.

#### RÉVISION DES LISTES ÉLECTORALES À PARIS

**M. le président.** La parole est à M. Noël Mamère.

**M. Noël Mamère.** Ma question s'adresse à M. le ministre de l'intérieur et concerne une affaire qui s'annonce comme l'un des plus grands scandales de la République, je veux parler de la fraude électorale à Paris. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et du groupe socialiste.*)

Au nom du parti Vert et des députés qui siègent dans cette assemblée, nous nous honorons de rappeler que les Verts ont été les principaux acteurs de la révélation de ce scandale. Les quinze personnes qui ont récemment été mises en examen par la justice, alors que les premières plaintes remontent à 1989, c'est-à-dire à onze ans, sont la partie émergée d'un iceberg beaucoup plus important, ce qui montre que cette fraude électorale a été organisée au plus haut niveau. Aujourd'hui, on parle de familles politiques, y compris de familles qui auraient mené une petite entreprise politique à des fins électorales. Mais derrière tout cela, sont concernées des personnalités au sommet de l'Etat.

**M. Didier Boulaud.** Chirac !

**M. Noël Mamère.** Je rappelle en effet que l'actuel Président de la République était maire de Paris (*Vives protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants*), que M. Chirac, pour citer son nom, a couvert tous ces agissements qui remontent à 1977, date à laquelle il est devenu maire de Paris. (*Huées sur les mêmes bancs.*)

**M. Jean Marsaudon.** C'est scandaleux !

**M. Noël Mamère.** Entre 1989 et 1995, qui sont les dates incriminées par la justice, M. Chirac, flanqué de M. Tiberi, actuel maire de Paris, et de ses amis de l'UDF, a couvert ces agissements. (*Vives protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, chacun est libre ici de s'exprimer comme il l'entend ! Vous n'avez pas la parole ! Monsieur Mamère, poursuivez et concluez si possible !

**M. Noël Mamère.** Vous pouvez toujours vous draper dans votre vertu outragée, messieurs de la droite, vous avez été pris la main dans le sac ! (*Applaudissements sur*

*plusieurs bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et du groupe socialiste. – Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

C'est donc le plus haut sommet de l'Etat qui est en cause. Comme l'a souligné le chef de file des Verts pour les élections municipales de 2001, M. Yves Contassot, ces quinze mises en examen ne sont que les premières et ne sont que le point de départ de la mise au jour d'une opération organisée par la droite pour mettre Paris en état de siège politique.

**M. Jean Marsaudon.** C'est scandaleux !

**M. Arnaud Lepercq.** Ayatollah !

**M. Noël Mamère.** Aujourd'hui, le RPR, puisque c'est de lui qu'il s'agit, a désigné, dans des conditions sur lesquelles il n'est pas utile de revenir, son candidat à la mairie de Paris. (*Vives protestations et huées sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, je vous en prie ! Monsieur Mamère, concluez s'il vous plaît !

**M. Philippe Auberger.** C'est un provocateur !

**M. Noël Mamère.** Je rappelle que M. Séguin, candidat à la mairie de Paris, a été président du RPR, qui a largement bénéficié, comme on le sait, des emplois fictifs et de ces faux électeurs au service de la réussite d'un homme et d'un clan. Je rappelle que dans le 3<sup>e</sup> arrondissement, en 1995, 5 % des électeurs étaient des faux électeurs.

**M. Jean Marsaudon.** Et Mitterrand ?

**M. Noël Mamère.** Comment le RPR peut-il nous dire qu'il aura un candidat propre tant qu'il n'aura pas demandé la révision des listes électorales ? (*Protestations et claquements de pupitres sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

**M. le président.** Concluez, monsieur Mamère !

**M. Noël Mamère.** J'en viens à ma question. Les articles L. 25 et L. 38 du code électoral autorisent le préfet à prendre l'initiative de la révision des listes électorales, ce qu'il a jusqu'à maintenant refusé, contrairement à ce qui a été fait deux fois : en Corse en 1999 – cf. décision du tribunal administratif en date du 21 janvier – et en Martinique. Je demande donc au ministre de l'intérieur s'il est prêt à aller jusqu'au bout et à demander à M. le préfet de prendre l'initiative de la révision de ces listes truquées, sordides et scandaleuses. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et du groupe socialiste. – Huées sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

**M. le président.** Monsieur Mamère, je ne sais pas si cela est scandaleux, mais ce qui est parfaitement anormal, c'est que vous utilisiez cinq minutes pour poser une question au Gouvernement ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*) Le temps de parole du groupe Radical, Citoyen et Vert est donc épuisé !

La parole est à M. le ministre de l'intérieur, pour une brève réponse.

**M. Jean-Pierre Chevènement, ministre de l'intérieur.** Monsieur le député, j'ai l'impression que votre question s'adressait à d'autres que moi. Je ferai simplement observer que le préfet de Paris a sensibilisé les commissions administratives, qui ont seules le pouvoir d'inscrire et de radier les électeurs, pour qu'elles jouent efficacement leur rôle. Il a renouvelé la plupart des délégués de l'administration depuis 1997 et il s'en est ensuivi une forte augmentation des radiations. Le préfet a également demandé à la mairie de Paris de mettre fin à la pratique irrégulière consistant à permettre le retrait en mairie des cartes électorales des électeurs ayant changé d'adresse.

Par ailleurs, vous devez le savoir, l'utilisation des fichiers fiscaux ne peut revêtir un caractère systématique, aux termes d'une délibération de la CNIL. Une révision complète des listes électorales de Paris ne pourrait être mise en œuvre que par la loi, car elle dérogerait au principe de permanence des listes posé par l'article L. 16 du code électoral.

Vous le savez, une information judiciaire est en cours suite à deux plaintes déposées l'une en 1989, l'autre en 1995. Cette information judiciaire conduit les juges d'instruction à procéder à divers actes d'investigation sur lesquels il ne m'est pas permis de m'exprimer.

Plusieurs députés du groupe du Rassemblement pour la République. Très bien !

**M. le président.** Nous passons aux questions du groupe du Rassemblement pour la République.

#### RÉGULATION DES CRISES DANS LE SECTEUR DES FRUITS ET LÉGUMES

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

**M. Thierry Mariani.** Monsieur le président, ce que je trouve sordide et scandaleux, c'est la manière dont notre collègue Noël Mamère vient de poser sa question. Il s'est en effet servi de cette tribune pour faire, pendant cinq minutes, un véritable procès sans que la défense puisse s'exprimer. Je pense, monsieur le président, que, dans certains cas, vous avez les moyens de couper la parole plus tôt ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

**M. Didier Boulaud.** C'était une question du groupe RCV, mais ce n'est pas fini ! C'était seulement le début !

**M. Thierry Mariani.** Ma question s'adresse à M. le Premier ministre. J'espère que j'obtiendrai une réponse, puisque le Gouvernement n'a pas répondu à la question sur la chasse posée par mon collègue de Courson. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Monsieur le Premier ministre, il y a à peine un mois, nous avons examiné en première lecture un projet de loi sur les nouvelles régulations économiques. Vous aviez déclaré alors l'urgence de ce texte. Je me permets de vous le rappeler, car il semble que ce qui était urgent hier le soit beaucoup moins aujourd'hui. On lit en effet depuis quelques jours que le ministre de l'économie et des finances ne serait pas très pressé de faire aboutir ce projet.

Un député du groupe du Rassemblement pour la République. Ah bon ?

**M. Thierry Mariani.** Il faut reconnaître que ce texte mal ficelé est un fourre-tout, et qu'il contient bien des dispositions discutables, voire condamnables. La preuve en est

qu'il a failli être rejeté par votre propre majorité lors d'un vote solennel. C'est dire que celle-ci ne devait pas en être très satisfaite. Pourtant, une disposition au moins nous paraissait intéressante : celle concernant le fonctionnement du marché des fruits et légumes, qui connaît régulièrement des crises. Cette disposition était d'ailleurs largement inspirée des propositions du groupe RPR.

Monsieur le Premier ministre, mon collègue Jean-Michel Ferrand, député du Vaucluse, et moi-même souhaitons donc vous poser une question simple. La saison des fruits et légumes va bientôt battre son plein. Or l'adoption de votre texte s'éloigne.

**M. Henri Emmanuelli.** Le Sénat !

**M. Thierry Mariani.** Que comptez-vous faire rapidement pour éviter que se produise, une fois encore, dans ce secteur, un drame qui serait particulièrement préjudiciable non seulement aux producteurs, mais aussi aux consommateurs ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

**M. Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.** Monsieur le député, je réponds très volontiers à votre question. Il est vrai que parmi les nombreuses excellentes dispositions que comporte ce projet sur les nouvelles régulations économiques figure celle, que vous n'avez d'ailleurs malheureusement pas votée – mais il n'est jamais trop tard pour bien faire ! (*Rires sur les bancs du groupe socialiste*) –, visant à éviter les crises en matière de production fruitière. L'Assemblée, grâce à sa majorité, même si elle a été assez courte en l'espèce, a voté ce texte, qui a ensuite été présenté au Sénat. Or, comme vous le savez, au Sénat, le Gouvernement est maître de l'ordre, mais il n'est pas maître du jour. (*Souffles.*)

**M. Jean-Pierre Michel.** Très bien !

**M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.** A partir de là, malgré tous les souhaits de M. le ministre des relations avec le Parlement, l'examen de ce texte a été reporté en raison du temps qu'a pris la discussion du projet de loi sur le renouvellement et la solidarité urbains. Mais le Gouvernement a l'intention qu'elle ait lieu extrêmement vite.

S'agissant de votre question précise, il est vrai que cette disposition visant à lutter contre les abus dans le secteur des fruits et légumes est excellente. Il est vrai qu'elle figure dans le texte du Gouvernement. La meilleure solution est donc que ce projet soit rapidement voté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

#### FORÊT

**M. le président.** La parole est à M. Didier Quentin.

**M. Didier Quentin.** Cette question, à laquelle je souhaite associer mon collègue député du Jura, Jean Charroppin, s'adresse à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche.

Pour le groupe RPR, la forêt française est un capital économique, un atout pour l'environnement et joue un rôle majeur en matière d'aménagement du territoire. Nous y avons d'ailleurs consacré un important colloque

l'année dernière à l'initiative de Jean Charroppin. L'Assemblée nationale va examiner dans quelques jours un projet de loi d'orientation sur la forêt qui s'annonce très décevant et dont tous les professionnels et usagers de la forêt s'accordent à souligner qu'il est très en retrait sur le rapport Bianco. A l'évidence, ce projet de loi manque d'ambition. Il n'offre aucune vision globale de la politique forestière dont la France a pourtant plus que jamais besoin, notamment après les tempêtes de décembre 1999. Ce projet de loi fait passer au second plan la fonction socio-économique de la forêt. C'est regrettable, car celle-ci représente un secteur économique important qui, même si l'on en parle trop peu, emploie plus de 500 000 personnes. D'où ma double question.

Premièrement, après les tempêtes et malgré l'argent débloqué, le plan gouvernemental pour réparer les conséquences des intempéries risque d'échouer, d'autant plus que le rythme des travaux de déblaiement est très lent. A titre d'exemple, en Charente-Maritime les bois nettoyés à ce jour représentent seulement 4 % de la masse totale. Monsieur le ministre, quelles instructions comptez-vous enfin donner aux préfets pour combler rapidement ce retard et éviter un gâchis considérable de l'argent public ?

Deuxièmement, vous avez supprimé, il y a deux ans, la provision pour fluctuation des cours. Pourquoi ne pas lui substituer aujourd'hui, dans le collectif budgétaire ou dans le projet de loi d'orientation sur la forêt, une provision pour investissement qui permettrait à la France de préparer la forêt de demain et de préserver du coup un formidable potentiel d'emplois ? Avez-vous, oui ou non, l'intention de prendre une telle mesure qui assurerait la compétitivité de l'ensemble de la filière bois confrontée à la concurrence de l'Allemagne et des pays nordique ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** En l'absence de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche, la parole est à M. le secrétaire d'Etat à l'économie solidaire. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

**M. Guy Hascoët, secrétaire d'Etat à l'économie solidaire.** Monsieur le député, après vous avoir écouté avec attention, je dois tout de même rappeler que des mesures très précises et très concrètes ont été prises rapidement à la suite des tempêtes que nous avons subies cet hiver. Il est évident – et les professionnels le savent – que les questions du stockage et de la gestion des bois ne se régleraient pas sans elles. On pouvait craindre à un moment donné un effondrement des cours. Cela n'a pas été le cas. Il faut d'ailleurs saluer la profession qui a su, si je puis dire, tenir ses nerfs.

Vous posez la question du développement de la filière. Il est évident qu'il y a une sous-exploitation de la forêt en France. On sait très bien, en effet, qu'au point de vue de l'effet de serre, une forêt qui présente un bilan nul au niveau pollution est une forêt bien exploitée, bien entretenue.

**M. Yves Deniaud.** Aucun rapport avec la question !

**M. le secrétaire d'Etat à l'économie solidaire.** Des travaux sont en cours sur la place de la filière bois, notamment en matière d'énergie. Le Premier ministre participait hier, à l'UNESCO, à un colloque sur la place des énergies renouvelables en France. Yves Cochet, député, travaille actuellement en ce domaine. (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. Thierry Mariani.** Ce n'est pas la question !

**M. le secrétaire d'Etat à l'économie solidaire.** Et pour avoir moi-même travaillé sur cette question, je peux vous dire que la perspective de « booster » la filière bois...

**M. Philippe Auberger.** « Booster », c'est dans le *Larousse* ?

**M. le secrétaire d'Etat à l'économie solidaire.** ... d'offrir de nouveaux débouchés sur les formes granulats, sur les composés intermédiaires, pour donner de la vigueur aux territoires qui ont un gros potentiel, est aujourd'hui au cœur de la démarche gouvernementale.

Je ne doute pas que votre message, que je transmettrai moi-même au ministre de l'agriculture, sera entendu dans le sens que vous souhaitez : permettre à la filière bois de donner toute la mesure de son potentiel économique. (*Applaudissements sur divers bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et sur quelques bancs du groupe socialiste.*)

#### CONTRATS D'AFFRÈTEMENT DES NAVIRES ABEILLES

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

**M. André Angot.** Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Depuis quelques jours, les équipages des remorqueurs de sauvetage en mer de la compagnie Les Abeilles International sont en grève. C'est le cas pour l'*Abeille Langue-doc* à Cherbourg et l'*Abeille Flandres* à Brest. Ils sont en grève parce que le Gouvernement a lancé un appel d'offres pour attribuer les contrats de sauvetage en mer et de remorquage et a déjà annulé le contrat qui liait l'Etat à l'*Abeille Supporter* dans le golfe de Gascogne. Le Gouvernement envisagerait aussi de supprimer les contrats avec les autres remorqueurs de cette compagnie pour leur mission de sauvetage en mer.

L'*Abeille Supporter* a perdu son contrat au bénéfice d'un armement immatriculé sous un pavillon de complaisance suisse. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Tout le monde connaît dans cette enceinte la compétence de la marine suisse pour le sauvetage en mer ! (*Rires sur les mêmes bancs.*)

L'appel d'offres précisait que seuls le capitaine et le chef mécanicien devaient connaître le français. Comment, dans ces conditions, imaginer une bonne coordination dans les manœuvres ? De plus, les équipages, composés de marins de différentes nationalités, ne connaîtront pas les côtes françaises avec leurs courants et leurs zones dangereuses.

Monsieur le Premier ministre, les habitants de la Bretagne et de la côte Atlantique sont déjà traumatisés par le récent naufrage de l'*Erika*. Votre décision arrive au moment où la commission d'enquête parlementaire, à laquelle j'appartiens, sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants s'apprête à préconiser le renforcement de la flotte de remorqueurs dans le golfe de Gascogne et en Méditerranée.

De plus en plus de navires transportant des passagers, du pétrole ou des produits chimiques dangereux passent au large de nos côtes, et c'est ce moment que choisit votre gouvernement pour se séparer des équipages de professionnels qui connaissent parfaitement les côtes françaises. Quelles garanties auront un pétrolier dérivant sur les rochers d'Ouessant, un ferry en détresse ou un bateau de croisière avec ses 2 000 passagers, si l'on supprime les contrats des marins qui connaissent les pièges de la mer dans les secteurs dangereux ? (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. Noël Mamère. La question !

M. le président. Rassurez-vous, monsieur Mamère, M. Angot est beaucoup moins long que vous !

M. André Angot. Au moment où de plus en plus de bateaux sous normes passent au large des côtes, les Français attendent le renforcement des moyens de sauvetage et de remorquage. Ils n'attendent pas la conclusion de contrats avec des pavillons de complaisance. Ils n'attendent pas non plus la mise au chômage des meilleurs marins, qui exercent leur mission de sauvetage dans des conditions difficiles, en mettant souvent leur vie en danger. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de la défense.

M. Alain Richard, *ministre de la défense*. Monsieur le député, je voudrais compléter votre information sur les conditions dans lesquelles se déroule la mise en concurrence, ce qui est l'application de la loi, pour l'attribution d'un contrat de la délégation générale pour l'armement, s'agissant d'une mission qui n'a pas pour objet le sauvetage en mer mais la récupération d'objets balistiques au centre d'essais des Landes. C'est de cela qu'il s'agit. Et je vous fais remarquer que, lorsque nous discutons du budget de l'Etat en général, et de la défense en particulier, il nous est recommandé de faire bon usage de l'argent public. Parmi les éléments de ce bon usage, il y a naturellement la mise en concurrence. Je pense que vous n'y êtes pas opposé.

La société à laquelle vous avez fait allusion, qui est en concurrence avec la société Les Abeilles International, est qualifiée ISO 9000 et ISO 14 000. Elle a déjà passé plusieurs contrats avec la direction des constructions navales. Et je vous rassure : le document d'appel d'offres impose le respect de la réglementation du travail, de la législation fiscale et de l'ensemble des normes du travail maritime.

Votre information, monsieur le député, est donc incomplète. Sauf à vous opposer, par principe, à la mise en concurrence et à garantir des situations acquises à toutes les sociétés qui ont obtenu, une fois, un contrat de l'Etat, il me semble que vous défendez une cause qui n'est pas juste. *(Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe communiste.

#### RACHAT D'ORANGE PAR FRANCE TÉLÉCOM ET ATTRIBUTION DES LICENCES DE TÉLÉPHONIE MOBILE

M. le président. La parole est à M. Claude Billard.

M. Claude Billard. Monsieur le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, l'annonce du rachat de l'opérateur britannique de téléphonie Orange par France Télécom relance, dans notre pays, le débat sur le mode d'attribution des licences de téléphonie mobile de troisième génération.

En effet, pour 283 milliards de francs, l'opérateur public vient d'acquiescer en Grande-Bretagne une licence UMTS qu'il n'avait d'ailleurs pu obtenir auparavant par la voie des enchères. Pour financer une partie de cette acquisition, l'Etat ramènera de 62 à 55 % sa participation au capital de France Télécom. Cette nouvelle étape dans la privatisation suscite de notre part une réprobation très ferme et nous conduit à nous interroger sur la volonté du Gouvernement de conserver un opérateur public puissant.

Lors du débat d'orientation budgétaire, vous avez annoncé que, bien qu'il n'ait pas encore choisi la méthode, le Gouvernement prévoyait d'affecter en complément au Fonds de réserve des retraites les très importantes recettes escomptées de l'attribution des licences. Je souhaiterais donc, à cette occasion, réaffirmer notre opposition à tout système d'enchères à la britannique.

M. Franck Borotra. Vous avez raison !

M. Claude Billard. Nous ne saurions pour autant souscrire à une solution qui ne comporterait pas de fortes obligations de service public pour les opérateurs, notamment en matière d'aménagement du territoire, de niveau d'investissement dans les infrastructures, de tarification et, bien évidemment, d'emploi.

Où en êtes-vous, monsieur le ministre, de votre réflexion ? Vers quel mode d'attribution vous orientez-vous ? Quand annoncerez-vous votre décision ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur quelques bancs du groupe socialiste.)*

M. Renaud Donnedieu de Vabres. Il faudrait un débat !

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

M. Laurent Fabius, *ministre de l'économie, des finances et de l'industrie*. Monsieur le député, vous avez en fait posé deux questions, toutes deux très importantes. Dans le délai qui m'est imparti, je n'ai pas le temps, vous le comprendrez, de m'appesantir suffisamment sur chacune d'elles, mais je ne veux pas laisser les choses dans l'ombre.

M. Renaud Donnedieu de Vabres. Organisez un débat !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Le rachat de l'opérateur Orange par France Télécom est une opération très ambitieuse. A moyen terme, il faut le savoir, il ne restera en Europe que très peu d'opérateurs globaux de télécommunications : certains disent cinq, d'autres quatre ou même trois. Nous souhaitons que France Télécom, entreprise à majorité publique, soit l'un d'eux. Grâce à cette opération, France Télécom est désormais le deuxième opérateur européen dans le domaine des mobiles, tout en restant, bien sûr, à majorité publique : c'est un point auquel vous serez certainement sensible.

M. Francis Delattre. Vous vous moquez du monde !

M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie. Sur l'attribution des licences pour le mobile de la nouvelle génération, plusieurs questions nous ont été posées, à Christian Pierret et à moi-même ; nous avons fait le point au fur et à mesure. Il va de soi, conformément à votre souhait, qu'il n'est pas du tout question d'attribuer ces licences dans des conditions qui introduiraient une ségrégation entre les habitants, les agglomérations ou les entreprises. Le mobile de la nouvelle génération devra être à la disposition de tous les habitants, dans toutes les communes et pour tous les types d'entreprises. C'est un aspect évidemment très important dans notre décision.

Vous m'interrogez sur la date. J'avais dit, il y a quatre semaines : ce sera au maximum dans six semaines. Il en reste deux. La décision sera annoncée la semaine prochaine. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

#### PRESTATION SPÉCIFIQUE DÉPENDANCE

M. le président. La parole est à Mme Janine Jambu.

Mme Janine Jambu. Madame la ministre de la solidarité et de l'emploi, la prestation spécifique dépendance est un échec cuisant pour le précédent gouvernement. (*« Oh ! » sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*) Inégalités patentes selon la zone géographique où l'on réside, caractère inique de la récupération sur succession : elle est condamnée par les familles et les associations.

Le Gouvernement a bien entendu ces critiques et s'est fort justement décidé à soumettre à la représentation nationale un projet de loi de réforme, comme nous l'avions encouragé à le faire, relayés par le rapport de M. Sueur. Il conviendrait d'établir un cadre national afin de corriger les incohérences et les inégalités d'aujourd'hui mais également de répondre plus largement aux besoins : la nouvelle prestation ne devra pas uniquement concerner les handicaps lourds, mais s'étendre à la moyenne dépendance.

Nous considérons que la sécurité sociale, élément universel de protection sociale, doit constituer le pivot de la prise en charge. Vous semblez exclure cette possibilité. Pourquoi ?

Vous vous orientez vers un financement tripartite : Etat, caisses de retraites, conseils généraux. Forts du travail de proximité, les conseils généraux continueront d'assumer la mise en œuvre de la prestation. Quels moyens nouveaux accompagneront leur mission ?

Enfin, pouvez-vous nous préciser le calendrier envisagé pour mettre en œuvre cette réforme que beaucoup, et nous en sommes, attendent. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et sur plusieurs bancs du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité.

Mme Martine Aubry, ministre de l'emploi et de la solidarité. Madame la députée, nous partageons le même constat. La prestation spécifique dépendance est aujourd'hui un échec...

M. Gilbert Meyer. Heureusement qu'elle existe !

Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité. ... parce qu'elle concerne très peu de personnes âgées – 130 000 –, parce qu'elle est profondément inégalitaire selon les départements et parce que son montant est en règle générale insuffisant pour couvrir les besoins de la dépendance.

Le Premier ministre l'a annoncé en même temps que la réforme des retraites : le Gouvernement va déposer un projet de loi qui vise les mêmes objectifs que s'étaient assignés ceux qui défendaient le cinquième risque, c'est-à-dire la prise en charge par la sécurité sociale. Quels sont ces objectifs ? Je crois que nous les partageons aussi.

Premièrement, couvrir toutes les personnes qui ont besoin de l'être, y compris en étendant la prestation à la moyenne autonomie, comme vous le souhaitez.

Deuxièmement, faire en sorte que la décentralisation, qui doit être source de proximité, de qualité de service, de partenariat,...

M. Bernard Accoyer. Ce n'est pas le choix que vous avez fait pour la CMU !

Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité. ... ne soit pas en réalité source d'inégalités de traitement entre les personnes âgées qui ont le même état de santé et les mêmes difficultés financières. Il faut donc des barèmes qui puissent être négociés, mais qui soient nationaux.

Troisièmement, revaloriser les montants pour couvrir effectivement les besoins des personnes.

A partir de là, comment organiser cette nouvelle prestation autonomie ?

Je rappelle que les départements ont fait plus d'un milliard d'économies par rapport à l'ancienne ACTP. Je verrai cet après-midi même les représentants de l'association des présidents de conseils généraux et nous allons en discuter.

Je suis personnellement attachée, même si les arbitrages n'ont pas encore été rendus, à ce que la nouvelle prestation donne lieu à l'examen de la situation individuelle de chaque personne, de ses ressources, de sa dépendance physique et psychique, le plus près possible du terrain. Ce qui est bon dans le dispositif actuel, ce sont les équipes pluridisciplinaires qui ont été mises en place, les partenariats qui ont été noués et la qualité des services de proximité.

C'est pourquoi il convient de considérer que c'est bien le rôle des départements de mettre en place la prestation spécifique dépendance. Si tel n'était plus le cas demain, on pourrait d'ailleurs se demander à quoi serviraient les départements ! Si, après la création de la CMU, on leur enlevait de surcroît la prestation spécifique dépendance, ils n'auraient plus que très peu de missions (*Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République*), alors même qu'ils savent très bien gérer la proximité et que nous tenons particulièrement à ce qu'ils le fassent. Nous commençons donc les négociations sur le financement de la PSD avec les caisses de retraite et avec les départements.

Chaque Français est inquiet pour un membre de sa famille et chaque personne âgée est inquiète de la dépendance qu'elle devra peut-être affronter. Nous devons donc trouver une solution et faire en sorte que la solidarité nationale y contribue si nécessaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

M. le président. Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

#### BIRMANIE

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

M. Pierre Brana. Monsieur le ministre des affaires étrangères, il y a dix ans, les Birmans ont élu librement leurs députés à l'Assemblée nationale. Ces élections ont été gagnées haut la main par la Ligue nationale pour la démocratie de Mme San Suu Kyi, mais le Parlement ainsi élu n'a jamais pu se constituer et n'a jamais siégé.

Mme San Suu Kyi est, depuis cette date, alternativement détenue ou assignée à résidence par le régime militaire de Rangoon. Elle a certes été honorée par la communauté internationale d'un prix Nobel de la paix en 1992. Pourtant, en mai 2000, elle est, comme ses 485 collègues birmans élus en mai 1990, interdite de Parlement.

Nos collègues birmans attendent le soutien de notre assemblée. Je viens de faire une proposition à Michel Vauzelle afin qu'il saisisse l'Union interparlementaire.

Ils attendent aussi un geste fort de la France et de l'Union européenne. Tel est, monsieur le ministre, l'objet de ma question. La France, qui présidera bientôt l'Union européenne, va-t-elle proposer à ses partenaires une initiative de nature à faire comprendre aux généraux birmans l'impérieuse nécessité d'une démocratisation ? (*Applau-*

*dissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert, ainsi que sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants, et sur quelques bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

**M. le président.** Mon cher collègue, sans attendre la réponse de M. le ministre, je puis vous assurer que nos collègues birmans ont le soutien de toute l'Assemblée nationale dans la marche qui est la leur vers la démocratie. *(Applaudissements.)*

La parole est à M. le ministre des affaires étrangères.

**M. Hubert Védrine, ministre des affaires étrangères.** Monsieur le député, la situation en Birmanie est celle que vous avez très bien décrite, et je n'y reviens pas, depuis que la junte birmane a refusé, en 1990, de reconnaître les résultats des urnes. Cette situation indignée tous les Européens, tous les Occidentaux, et, à des degrés variables, les pays asiatiques, notamment les pays voisins. C'est précisément sur ce point qu'il nous faut travailler.

L'Union européenne a pris, depuis 1996, toute une série de mesures contre ce régime. Étant donné qu'il n'y a pas d'évolution, que le temps passe et que cette situation est d'autant plus insupportable qu'elle dure, nous avons décidé, en avril dernier, de renforcer encore les mesures arrêtées par les Quinze : les mesures contre le déplacement des dirigeants birmans et, de façon plus efficace sans doute, les mesures de gel des avoirs financiers qu'ils détiennent à l'étranger.

Cette action de l'Union européenne se poursuit aux Nations unies, notamment au sein de la commission des droits de l'homme. Celle-ci vient d'adopter en avril, à l'initiative de l'Union européenne, une résolution qui condamne les violations des droits de l'homme en Birmanie et, fondamentalement, le refus de la démocratie qui en est la base même. La France a été à l'origine de la résolution qui a permis d'instituer un rapporteur spécial sur la situation en Birmanie.

Une autre action a été engagée devant la Conférence internationale du travail pour priver la Birmanie d'avantages auxquels elle pourrait prétendre sur le plan du commerce, en raison du travail forcé pratiqué dans une partie du pays où les villageois sont enrôlés de force sur certains chantiers.

Voilà la situation actuelle. Notre position est ferme et nous allons profiter de la présidence française pour persévérer dans cette voie et peut-être prendre des initiatives. Nous en parlons en ce moment même avec nos partenaires, notamment les deux ou trois pays qui sont les plus mobilisés sur cette question. Nous allons utiliser le dialogue entre l'Union européenne et les pays de l'ASEAN, que nous venons de relancer après qu'il eut été gelé en raison précisément d'un désaccord sur la façon de traiter la crise birmane, pour convaincre l'ensemble des autres pays, qui sont dans des situations quand même tout à fait différentes de celle de la Birmanie, qu'ils doivent associer leurs pressions aux nôtres. Nous en parlerons également dans le cadre du grand sommet de l'ASEM, qui concerne, lui, toute l'Asie.

Nous espérons que la concentration de ces pressions finira par donner aux démocrates birmans, et notamment à Mme San Suu Kyi, la position qui leur revient légitimement, c'est-à-dire être au pouvoir pour diriger ce pays. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)*

## LUTTE CONTRE LE TERRORISME AU PAYS BASQUE

**M. le président.** La parole est à M. Jean Espilondo.

**M. Jean Espilondo.** Monsieur le ministre de l'intérieur, dans la nuit de jeudi à vendredi dernier, deux membres de l'organisation terroriste ETA étaient arrêtés à Bordeaux dans des conditions périlleuses par la brigade anticriminalité. Cette arrestation, comme les précédentes, est à la fois rassurante et préoccupante pour les citoyens français des régions frontalières, du département des Pyrénées-Atlantiques, et plus encore du Pays basque dont je suis élu. Rassurante parce qu'elle atteste de l'efficacité de la lutte anti-terroriste mise en œuvre par vos services. Préoccupante parce qu'elle témoigne à nouveau de la réalité transfrontalière des activités criminelles de l'ETA, qui, dans le même temps, ensanglante la paix civile en Espagne et trouble la tranquillité des citoyens de France. Or l'ETA, je veux le dire ici avec force, n'a aucune légitimité, sinon celle de la terreur et du meurtre. *(Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe socialiste.)*

Dans ce contexte, la coopération entre nos deux pays en matière de lutte anti-terroriste est une nécessité. Je me réjouis, à cet égard, qu'elle ait été au cœur des discussions que vous avez pu avoir avec les autorités espagnoles lors du sommet de Santander, la semaine dernière. Votre fermeté, tant à l'égard des terroristes qu'à l'encontre de ceux qui refusent de condamner leur action, n'est plus à démontrer.

Monsieur le ministre, pouvez-vous indiquer à la représentation nationale l'état actuel et les perspectives de la coopération entre la France et l'Espagne dans la lutte contre l'ETA ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

**M. Jean-Pierre Chevènement, ministre de l'intérieur.** Monsieur le député, permettez-moi de vous remercier de me donner l'occasion de saluer l'efficacité des fonctionnaires de police - une patrouille de la brigade anticriminalité relevant de la sécurité publique - qui ont réussi à interpellé deux terroristes de l'ETA. Ils ont manifesté beaucoup de perspicacité et de sang-froid, après avoir été la cible de sept coups de feu, ce qui traduit, il faut bien le dire, une radicalisation préoccupante des commandos de l'ETA sur le sol français.

Vous l'avez dit à juste titre, la terreur ne peut fonder la légitimité. La coopération franco-espagnole dans la lutte contre le terrorisme s'exerce maintenant depuis plusieurs années de manière tout à fait exemplaire. Des coordinations nationales ont été créées à Paris et à Madrid, des officiers de liaison échangés. Les services de police concernés se réunissent tous les six mois et je peux vous assurer que je veille personnellement à l'efficacité de cette coopération.

La trêve annoncée par l'ETA le 16 septembre 1998 était une ruse destinée à accentuer le chantage sur toutes les formations politiques, y compris celles se réclamant du nationalisme basque. Pendant les quatorze mois de cette trêve, de nombreuses cachettes d'armes et d'explosifs ont été découvertes au Pays Basque français, ce qui démontre que l'ETA entendait mettre à profit cette période pour renforcer son appareil militaire clandestin, comme en témoigne également le vol d'explosifs à Plévin, dans les Côtes-d'Armor.

Dans le même temps, l'activité des services de police ne s'est pas relâchée. En 1999, trente-huit militants de l'ETA ont été interpellés, vingt-huit écroués, dont plusieurs dirigeants de première importance. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier de cette année, quinze membres de l'ETA ont été interpellés, six écroués. Au total, soixante-quinze personnes impliquées dans les affaires liées à l'ETA sont actuellement incarcérées en France, dont cinquante-six de nationalité espagnole.

Vous l'avez souligné, le dernier sommet de Santander a permis d'annoncer à nos partenaires espagnols un renforcement significatif des moyens destinés à la lutte anti-terroriste pour l'adapter à cette phase nouvelle. Le Gouvernement espagnol lui-même nous a confirmé l'envoi à Paris d'un magistrat de liaison de grande qualité, qui sera l'homologue du magistrat français présent à Madrid. Pour notre part, nous allons procéder à l'accroissement des effectifs des renseignements généraux, ainsi que de ceux de l'antenne de police judiciaire de Bayonne, ceux du SRPJ de Bordeaux et de la division nationale anti-terroriste de Paris.

Le terrorisme, dans une démocratie, doit être combattu sans faiblesse. L'Espagne, depuis vingt-cinq ans, est un Etat de droit.

**M. Philippe Briand.** L'Allemagne aussi !

**M. le ministre de l'intérieur.** Depuis 1980, 770 personnes innocentes ont payé de leur vie les actes terroristes de l'ETA. La démocratie espagnole peut compter sur l'engagement clair de la France à ses côtés. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

#### AVION DE TRANSPORT MILITAIRE EUROPÉEN

**M. le président.** La parole est à Mme Françoise Imbert.

**Mme Françoise Imbert.** Monsieur le ministre de la défense, les événements récents – guerre du Kosovo, catastrophes climatiques, marée noire – ont démontré que le transport aérien militaire joue un rôle essentiel dans la gestion des crises. Or, actuellement, les Transall et les Hercules C 130 qui équipent la plupart des pays européens arrivent pratiquement en fin de vie. Il semble donc essentiel pour la France et pour l'Europe de lancer un nouveau programme d'avion de transport militaire.

En effet, entre 2000 et 2015, les besoins estimés par les Européens sont supérieurs à 300 appareils. Aujourd'hui, Aerospatiale Matra, Dasa, Alenia, Flabel, Turkish Aerospace, Casa et BAE Systems se sont regroupés au sein d'Airbus Industrie et ont créé une filiale : Airbus Military Company. Ils ont élaboré un projet d'avion, baptisé A 400 M, destiné à concurrencer le C 130 J Hercules de Lockheed Martin associé au C 17 de Boeing, et le prototype russo-ukrainien Antonov 70.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me préciser où en est ce projet ambitieux qui créerait ou maintiendrait quelque 35 000 emplois en Europe dont 7 000 en France ? Pouvez-vous nous indiquer la position de la France et des pays européens sur ce programme qui concrétise la construction de l'Europe de la défense ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la défense.

**M. Alain Richard, ministre de la défense.** Madame la députée, ce projet est en effet emblématique des rapprochements européens en matière de capacité de défense.

Nos pays doivent mettre en commun leurs capacités de transport pour gérer des crises ou faire face à des besoins de projection. Et nous devons moderniser nos flottes de transport pour être en mesure de répondre à ces nécessités au cours des décennies à venir.

Sept pays européens se sont donc mis d'accord pour définir les performances attendues de ces avions et coordonner leurs appels d'offres. Trois offres leur ont été présentées : une est américaine, l'autre russo-ukrainienne et la troisième est celle de la nouvelle compagnie Airbus Military Company, qui regroupe les partenaires habituels d'Airbus plus quelques autres.

Aujourd'hui, plusieurs des pays européens intéressés par ce programme ont retenu le projet de l'A 400 M. Et nous pouvons espérer qu'un accord global de tous les Européens concernés interviendra dans les toutes prochaines semaines, ou en tout cas dans les prochains mois.

La décision prise par le gouvernement britannique, qui a été annoncée par mon collègue Geoff Hoon, voilà quinze jours, nous a rapprochés de cet objectif. L'incertitude qui pesait sur le choix que feraient les Britanniques a été levée. Bien que certains de leurs besoins de renouvellement soient imminents, ils ont choisi, en effet, une solution de synthèse qui convient à l'ensemble des Européens. Ils ont décidé d'acheter quatre gros avions américains avec une clause de revente pour quelques années de manière à pouvoir se joindre au programme A 400 M ultérieurement ; ils en ont pris l'engagement.

Reste encore une incertitude, elle porte sur l'option prise par nos partenaires allemands dont la commande peut se situer entre 50 et 70 appareils. Cela contribuera très nettement à rendre viable ou, au contraire, plus difficile la réalisation du programme. Mon homologue allemand, Rudolf Sharping, a indiqué qu'il souhaitait que l'Allemagne participe à un programme européen, mais la décision du gouvernement fédéral n'est pas encore prise. Sachez que le Gouvernement, et en tout premier lieu le Premier ministre, a l'intention d'en parler au chancelier Schröder lors du prochain sommet franco-allemand.

Pour l'instant, les Européens ont réussi un bon parcours de coopération et ils ont élaboré ensemble un projet de haute valeur technologique et industrielle. Nous avons bon espoir que la coopération engagée ira à son terme. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert.)*

#### ÉLECTION DES ADMINISTRATEURS DES CAISSES D'ÉPARGNE

**M. le président.** La parole est à M. Jérôme Cahuzac.

**M. Jérôme Cahuzac.** Monsieur le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, dans les jours et les semaines qui viennent, des élections vont avoir lieu pour désigner les membres des conseils d'administration des sociétés locales d'épargne. Il s'agit d'appliquer les dispositions de la loi votée l'année dernière et réformant les caisses d'épargne. Sont ainsi éligibles les clients possédant au moins une part sociale. La loi, ni dans son esprit ni dans sa lettre, ne prévoit pas d'autres critères d'éligibilité. Or certains mandataires sociaux semblent précisément en faire intervenir d'autres qui sont parfois peu clairs, si ce n'est trop clairs, car fondés, à l'évidence, sur des éléments politiques et partisans.

Monsieur le ministre, des dispositions réglementaires accordant cette latitude aux administrateurs provisoires ont-elles été prises ? Si rien ne permet de procéder ainsi,

que comptez-vous faire pour que les élections se déroulent avec équité, en dehors de toute contingence politique ou partisane, et avec le seul souci de privilégier les intérêts bien compris des clients des caisses d'épargne et des sociétaires? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

**Un député du groupe socialiste.** Très bonne question !

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

**M. Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.** Monsieur le député, comme vous, le Gouvernement est très attaché à cette grande entreprise financière que sont les caisses d'épargne. Elles représentent vingt-huit millions de clients, quarante mille salariés, près de 500 milliards de crédits à l'économie : c'est donc un atout très important. Ainsi que vous l'avez rappelé, une loi de juin 1999 a réformé le système des caisses d'épargnes. Il s'agit maintenant d'appliquer les nouvelles dispositions.

A cet égard, des dysfonctionnements nous ont été signalés, dont certains se sont produits dans des localités qui ne sont pas à des centaines de kilomètres de votre circonscription. (*Sourires.*) Je crains toutefois que vous ne soyez pas le seul dans ce cas. La loi pourtant est très claire. Elle ne prévoit qu'un seul et unique critère d'éligibilité : être détenteur au moins d'une part sociale. En outre, l'article 27, loi relatif aux pouvoirs des administrateurs provisoires, n'attribue aucun pouvoir exorbitant du droit commun des sociétés.

Je sais qu'un certain nombre de problèmes se sont posés notamment en matière d'autorisation d'absence des salariés pour voter. Le président des caisses d'épargne, M. Milhaud, a été amené, sur ma demande, à écrire aux caisses régionales. Mais, puisque vous me signalez d'autres difficultés, je vais immédiatement saisir à nouveau M. Milhaud pour lui préciser ce qui est l'évidence, à savoir qu'il n'y a pas lieu de mêler critères politiques et compétences. C'est sur ces dernières que doivent se faire les élections. (*Exclamations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République, du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance et du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*) C'est clair et net et ceux qui seraient d'un autre avis devront le dire clairement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur plusieurs bancs du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

**M. le président.** Nous en venons au groupe Démocratie libérale et Indépendants.

#### TÉLÉPHONIE MOBILE

**M. le président.** La parole est à M. François Goulard.

**M. François Goulard.** Monsieur le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, je voudrais, après mon collègue du groupe communiste, revenir sur le rachat par France Télécom de la compagnie britannique Orange. Le montant de cette transaction, autorisée par votre Gouvernement, puisque l'Etat détient 63 % de cette société publique, s'élève à 300 milliards de francs. Or cette somme est considérable au regard, par exemple, du montant du fonds consacré à financer les obligations de service public de l'opérateur national et alimenté par les opérateurs qui est de l'ordre de 2 milliards de francs.

Ces 330 milliards de francs incluent le prix de la licence de téléphonie mobile de troisième génération, dite « UMTS », acquitté par la compagnie, soit 40 mil-

liards de francs. En autorisant ce rachat par France Télécom, vous avez donc admis, monsieur le ministre, qu'une licence de téléphone de troisième génération valait 40 milliards. Si tel n'était pas votre point de vue, vous auriez évidemment interdit à France Télécom de procéder à cette acquisition, très largement grevée par le coût de cette licence.

Dès lors, comment pouvez-vous justifier que le prix d'une licence de téléphone de troisième génération soit sensiblement différent de 40 milliards en France ? Vous avez évoqué, tout à l'heure, les obligations de service public. Or celles-ci ne représentent que 2 ou 3 milliards. Au demeurant, elles n'empêchent nullement, une fois qu'elles ont été inscrites dans un cahier des charges, de procéder à des enchères publiques.

Mais si vous refusez cette logique, si vous offrez des licences à faible prix ou à prix nul, vous ferez un cadeau aux actionnaires des sociétés qui se verront attribuer gratuitement ces licences. Pourquoi un tel cadeau ?

Surtout, monsieur le ministre, vous nous avez indiqué que vous alliez décider dans les quinze jours. Or cette question concerne tous les Français. Je le rappelle, 24 millions d'entre eux ont un téléphone mobile, aujourd'hui. Elle intéresse aussi des groupes industriels très importants de notre pays. Enfin, elle porte sur 150 ou 200 milliards de francs. Trouvez-vous convenable qu'une telle décision soit prise dans le secret de votre cabinet, en l'absence de toute transparence ? Ne relève-t-elle pas plutôt du Parlement, qui pourrait en débattre ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.

**M. Laurent Fabius, ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.** Monsieur le député, je vous remercie de cette question. (« Ah ! » sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants.) Vous connaissez mieux que moi les règles de fonctionnement du système économique international. Une société britannique, Orange, titulaire, depuis peu, d'une licence de téléphonie mobile a été mise en vente par son propriétaire, Vodafone. Et toute une série d'acheteurs potentiels se sont présentés. Finalement, c'est France Télécom qui est devenu propriétaire d'Orange et, par là même, de cette licence, même si celle-ci a été acquise très cher. C'est la loi du – comment dit-on déjà ? – du « marché ». (*Exclamations sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants.*)

Cela étant, ce n'est pas parce que les Britanniques ont, dans des conditions spécifiques, et selon des critères n'appartenant qu'à eux, décidé un certain prix qu'automatiquement nous devons nous aligner. En même temps, il faut reconnaître que cette donnée existe d'autant que les Allemands s'approprient, vous le savez sans doute, à agir de même.

J'entends, d'un côté et de l'autre de l'hémicycle – et d'ailleurs surtout sur les bancs de l'opposition –, des raisonnements assez différents.

**M. Renaud Donnedieu de Vabres.** Il faut un grand débat !

**M. le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie.** En effet, monsieur Goulard, la semaine dernière ou celle qui la précédait – et cela prouve que nous parlons fréquemment et à juste titre de ce sujet – l'un de vos collègues a déclaré que c'était beaucoup trop cher. Je ne sais pas du reste par rapport à quoi il se situait

puisque le Gouvernement n'a pas encore fait connaître son appréciation. En tout cas, puisque vous avez visiblement des difficultés à vous mettre d'accord (*Exclamations sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance*), le Gouvernement, qui est compétent en ce domaine, tranchera.

J'en arrive enfin à la saisine du Parlement. Vous le savez, il existe une loi prévoyant que l'Autorité de régulation des télécommunications doit définir toute une série de règles ; je l'ai rappelé en répondant à la question pertinente de M. Billard. Pour le prix, après évaluation très précise – il ne s'agit pas d'opérer à partir de je ne sais quel arbitraire –, le Gouvernement aura à décider. Si vous souhaitez que ce point fasse l'objet de questions et de réponses – ce ne sera jamais que la cinquième fois –, nous procéderons ainsi. Compte tenu de l'importance du sujet, c'est avec un grand plaisir que nous vous mettrons d'accord. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Arnaud Lepercq. C'est un peu court !

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

#### Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures dix, sous la présidence de M. Philippe Houillon.*)

#### PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE HOUILLON, vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

#### AIR FRANCE

##### Discussion, en deuxième lecture, selon la procédure d'examen simplifiée, d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France et aux relations de cette société avec l'Etat, et portant modification du code de l'aviation civile (nos 2271, 2391).

Je rappelle que ce texte fait l'objet d'une procédure d'examen simplifiée dans les conditions prévues à l'article 106 du règlement.

La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.

Mme Michelle Demessine, *secrétaire d'Etat au tourisme*. Monsieur le président, monsieur le rapporteur de la commission de la production et des échanges, mesdames,

messieurs les députés, M. Jean-Claude Gayssot est cet après-midi à Prague, où il participe à une importante réunion de l'ensemble des ministres européens chargés des transports. C'est bien volontiers que j'ai répondu favorablement à mon ami Jean-Claude Gayssot lorsqu'il m'a proposé de vous présenter ce projet de loi en deuxième lecture. En effet, vous en conviendrez avec moi, la fréquence des vols et la qualité des dessertes et des prestations assurées par les compagnies aériennes en général et, en particulier, par Air France, sont des facteurs qui conditionnent grandement le développement de l'activité touristique.

Vous avez déjà examiné ce texte en première lecture le 1<sup>er</sup> mars et il aurait pu être adopté conforme par le Sénat. Le rapporteur de la Haute Assemblée, M. Jean-François Legrand, avait d'ailleurs conclu son rapport écrit en ce sens, avant que deux amendements de M. Ladislav Poniatowski ne soient discutés et adoptés, dans un contexte un peu particulier pour la compagnie nationale : à l'époque, elle était candidate au rachat d'Air Liberté, qui allait, en définitive, revenir au groupe Marine Wendel.

L'adoption conforme, le 21 mars dernier, aurait permis la promulgation rapide de la loi, qui serait aujourd'hui en vigueur ; Air France bénéficierait d'une tutelle plus souple de l'Etat et serait dotée plus vite d'un conseil d'administration mieux adapté aux conséquences de l'ouverture du capital décidée par le Gouvernement. Je rappelle que ces mesures sont attendues et souhaitées tant par la direction de l'entreprise que par les salariés.

Le Gouvernement souhaite donc que la raison puisse l'emporter rapidement et que les délais supplémentaires qu'impose cette situation ne viennent pas perturber le climat social d'Air France, qui est aujourd'hui satisfaisant.

Nous souhaitons donc, M. Gayssot et moi-même, que l'Assemblée nationale et le Sénat aient la sagesse de se mettre d'accord sur le texte initial.

Avant d'en venir aux raisons qui animent le Gouvernement à cet égard, je crois qu'il est utile d'évoquer la situation économique et financière de la compagnie nationale, dont les résultats annoncés le 31 mars dernier, valident les efforts consentis par tous en faveur de son redressement.

M. Gayssot, en première lecture, vous avait dressé l'historique détaillé de ce redressement. L'évolution de la situation mérite que l'on s'arrête sur ces résultats afin d'en tirer les enseignements.

Les premiers résultats de l'exercice clos le 31 mars dernier confirment l'optimisme affiché il y a deux mois. L'offre de la compagnie a cru rapidement, de 11,2 % sur l'année, mais moins vite que son trafic, qui a enregistré une augmentation de 12,1 %.

Il en résulte un coefficient de remplissage moyen très élevé, puisqu'il atteint 76,1 %, en hausse de 0,6 point, ce qui montre bien le fort attrait de l'offre commerciale d'Air France.

Autre sujet de satisfaction, cette croissance n'a pas été obtenue au détriment des recettes, car la recette unitaire a progressé de 3,4 % et le chiffre d'affaires, qui s'élève à 67,7 milliards de francs, enregistre en conséquence une très forte progression de 13,5 % par rapport à l'exercice précédent. On constate donc que l'essor économique d'Air France est l'un des plus importants parmi ceux des entreprises internationales de transport aérien.

Le travail remarquable de tous ceux qui font la compagnie au quotidien, la création du *hub* de Roissy et les décisions prises par le Gouvernement en faveur du développement d'Air France – au premier rang desquelles il

convient de citer l'accord franco-américain de partage de codes et la décision de construire les nouvelles pistes à Charles-de-Gaulle - portent aujourd'hui leurs fruits.

Il convient de s'en féliciter, d'autant plus que c'est excellent pour l'emploi direct et indirect et pour la fréquentation touristique de notre pays.

L'ouverture du capital décidée par le Gouvernement n'est donc pas un handicap pour l'entreprise mais au contraire une chance pour son développement et la desserte aérienne de notre pays.

Elle n'est pas un premier pas vers une privatisation et procède, au contraire, d'une volonté de mixité entre capitaux publics et privés avec une place importante pour les salariés. Elle se révèle donc être bénéfique pour l'entreprise, ses salariés, ses actionnaires et pour notre pays.

Certaines voix se sont élevées au cours des précédents débats pour dire : certes, Air France va bien aujourd'hui, mais elle est en retard sur ses concurrentes pour nouer une grande alliance. Les partisans de la privatisation avaient même dit que la seule ouverture du capital rendrait sinon impossible, du moins très difficile la conclusion d'alliances, alors que c'est aujourd'hui déterminant dans le cadre concurrentiel qui caractérise le transport aérien au niveau international.

Les premiers résultats de l'accord de partenariat approfondi avec Delta Airlines - qui, je le rappelle, n'est pas un accord « ciel ouvert » - devraient rassurer tout le monde puisque sur l'Atlantique Nord, le trafic d'Air France a progressé de 27,1 % entre avril 1999 et avril 2000. L'offre a, en effet, augmenté de 28,2 % et le coefficient de remplissage atteint un taux exceptionnel de 83,6 %.

Alors qu'Air France bâtit sereinement et durablement son alliance avec ses partenaires sur les bases de solides coopérations, celle conclue entre Alitalia et KLM vient d'éclater. Voilà de quoi dérouter les tenants du libéralisme et du dogme intangible de l'impérieuse nécessité des privatisations, qui érigeaient, il y a encore quelques mois, ce type d'alliance commerciale en modèle.

Ainsi donc Air France n'est plus aujourd'hui dans la même situation qu'en juin 1997, et des perspectives nouvelles s'ouvrent aujourd'hui devant elle. Le Gouvernement, la direction de l'entreprise, ses salariés navigants ou au sol, ses actionnaires doivent maintenant travailler à son développement et relever de nouveaux défis, en particulier celui d'en faire la première compagnie d'Europe.

Le projet de loi dont nous débattons aujourd'hui en deuxième lecture est à la fois un élément de règlement des décisions déjà prises et une des multiples conditions de l'essor de la compagnie nationale. Si nous pouvons nous féliciter de l'adoption par le Sénat des dispositions relatives au renforcement de son autonomie de gestion, la composition du conseil d'administration de la société est une affaire aussi importante et qui ne saurait être sous-estimée.

Comme je l'ai dit il y a quelques instants, sur proposition de M. Poniowski, le Sénat a amendé l'article 3, portant sur l'élargissement du conseil d'administration, que vous aviez adopté dans les termes initiaux du projet de loi. Les deux amendements adoptés visaient à porter le nombre d'administrateurs de dix-huit, actuellement, à vingt-trois, au lieu des vingt et un proposés par le Gouvernement.

Le Gouvernement souhaite que l'Assemblée nationale confirme son vote de première lecture et que l'on en reste au dispositif d'origine car, avec vingt et un administrateurs, Air France aura déjà un des conseils d'ad-

ministration les plus nombreux des entreprises cotées en bourse. Cette extension de dix-huit à vingt et un membres est toutefois essentielle afin d'assurer à l'Etat, actionnaire majoritaire, la majorité absolue tout en maintenant le nombre actuel d'administrateurs salariés élus. C'est une des conditions de la préservation d'un bon climat social au sein de la compagnie, respectant les engagements pris par la direction de l'entreprise, en accord avec le Gouvernement, envers ses personnels navigants techniques en octobre 1998.

Je rappelle que ces engagements ont conditionné la réussite de l'ouverture du capital, qui implique la présence de deux représentants des actionnaires privés non salariés. Un nombre d'administrateurs trop élevé serait préjudiciable à l'appréciation portée par la communauté financière sur la compagnie, et serait donc contraire aux intérêts de l'Etat-actionnaire et à ceux de la compagnie.

Un nombre trop important de membres nuit à l'efficacité des travaux d'un conseil d'administration et, afin de limiter l'augmentation du nombre de personnes assistant au conseil d'administration, le Gouvernement souhaite même, par la voie réglementaire, ramener le nombre de censeurs y participant de trois à un seul.

De plus, il convient de souligner que la disposition préconisée par M. Poniowski n'atteindrait pas l'objectif affiché, qui est d'augmenter la représentation des actionnaires autres que l'Etat et les salariés. En effet, le passage à vingt-trois membres ne permettrait, en tout état de cause, de créer qu'un seul poste supplémentaire pour ces actionnaires - ce qui ne modifierait pas de façon significative leur représentation - et l'Etat bénéficierait, dans cette hypothèse, d'un siège supplémentaire pour asseoir sa majorité.

En résumé, en singularisant Air France par rapport aux autres sociétés cotées en bourse, cette disposition est contraire à l'esprit du texte, qui vise à atténuer certaines des spécificités de l'entreprise et à renforcer la confiance dont elle a besoin.

Le Sénat a aussi adopté un amendement disposant que « la composition du conseil doit également respecter la répartition du capital ». Or six administrateurs salariés élus siègent actuellement au conseil d'administration, et le Gouvernement ne souhaite pas modifier ce nombre. La présence d'administrateurs non actionnaires induit que le conseil ne peut pas, mathématiquement, être le reflet aussi précis de la répartition de l'actionariat.

Pour réunir la majorité des voix en conseil d'administration, l'Etat, qui détient la majorité du capital, doit nommer, en tant que représentants de l'Etat ou personnalités qualifiées, la majorité des membres du conseil, soit au minimum onze ou douze selon qu'il compte vingt et un ou vingt-trois administrateurs. Cela implique que les autres actionnaires, détenant près de 43 % du capital, ne peuvent être représentés que par quatre ou cinq sièges selon le nombre d'administrateurs, soit 19 ou 22 % du conseil. Le but poursuivi par l'amendement adopté par le Sénat ne peut donc être techniquement atteint.

De surcroît, tout comme l'extension du nombre d'administrateurs à vingt-trois, cette disposition est contraire à l'esprit du texte, en ce qu'elle inscrirait dans la loi une obligation qui irait bien au-delà des exigences de la loi de 1966 sur les sociétés commerciales et pas dans le sens de l'atténuation de certaines des spécificités d'Air France par rapport au droit commun des sociétés.

Les modifications apportées au texte par le Sénat n'atteignent donc pas leurs objectifs et ne lui apportent rien sur le fond.

Aussi, le Gouvernement souhaite que l'Assemblée nationale revienne au texte qu'elle avait voté en première lecture, comme le propose le rapporteur, et que le Sénat fasse, ensuite, preuve de sagesse en acceptant cette solution afin de ne pas retarder davantage l'entrée en vigueur d'un projet de loi que l'ensemble des partenaires au sein de la compagnie attendent avec une certaine impatience.

**M. le président.** La parole est à M. André Capet, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

**M. André Capet, rapporteur de la commission de la production et des échanges.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, notre assemblée est aujourd'hui saisie, en deuxième lecture, du projet de loi relatif à l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France et aux relations de cette société avec l'Etat, et portant modification du code de l'aviation civile.

Avant d'aborder le fond, permettez-moi, madame la secrétaire d'Etat, de revenir sur la situation actuelle d'Air France, répétant d'ailleurs au passage quelques chiffres que vous nous avez communiqués.

Cette société est actuellement en pleine expansion. Elle a connu, ces derniers mois, une évolution plus que satisfaisante : en effet, son chiffre d'affaires est en progression de 13,5 % au 31 mars 2000, atteignant ainsi 67,7 milliards de francs pour l'ensemble de l'année, d'avril 1999 à mars 2000.

Par ailleurs, la croissance du trafic est supérieure à 12 %, avec un coefficient d'occupation des avions record de 76 %, et même de 79 % pour les vols moyens courriers. Bien plus, sur le seul mois d'avril 2000, la progression du trafic passager sur l'Atlantique Nord dépasse 27 % avec un coefficient d'occupation, remarquable, avoisinant les 84 %. Enfin, la progression de l'activité fret, qui avait été minimale l'année précédente, s'élève, elle, à près de 8 %, en particulier grâce à un trafic soutenu avec l'Asie.

La compagnie aérienne marque également son souci de développer des alliances ; dans ce cadre, des discussions se poursuivent avec British Airways, des compagnies européennes et asiatiques.

En outre, Air France, British Airways et les quatre grandes compagnies américaines – American, Continental Delta, United – vont créer une plate-forme internet commune pour leur approvisionnement, ce qui représente une capacité d'achat de l'ordre de 32 milliards de dollars par an, soit 230 milliards de francs.

Une autre réalisation est à souligner, qui manifeste la vitalité d'Air France : elle consiste dans la création d'une autre plate-forme internet destinée à la clientèle. Elle va ainsi s'associer à dix compagnies aériennes européennes, British Airways, Lufthansa, Alitalia, KLM, Iberia, entre autres, afin de créer le premier portail européen sur Internet pour la vente de produits et de services liés aux voyages.

Cela ouvrira indéniablement au public les prix les plus compétitifs et, par le biais de cet important portail internet, l'ensemble des familles pourront y accéder, initiative qui, madame la secrétaire d'Etat, vous qui êtes chargée du tourisme, ne saurait vous laisser indifférente.

Dans le souci d'améliorer le fonctionnement opérationnel de la compagnie ainsi que le service rendu aux passagers, Air France est en train de développer une salle de contrôle opérationnel, en collaboration avec Delta Airline, et qui sera sans équivalent au niveau européen.

En dépit de ces satisfactions légitimes, et bien que le climat social connaisse une amélioration tout à fait remarquable, certains points doivent attirer notre attention :

L'incertitude demeure quant à la concurrence qui va se développer entre Air France et le groupe Swissair après la fusion d'Air Liberté, Air Littoral et AOM, laquelle donnera naissance à une compagnie possédant plus de 30 % des créneaux horaires d'Orly.

En outre, l'évolution des prix du fuel, qui représente plus de 10 % des charges d'une compagnie aérienne, risque d'entraîner, à terme, l'augmentation des prix du billet.

Enfin, nous devons garder à l'esprit le risque de saturation du *hub* d'Air France à l'aéroport Charles-de-Gaulle, à l'horizon 2003. J'aurai l'occasion d'en rendre compte à la commission de la production et des échanges, conformément à la lettre de mission que son président a bien voulu me confier.

Pour en revenir au projet de loi qui nous intéresse, dans sa version initiale, de même que dans la version votée par notre assemblée, il allégeait fortement la tutelle de l'Etat et élargissait la composition du conseil d'administration, qui, muni de nouveaux pouvoirs, passait de dix-huit à vingt et un membres, répartis de la manière suivante : six représentants de l'Etat, cinq personnalités qualifiées, deux représentants d'actionnaires autres que l'Etat et les salariés, deux représentants des salariés actionnaires, six représentants des salariés.

Je me félicite, à nouveau, de ce que les deux premiers articles aient été adoptés par le Sénat dans des termes identiques à ceux dans lesquels notre assemblée les avaient adoptés.

En revanche, madame la secrétaire d'Etat, je partage votre point de vue et ne puis souscrire, en tant que rapporteur, à l'attitude de la Haute Assemblée concernant la rédaction du troisième article ; en effet, les sénateurs ont souhaité modifier la philosophie même de la réforme du conseil d'administration, en augmentant fortement la représentation des actionnaires autres que l'Etat et les salariés, alors que nous souhaitions assurer une représentation équitable de toutes les catégories de salariés, personnels au sol et navigant.

Dans ces conditions, et dans le souci de retrouver l'esprit de la réforme menée par le Gouvernement ainsi que celui de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, je vous propose, mes chers collègues, de revenir aux termes adoptés par l'Assemblée nationale en première lecture.

**M. Jean-Jacques Filleul et M. Bernard Outin.** Très bien !

#### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi dont nous débattons, qui est relatif à l'élargissement du conseil d'administration d'Air France, vise à adapter le statut public d'Air France à l'ouverture partielle de son capital opérée en 1998. Il engage une nouvelle étape vers la privatisation d'Air France et la libéralisation du transport aérien.

Je ne peux m'empêcher, au nom des collègues de mon groupe, de rendre hommage, en cet instant, à M. Blanc, qui fut PDG d'Air France, qui, à certain moment difficile, préféra démissionner que de renoncer à l'évolution favorable de l'entreprise qu'il dirigeait.

**M. André Capet, rapporteur.** Bravo, monsieur Deprez ! Tout arrive !

**M. Léonce Deprez.** Comme ceux qui veulent préparer l'avenir plutôt que de se contenter d'exploiter le présent, il n'eut de tort que de vouloir avoir raison avant les autres.

Grâce à l'opération d'échange « salaires contre actions », les salariés détenaient 11,4 % du capital social d'Air France au 31 mars 1999. La société Air France se place ainsi au premier rang des entreprises françaises en termes d'actionnariat salarié et, je le souligne comme un élément très positif, madame la secrétaire d'Etat, 71 % de ces salariés détiennent une part du capital social. Pour nous, c'est cela le progrès social.

**M. André Capet, rapporteur.** Nous partageons votre avis !

**M. Léonce Deprez.** Un progrès social qui génère un progrès économique : celui des résultats de la compagnie.

Il faut intéresser les travailleurs aux résultats, au capital, à la gestion des entreprises, de toutes dimensions, afin de les motiver. Nous approuvons donc l'élargissement du conseil d'administration de la société, qui sera composé de six représentants de l'Etat, cinq personnalités qualifiées, deux représentants d'actionnaires autres que l'Etat et les salariés, deux représentants des salariés actionnaires, six représentants des salariés.

Même s'il était envisageable, et souhaitable, d'aller plus loin, c'est une étape, et elle est bien franchie.

Aujourd'hui, grâce au regain de motivation du personnel de la compagnie, grâce aussi – madame la secrétaire d'Etat, vous êtes bien placée pour le savoir, vous qui êtes en charge du tourisme – aux effets de la croissance économique qui se font sentir dans tous les domaines, notamment dans celui de l'économie touristique, nous sommes, heureusement, loin des 8 milliards de pertes de 1993. Je me souviens que nous en débattions, ici même, à l'époque, quand M. Gayssot était des nôtres.

Air France est devenue une entreprise concurrentielle, comme l'exige l'Union européenne. En respectant les règles de la concurrence, elle a réussi à franchir des caps importants sur la voie de la progression de son chiffre d'affaires et de son trafic. Ce dernier a augmenté de 13,3 %, les recettes de 12,7 % dans le présent exercice. Ce sont, selon nous, des éléments très positifs de l'évolution de l'économie nationale.

L'ouverture du capital permet à Air France de financer son projet industriel, qui exige un renouvellement très important de ses avions.

Nous sommes donc, et je le dis au nom du groupe UDF, sur la bonne voie puisque la participation de l'Etat doit passer de 56,7 % à 53 % entre avril 2000 et mai 2003, comme l'a précisé à cette tribune, le 1<sup>er</sup> mars dernier, M. Gayssot lui-même.

Il faudra certainement aller plus loin et la participation de nouveaux actionnaires à l'ouverture du capital d'Air France sera certainement un impératif du futur.

Pour lors, nous franchissons les étapes une par une et ce, je le répète, en allant dans la bonne direction. C'est pourquoi les députés de mon groupe, dans un esprit

constructif, ne feront pas obstacle à l'approbation de ce projet de loi sur l'élargissement du conseil d'administration d'Air France.

Il faut donner à notre débat sur ce projet de loi un sens stimulant pour l'opinion publique. Aussi, puisque Air France déploie ses ailes, comme vous venez de le souligner, pour mieux couvrir les espaces du monde où la France se doit d'assurer le rayonnement de son économie et de son prestige, il est bon que les députés confirment dans cette Assemblée nationale leur volonté de favoriser cet envol en renforçant ses chances de modernisation.

**M. le président.** La parole est à M. Bernard Outin.

**M. Bernard Outin.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, au cours des dix dernières années, les règles du jeu du transport aérien mondial ont été profondément modifiées sous la pression du libéralisme économique.

Sur le vieux Continent, les compagnies aériennes européennes, qui évoluent depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997 dans un espace de libre concurrence, ont engagé des réformes pour retrouver le chemin de la croissance et du développement.

Pour Air France, l'action volontariste du Gouvernement en termes de recapitalisation, d'ouverture partielle du capital, et les efforts de réorganisation engagés par les personnels au sol et navigants ont permis un redressement spectaculaire de la compagnie.

Située au troisième rang mondial avec plus de 37 millions de passagers et au quatrième rang mondial pour le transport de fret, Air France a dégagé au cours du dernier exercice un résultat d'exploitation excédentaire.

L'évolution de son environnement et de la structure de son actionnariat salarié exige aujourd'hui des adaptations institutionnelles. Tel est l'objet du projet de loi qui est présenté en deuxième lecture et qui modifie le code de l'aviation civile relatif à Air France.

L'article 1<sup>er</sup> vise à permettre une mise en conformité avec les réglementations européennes et une adaptation des relations entre l'actionnaire principal, l'Etat, et la société.

L'article 2 supprime toutes les dispositions relatives à la contrainte d'équilibre financier et prend en compte les obligations de service public pour assurer les services de transport aérien.

Ces deux articles, adoptés en termes identiques par notre assemblée et le Sénat, consacrent l'allègement de la tutelle administrative.

Pour tenir compte de l'entrée de nouveaux actionnaires et du renforcement de l'actionnariat salarié, l'article 3 du projet de loi initial proposait d'élargir le conseil d'administration de dix-huit à vingt et un membres. Il s'agissait de consacrer l'allègement de la tutelle étatique par un transfert du pouvoir de contrôle vers le conseil d'administration.

En augmentant la représentation des actionnaires autres que l'Etat et les salariés, la majorité sénatoriale a dénaturé l'esprit du texte voté en première lecture.

Avec vingt-trois administrateurs, la composition proposée va mettre en péril la nouvelle répartition des pouvoirs d'expression au sein du conseil d'administration et du gouvernement d'entreprise.

Contraire à l'esprit de la loi de 1983 relative à la démocratisation du secteur public, elle va diluer la représentation des salariés non actionnaires et créer des dysfonctionnements au sein du conseil d'administration.

Cette manœuvre politique risque surtout de créer les conditions d'une privatisation de la société Air France, à laquelle les députés communistes ne peuvent souscrire.

Air France doit rester une entreprise publique dans laquelle l'Etat doit pouvoir continuer d'exercer ses prérogatives d'actionnaire majoritaire.

Aujourd'hui comme hier, son ancrage public n'a pas empêché la société de nouer des alliances stratégiques à l'échelle mondiale et de franchir un cap décisif pour son développement et son renouveau, notamment dans le domaine du dialogue social.

Si ce projet de loi confirme l'allégement de la tutelle administrative et étatique, il laisse encore à la puissance publique des prérogatives d'intervention tant dans celui des transports aériens – je pense en particulier aux initiatives que peut prendre la France dans le cadre de sa présidence de l'Union européenne – que dans le domaine des infrastructures aéroportuaires.

Le modèle d'organisation et de développement aéroportuaire est, en effet, une question centrale en raison des enjeux qu'il soulève à propos de la protection de l'environnement, du développement économique, de l'emploi et de la sécurité aux abords de l'aéroport. Plus que jamais, par exemple, les riverains de l'aéroport Charles-de-Gaulle souhaitent le respect des engagements pris.

Le groupe communiste et apparentés votera ce texte, en souhaitant que notre assemblée revienne, comme l'a préconisé M. le rapporteur, à la rédaction initiale de l'article 3 de ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il s'agit d'un projet de loi technique qui tire les conséquences de l'ouverture du capital d'Air France en ce qui concerne la composition du conseil d'administration.

La discussion n'est pas sans intérêt. Elle ne l'a pas été en tout cas au Sénat puisqu'elle a permis à M. le ministre des transports de dire que l'ouverture du capital en février 1999 avait été et demeurerait un progrès. Le ministre a reconnu également la nécessité pour Air France de nouer des alliances mondiales, notamment avec des compagnies américaines.

J'ai constaté aussi, en lisant les débats du Sénat, que le ministre des transports s'était réjoui que plus de 10 % des salariés d'Air France aient acquis des actions de la compagnie. Ainsi, il s'est déclaré favorable à l'épargne salariale. Encore un petit effort, et, bientôt M. le ministre sera favorable aux fonds de pension !

**M. Bernard Outin.** Vous allez vite en besogne !

**M. Daniel Paul.** Vous risquez d'être surpris !

**M. Bernard Outin.** Ou déçu !

**M. Gilbert Gantier.** Depuis deux ans, grâce aux efforts des salariés, et de la direction, et grâce, sans nul doute, à une meilleure prise en compte de la demande et des règles du marché, Air France, c'est vrai, se porte mieux. La compagnie a renoué avec les bénéfices, l'endettement diminue. Aujourd'hui même, on nous a annoncé des résultats financiers satisfaisants pour l'exercice 1999-2000. Mais dans le transport aérien, chacun le sait, et nous avons des exemples sous les yeux, notamment celui de British Airways, tout peut se retourner très vite. La question est donc de savoir si Air France serait en mesure d'affronter une crise éventuelle.

J'ai quelques doutes car, comme bien souvent avec ce gouvernement, nous restons au milieu du gué. En effet, Air France demeure, et vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur, une entreprise publique majoritairement détenue par l'Etat.

**M. André Capet, rapporteur.** Absolument !

**M. Gilbert Gantier.** Dans le transport aérien mondial, cette situation est anachronique.

**M. Bernard Outin.** Exemple !

**M. Gilbert Gantier.** Il n'y a plus aucune raison, en effet, pour maintenir le statut public d'Air France. L'argument de l'aménagement du territoire n'est pas recevable. De manière contractuelle, le Gouvernement, s'il le voulait, pourrait imposer des obligations de desserte à une compagnie privée.

L'ouverture partielle du capital d'Air France est le fruit de ce que l'on pourrait appeler une « non-politique ». Cette ouverture a, en effet, été imposée par la Commission de Bruxelles en contrepartie de l'acceptation d'une recapitalisation à hauteur de 20 milliards par des capitaux publics. Si le Gouvernement n'avait pas obtempéré, vous le savez mieux que moi, madame la secrétaire d'Etat, Air France risquait de mourir asphyxiée compte tenu de l'obligation de supprimer les subventions publiques.

Si le Gouvernement a ainsi, par nécessité,...

**M. André Capet, rapporteur.** Par intelligence !

**M. Gilbert Gantier.** ... ouvert partiellement le capital, il refuse d'en admettre les conséquences en matière de conseil d'administration. Le Gouvernement veut bien l'argent des actionnaires privés mais il ne veut pas leur donner un morceau de pouvoir. Les actionnaires privés sont donc réduits dans le conseil à la portion congrue. Dans le projet initial du Gouvernement, il était en effet prévu qu'avec 32 % du capital, les actionnaires autres que l'Etat et les salariés auraient droit à moins de 10 % des sièges. Dans cette composition du conseil, il y a donc anomalie, voire injustice.

Certes, l'actionnaire majoritaire a, dans une société anonyme, tous les pouvoirs, mais je croyais le Gouvernement converti à la gouvernance d'entreprise et favorable à la bonne représentation, à l'équitable représentation des actionnaires minoritaires.

C'est sans doute dans cet esprit que le Sénat a prévu de porter de vingt et un à vingt-trois le nombre d'administrateurs de la compagnie, en précisant que la composition du conseil d'administration doit respecter la répartition du capital.

Une telle disposition permettrait de porter de deux à trois le nombre des représentants des actionnaires privés, ce qui est encore insuffisant, mais une telle augmentation du nombre des administrateurs pose de toute évidence un problème. Vingt et un administrateurs, à mon avis, c'est déjà trop pour avoir un conseil efficace, et j'aurais préféré que l'on diminuât le nombre des représentants de l'Etat. Je demande en tout cas que le Gouvernement respecte un peu plus les actionnaires minoritaires.

De toute façon, un nombre important de représentants de l'Etat – demande réitérée de plusieurs de mes collègues – n'est guère un gage d'efficacité, nous avons pu le constater il y a quelques années avec le Crédit lyonnais, dont le conseil d'administration était quasi totalement composé de représentants de l'Etat, ce qui n'a pas empêché le désastre final que chacun connaît.

**M. André Capet, rapporteur.** Comparez ce qui est comparable !

M. Gilbert Gantier. Compte tenu du refus idéologique du Gouvernement et de sa majorité d'opter pour la privatisation totale d'Air France,...

M. André Capet, *rapporteur*. C'est du réalisme économique.

M. Gilbert Gantier. ... de son refus d'assurer une représentation convenable des actionnaires minoritaires, le groupe Démocratie libérale et Indépendants ne pourra évidemment pas voter ce texte.

M. Alain Marleix. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Filleul.

M. Jean-Jacques Filleul. Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce projet de loi doit permettre, par l'élargissement du conseil d'administration de la société Air France et la redéfinition de ses rapports avec l'Etat, de poser le cadre nouveau du développement de la compagnie nationale et, ainsi, de se conformer aux nombreuses mutations qu'a connues le transport aérien en Europe et dans le monde, évolutions qui ont conduit Air France à s'adapter fortement.

Dans un contexte mondial et européen de libéralisation du ciel et de déréglementation, l'ouverture du capital de la société a été décidée. Au terme des opérations d'ouverture de capital aux salariés comme aux actionnaires, la part de l'Etat actionnaire sera réduite à 53 % à l'horizon 2003. L'entreprise restera cependant, conformément à l'engagement du Premier ministre, une entreprise publique et il faut s'en féliciter.

La situation actuelle d'Air France démontre que le maintien d'une entreprise dans le secteur public ne nuit en aucun cas à l'essor harmonieux du groupe et, dans le cas présent, à sa fulgurante ascension, que ce soit en termes de valorisation boursière ou sur le plan du rayonnement international de l'entreprise.

En effet, la compagnie nationale s'est inscrite dans le mouvement d'alliances internationales qui est en train de reconfigurer l'espace aérien mondial, et, au grand dam des partisans des privatisations sauvages, Air France, entreprise du secteur public, est en train de s'affirmer à nouveau comme l'une des grandes compagnies mondiales.

Sur le fond, la réforme du conseil d'administration, avec l'élargissement de ce dernier aux salariés, est susceptible de renforcer la culture d'entreprise de la compagnie nationale. Par ailleurs, la volonté de mettre chaque administrateur salarié et non salarié sur un pied d'égalité ainsi que la volonté de gestion transparente affichée par la direction d'Air France constituent autant de gages de réussite pour l'avenir.

La modification de la structure de l'actionnariat d'Air France s'est accompagnée d'un redressement financier remarquable.

Ainsi, Air France a renoué avec les bénéfiques : le résultat net du groupe a progressé de 52 % au premier semestre de l'exercice 1999-2000, et le résultat d'exploitation de 85 %, le chiffre d'affaires s'établissant à 67 milliards de francs, tandis que le résultat net consolidé s'élevait à 1,6 milliard de francs.

La forte croissance du trafic aérien et la mise en place de la politique du *hub* – la croissance du trafic sur la plate-forme de Roissy, base du *hub* de la compagnie nationale a été de 13 % en 1999 – ont sans doute contribué au retour de la prospérité pour la société.

Il semble indispensable aujourd'hui qu'Air France soit leader en matière environnementale et qu'elle conduise sa politique de modernisation et d'expansion commerciale avec une volonté réelle de contribuer au développement durable des territoires concernés.

Le développement d'Air France passe, enfin, par la possibilité qui lui sera offerte d'utiliser des infrastructures adaptées à la taille du marché mondial, mais aussi à l'exigence environnementale.

Il y a deux ans et demi, M. le ministre de l'équipement et des transports a pris l'engagement, au nom du Gouvernement, de limiter l'extension de la plate-forme aéroportuaire de Paris - Charles-de-Gaulle à 55 millions de passagers. En 1999, 43 millions de passagers ont transité par Roissy et 470 000 mouvements ont été enregistrés. Il est donc indispensable de prendre une décision sur la réalisation éventuelle d'un troisième aéroport international desservant la région parisienne, qui pourrait constituer une chance pour Air France de s'affirmer comme une compagnie de premier rang au niveau mondial et une chance pour la France d'accentuer son rayonnement international.

Ce projet de loi confirme une politique française ambitieuse et volontaire en matière de transport aérien, qui entend affirmer la nécessité d'un développement durable du transport aérien tout en donnant à Air France les moyens de ses ambitions.

Ce texte, qui aurait dû faire l'objet d'un consensus, permettra à la compagnie nationale de poursuivre son redressement et de s'affirmer au niveau européen et mondial. La participation renforcée des salariés au conseil d'administration sera par ailleurs une garantie d'un développement concerté de l'entreprise.

Ce projet de loi, qui a pour objectif de mettre en conformité le droit avec la réalité, permettra de concrétiser l'allègement de la tutelle étatique et de se conformer au droit communautaire, sans toutefois remettre en cause le nécessaire service public.

Madame la secrétaire d'Etat, le groupe socialiste votera ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.*)

M. le président. La parole est à M. Alain Marleix.

M. Alain Marleix. Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce projet de loi vise en fait deux objectifs d'apparence très simples : d'une part « toiler » les textes applicables à Air France en adaptant notre législation dans le droit communautaire, ceci dans un domaine marqué par une libéralisation accélérée du transport aérien en Europe ; d'autre part, réformer la composition du conseil d'administration d'Air France, pour tenir compte de l'ouverture partielle du capital par l'Etat.

Toutefois, il nous semble qu'il y ait toujours un vrai décalage entre la modestie de ce projet et l'enjeu crucial, presque vital, qui attend Air France face aux défis de la compétition et de la concurrence internationales.

Au terme d'une libéralisation massive du transport aérien européen depuis 1987, sans doute trop hâtive, la société Air France est-elle aujourd'hui prête et armée pour répondre à ces défis majeurs ? Autrement dit, sa structure juridique et financière, marquée par la tutelle de l'Etat, lui permettra-t-elle de faire front face à la stratégie des grandes alliances mondiales et à la libéralisation effrénée du transport aérien européen ?

Pour nous, la réponse est négative et nous le regrettons, d'autant plus que c'est un gouvernement de droite, ne l'oublions pas, qui a recapitalisé Air France à hauteur

de 20 milliards. Les adaptations que propose ce projet de loi nous paraissent, en effet, trop timorées et très en retrait des contraintes proposées par un secteur économique très concurrentiel. Les demi-mesures qui nous sont présentées ne constituent pas une politique pour Air France et encore moins une stratégie d'avenir.

Ces demi-mesures constituent des évolutions imposées par le droit communautaire et relèvent plus de l'homéopathie que de la médecine de choc dont aurait besoin la compagnie. Ce sont les figures imposées par Bruxelles et rien de plus.

On ne peut donc qu'être frappé par le contraste entre l'enjeu crucial auquel est confrontée Air France et la timidité de la mise en œuvre des nouvelles règles imposées par l'Europe et la concurrence mondiale.

Depuis notre discussion en première lecture, le 1<sup>er</sup> mars, les choses ont déjà bougé, et je crains que la politique de privatisation à géométrie variable du Gouvernement ne se révèle, à terme, préjudiciable à la compagnie, cela au moment où, sur le marché intérieur, Swissair, avec la reprise d'Air Liberté, d'Air Littoral et d'AOM, lance un véritable défi à Air France.

Avec le maintien de son statut public, Air France court le risque de devenir très vite une exception, un anachronisme dans le ciel occidental et mondial.

Le succès réel rencontré auprès des Français, souscripteurs des actions d'Air France, fait aujourd'hui regretter que le Gouvernement ait refusé et refuse toujours une privatisation totale, qui est dans la logique des choses et qui, à court terme, chacun le sait bien, est irrémédiable.

Il est regrettable que le Gouvernement n'ait pas privatisé, pour des raisons surtout idéologiques, et cela, je le crains, au détriment de l'intérêt profond de l'entreprise, de ses salariés et des Français.

On voit d'ailleurs très clairement que l'action Air France mise sur le marché mensuel n'a toujours pas décollé. Actuellement, Air France est la seule compagnie du monde qui annonce de brillants résultats et dont l'action baisse ou ne décolle pas. Cette stagnation de l'action Air France est lourde de symboles. Elle signifie, me semble-t-il, que les Français n'ont pas véritablement confiance et que l'absence d'une véritable ligne directrice sur le devenir du secteur public concurrentiel est un préjudice lourd.

Qu'on ne s'y trompe pas, le RPR n'a jamais été partisan d'un libéralisme débridé, mais, si, pour la SNCF, l'affirmation du secteur public et même du monopole est légitime, fondée, justifiée par le bon sens, une telle approche, pour le secteur aérien, nous paraît aujourd'hui désuète, anachronique et dangereuse, même si nous souhaitons tous qu'Air France privatisée garde une place à part dans le ciel français tant elle est emblématique de notre aviation.

Pourtant, la compagnie a des atouts considérables : la qualité et la technicité reconnues de son personnel, ses résultats financiers, la réduction de sa dette, la maîtrise de ses coûts d'exploitation, la modernisation complète de sa gestion commerciale,...

**M. André Capet, rapporteur.** Alors, tout va bien !

**M. Alain Marleix.** ... la modernité de l'entretien de sa flotte, le coefficient moyen de remplissage, 74 %, ce qui est considérable, et le *hub* de Roissy - Charles-de-Gaulle, atout majeur dont elle dispose face aux grands concurrents européens basés à Londres, à Francfort ou à Milan. Il faut d'ailleurs saluer la décision courageuse de M. Gaysot d'ouvrir une quatrième piste à Roissy. C'est l'intérêt national.

Mais Air France a aussi des handicaps structurels bien connus, et elle va, hélas ! les pérenniser avec ce texte. Ce sont les handicaps liés aux « services publics à la française » : trop de grèves à répétition, de sur-administration générale, des lourdeurs de gestion, de la difficulté à communiquer et, surtout, des changements trop fréquents de présidents, de stratégies, liés aux aléas politiques : une demi-douzaine de présidents en quelques années.

En conclusion, il est à craindre que les attermoissements et la timidité du Gouvernement sur ce dossier, dans un secteur où la concurrence internationale se révèle chaque jour plus acharnée, y compris sur le marché national, fassent peser une nouvelle fois de sérieuses menaces sur Air France ou, du moins, assombrissent l'horizon au moment où le transport aérien mondial connaît un nouvel essor très prometteur.

Le groupe RPR a donc décidé de s'abstenir sur ce texte.

**M. le président.** La discussion générale est close.

En application de l'article 106, alinéa 3, du règlement, j'appelle maintenant, dans le texte du Sénat, l'article 3 du projet de loi, sur lequel les deux Assemblées du Parlement n'ont pu parvenir à un texte identique et qui fait l'objet d'amendements.

### Article 3

**M. le président.** « Art. 3. – L'article L. 342-3 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

« *Art. L. 342-3.* – Par dérogation à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public, le conseil d'administration de la société Air France compte vingt-trois membres. Indépendamment des représentants de l'Etat, des salariés, des salariés actionnaires ainsi que des actionnaires autres que l'Etat et les salariés, le conseil peut comprendre des personnalités choisies soit en raison de leur compétence technique, scientifique ou économique, soit en raison de leur connaissance du transport aérien. La représentation des salariés actionnaires peut se faire par catégories. Elle peut être subordonnée à la détention par l'ensemble des salariés actionnaires ou par chaque catégorie d'une part minimale du capital social.

« La composition du conseil d'administration doit également respecter la répartition du capital. »

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

« A la fin de la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 342-3 du code de l'aviation civile, substituer au mot : "vingt-trois" les mots : "vingt et un". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. André Capet, rapporteur.** Retour au texte voté par l'Assemblée nationale en première lecture.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Avis favorable.

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

**M. le président.** M. Capet, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 342-3 du code de l'aviation civile. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. André Capet, *rapporteur*. Là encore, retour au texte voté par l'Assemblée en première lecture.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Avis favorable.

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

M. le président. Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Vote sur l'ensemble

M. le président. Je ne suis saisi d'aucune demande d'explication de vote.

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

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

3

### DÉSIGNATION D'UN CANDIDAT A UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre une demande de remplacement d'un membre de l'Assemblée nationale au sein du conseil d'administration de l'Agence pour l'enseignement du français à l'étranger.

Conformément aux précédentes décisions, le soin de présenter un candidat a été confié à la commission des affaires étrangères.

La candidature devra être remise à la présidence avant le mercredi 21 juin 2000, à dix-huit heures.

4

### DROIT COMMUNAUTAIRE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

#### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports (n°s 2124, 2392).

Le rapport de la commission de la production et des échanges porte également sur les propositions de loi :

– de M. Guy Lengagne, tendant à autoriser les courtiers interprètes et conducteurs de navires à faire des opérations de commerce (n° 1556) ;

– de M. Daniel Paul et plusieurs de ses collègues, tendant à préciser les activités commerciales des courtiers, interprètes et conducteurs de navires (n° 1635) ;

– et de M. André Cayet et plusieurs de ses collègues, tendant à autoriser les courtiers interprètes et conducteurs de navires à faire des opérations de commerce (n° 2058).

La parole est à Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.

Mme Michelle Demessine, *secrétaire d'Etat au tourisme*. Monsieur le président, madame la rapporteure de la commission de la production et des échanges, mesdames, messieurs les députés, comme je l'ai dit tout à l'heure en présentant le projet de loi relatif à Air France, M. Jean-Claude Gayssot est actuellement à Prague, où se tient une réunion des ministres de toute l'Europe continentale. Cette réunion revêt une importance toute particulière un mois avant le début de la présidence française de l'Union européenne, car la plupart des dossiers qu'il aura à conduire dans ce cadre ont des implications internes aux quinze pays de l'Union, mais aussi, bien évidemment, à l'échelle du continent.

Que ce soit l'harmonisation sociale dans le secteur des transports routiers, la sécurité maritime, la constitution de réseaux de transports européens de fret ferroviaire ou encore la réduction des retards dans le transport aérien, qui sont préjudiciables au développement du tourisme, tous ces dossiers ne peuvent trouver concrètement leur plein aboutissement qu'aux plans international et européen.

M. Gayssot m'a donc demandé d'excuser son absence auprès de vous et de bien vouloir le suppléer dans la présentation de ce projet de loi, ce que je fais bien volontiers.

Comme vous le savez, ce texte n'a d'autre ambition que de transposer dans notre droit national des dispositions d'origine communautaire concernant le domaine des transports. D'autres projets de loi d'adaptation communautaire, portant sur d'autres domaines, sont par ailleurs soumis au Parlement. Prises dans leur globalité, toutes ces dispositions constitueront, de toute évidence, une avancée dans la construction européenne.

Le projet de loi que le Gouvernement soumet aujourd'hui à votre examen traite des transports maritimes et activités nautiques, de la formation et des qualifications des pilotes de l'aviation civile, des transports routiers non urbains de personnes et enfin des conditions d'affrètement et de formation des prix dans le transport de marchandises par la voie d'eau.

Les directives et règlements européens que le Gouvernement vous propose maintenant d'intégrer à notre droit interne auraient pu faire l'objet de cette transposition plus tôt. Le Gouvernement a cependant préféré discuter avec les professions concernées et leur laisser un temps d'adaptation, ce qui a permis d'éviter certaines incidences fâcheuses sur le plan économique et donc au niveau de l'emploi. Le Gouvernement a préféré, une fois encore, la concertation, et discuter pour convaincre afin de présenter ce texte, plutôt que de décider et contraindre. Chacune des professions concernées a donc eu le temps de réfléchir, dans son domaine, à de nouvelles modalités d'organisation qui leur permettent aujourd'hui d'aborder sereinement la concurrence. Je crois que nous pouvons nous féliciter de ce résultat.

Le titre I<sup>er</sup> du projet de loi traite du transport maritime. Il aborde la question de la situation des courtiers maritimes, dont le monopole de place attribué par Colbert date de 1657 et n'est plus compatible avec l'évolution de la concurrence, des pratiques maritimes et du droit européen.

Il concerne également les modalités de francisation des navires, le cabotage maritime entre ports français, l'importation de charbon par voie maritime et enfin le contrôle à bord de la sécurité et des normes européennes des navires.

Les dispositions des six premiers articles du projet de loi organisent en fait la suppression du privilège accordé à la profession de courtier interprète et conducteur de navires.

Jusqu'à présent, les courtiers maritimes étaient titulaires d'une charge, comme il y en avait beaucoup au XVII<sup>e</sup> siècle. Approuvée par le Conseil européen en 1992, la législation des douanes communautaires, entrée en vigueur en 1994, est contraire au principe du monopole des courtiers maritimes. Depuis cette date, les courtiers savent donc que la loi devra y mettre fin. C'est ce que propose l'article 1<sup>er</sup>. La suppression de ce monopole entraîne la disparition du droit de présentation du successeur à l'agrément ministériel. C'est bien cela qui fonde, au nom du principe d'égalité face aux charges publiques, l'indemnisation prévue par l'article 2.

J'appelle donc votre attention sur le fait qu'il ne s'agit pas d'indemniser la perte du monopole, laquelle n'entraîne pas la perte du droit d'exercer, mais bien d'indemniser la disparition du droit de présentation.

Les articles 3 à 6 prévoient les procédures, les modalités de calcul et la fiscalité applicable, ainsi que les possibilités de reconversion de ces officiers ministériels vers d'autres professions juridiques et judiciaires.

Je voudrais à cette occasion saluer le travail de votre rapporteure, Mme Saugues, qui propose des améliorations substantielles au texte proposé. Ainsi, je veux parler de la suppression du caractère d'expropriation ou, sur leur principe, des amendements visant à reprendre les termes de l'imprimé fiscal adapté à la profession.

La suppression du privilège est ainsi accompagnée de mesures compensatoires permettant, selon le Gouvernement, une bonne adaptation de la profession, qui compte moins de quatre-vingts membres aujourd'hui. Ces derniers continueront à exercer la partie commerciale de leur activité, qui, pour sa part, reste autorisée.

La proposition faite à l'article 5 *ter* de prolonger d'un délai de deux ans le monopole des courtiers, alors que ceux-ci auront bénéficié d'une longue période d'adaptation entre 1992 et la date de la promulgation de la loi, mérite d'être discutée plus longuement. Nous aurons l'occasion de le faire dans la discussion des articles.

Les articles 7 et 8 traitent des modalités de francisation des navires. Ils tendent à assouplir la législation en la matière et à faciliter l'attribution du pavillon national à des navires n'ayant pas été construits en France ou n'appartenant pas en totalité à des ressortissants français. Ils contribueront donc à lever certaines barrières juridiques à l'accroissement de notre flotte de commerce, qui, comme chacun le sait, a perdu beaucoup de son importance depuis une vingtaine d'années.

Il s'agit, techniquement, de mettre en conformité notre législation en matière de francisation des navires, prévue aux articles 219 et 219 *bis* du code des douanes, avec les dispositions du traité de Rome, qui, vous le savez, pose les principes de libre circulation des personnes et des biens, de libre établissement et d'égalité de traitement à l'égard des ressortissants de l'Union européenne.

L'article 7 modifie en ce sens l'article 219 du code des douanes en ce qui concerne les navires armés au commerce et les navires de plaisance, et crée pour la francisation des navires de pêche un article 219 *bis* du code des douanes.

L'article 8 reprend les mêmes dispositions pour les substituer à celles figurant dans la loi du 3 janvier 1967 sur le statut des navires et bâtiments de mer.

Les articles 9 à 11 consacrent le caractère communautaire du cabotage, aujourd'hui réservé aux seuls navires français, et procède à la même extension communautaire pour le transport du charbon. Ils ne peuvent donc qu'être, à terme, bénéfiques pour l'activité des ports français, lesquels auront la possibilité de capter de nouveaux trafics.

Ces articles visent également à adapter aux directives communautaires les procédures de contrôle en matière de plaisance et de sécurité de la navigation et instaurent des habilitations au profit d'agents publics.

Deux amendements, de Mme Saugues et de MM. Le Drian et Le Bris, ont été adoptés par votre commission de la production et des échanges pour insérer dans ce texte de nouvelles mesures visant à renforcer les possibilités de contrôler le dégazage des navires dans les ports français. Le Gouvernement se félicite de la réflexion ainsi menée et des propositions faites par votre commission afin de contribuer au renforcement de la lutte contre certaines pollutions, d'autant plus inacceptables qu'elles sont le plus souvent volontaires. Ces dispositions permettront d'obliger les navires à dégazer dans les ports avant de les quitter.

Même si ce n'est pas directement l'objet du présent projet de loi, je saisis l'occasion pour évoquer brièvement les récentes décisions du Gouvernement à propos de la sécurité.

Comme le Premier ministre l'a annoncé devant vous le 9 mai dernier, la France compte faire de la sécurité maritime l'une de ses priorités au cours de la présidence française de l'Union européenne, qui débutera le 1<sup>er</sup> juillet prochain. Le Gouvernement n'a cependant pas attendu, car il a conscience qu'il convient de faire vite pour engager et faire rapidement aboutir les initiatives européennes et internationales.

Ces initiatives vont dans trois directions : prévenir, contrôler, responsabiliser. Trois *memoranda* ont été pour cela présentés à la Commission européenne, à l'Organisation maritime internationale et au FIPOL.

M. Gayssot m'a dit qu'il avait senti un engagement fort de nos partenaires des Quinze pour aider à faire progresser la réglementation européenne, et toute la pression est mise sur les instances internationales pour qu'elles avancent au plus vite vers des mesures concrètes.

Le renforcement de la sécurité, vous le savez, passe aussi par un renforcement des moyens budgétaires et humains consacrés à la surveillance et au contrôle. Lors du comité interministériel de la mer du 28 février dernier, des décisions ont été prises en ce sens, mais il convient aussi de travailler à une meilleure organisation de l'intervention de l'Etat en mer. Ce sera l'un des sujets importants du prochain comité interministériel, comme l'a annoncé M. le Premier ministre.

Enfin, la sécurité passe à court terme par une plus grande responsabilité des opérateurs, qui se sont engagés, dans le cadre d'une charte de la sécurité maritime, à moderniser leurs navires, à respecter les normes tech-

niques et sociales sur les navires, bref, à faire rapidement des efforts pour garantir qu'un événement tel que le naufrage de l'*Erika* ne puisse plus se reproduire.

Après la partie maritime de ce projet de loi, j'aborderai maintenant les dispositions du titre II, qui concernent le personnel navigant de l'aéronautique civile.

Le principe de la transposition dans le droit communautaire des règles techniques adoptées par les *Joint Aviation Authorities*, les JAA, organisme associé de la Conférence européenne de l'aviation civile, a été posé par le règlement n° 3922/91 du Conseil, qui a rendu obligatoire l'adhésion des pays de l'Union européenne aux JAA.

Les Etats de l'Union européenne ont donc l'obligation de modifier leurs règles nationales pour tenir compte des règles communes élaborées par les JAA. Tel est l'objet des articles 12 à 14 du projet de loi, qui modifient la partie législative du code de l'aviation civile relative aux personnels navigants et qui ont pour objectif la mise en œuvre dans le droit national des « règles aéronautiques communes pour la délivrance des licences des membres d'équipage de conduite », dites JAR-FCL.

Avec le JAR-FCL, il est proposé de nouvelles modalités de délivrance des licences et des qualifications, de normes médicales, de formation des pilotes et de système d'exams, et d'exécution des contrôles y afférents.

Les dates recommandées par les JAA pour l'incorporation en droit interne étaient : le 1<sup>er</sup> juillet 1999 pour les règles relatives aux avions et les conditions d'aptitude médicale, et le 1<sup>er</sup> janvier 2000 pour la partie hélicoptères.

Comme vous pouvez le constater, la France a donc un peu de retard dans l'adoption et l'application des dispositions législatives permettant cette incorporation au droit national.

L'adoption par les différents Etats de l'Union européenne des règles JAR-FCL permettra d'assurer un niveau de compétence identique des personnels navigants et une reconnaissance réciproque des titres délivrés dans chacun des Etats membres. C'est d'ailleurs ce que prévoyait la directive n° 91/670/CEE du Conseil du 16 décembre 1991.

Les pilotes français auront ainsi la possibilité d'exercer leur activité sans restrictions dans l'ensemble des pays de l'Union, et leurs homologues pourront faire de même en France. Le Gouvernement propose donc de franchir un nouveau pas dans la construction européenne.

Il est proposé de retenir le principe de licences et de qualifications acquises initialement à la suite d'une formation théorique et pratique, avec obligation de les entretenir d'une manière périodique. Les dispositions du projet de loi permettent d'identifier les structures, moyens et programmes de formation qui font l'objet d'une homologation. Les formations sont obligatoirement suivies au sein d'organismes de formation. Les médecins et les examinateurs sont agréés.

L'article 12 a pour objet de modifier l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile afin de fixer l'obligation pour les pilotes professionnels ou privés de détenir un titre aéronautique, ainsi que les qualifications et l'aptitude médicale correspondantes. Cet article introduit la possibilité d'associer à ces titres des conditions de vérification des aptitudes requises.

L'article 13 crée les articles L. 410-2 à L. 410-5, qui donnent une assise au pouvoir réglementaire pour agréer, d'une part, les centres d'expertise et les médecins chargés du contrôle de l'aptitude médicale des personnels navi-

gants, et, d'autre part, les organismes de formation au pilotage et les examinateurs chargés de les contrôler. Ces agréments obligeront les centres d'expertise médicale et les organismes de formation à répondre à des critères stricts en matière d'organisation, de moyens et de personnels, ce qui contribuera à une amélioration de la qualité des formations dispensées et de la sécurité.

L'article L. 410-4 prévoit des examinateurs chargés de contrôler les pilotes et habilités à renouveler leurs qualifications, dans le cadre du contrôle continu instauré pour ces qualifications.

L'article 13 établit la possibilité de reconnaître les formations, les examens médicaux et les épreuves d'aptitude effectués dans un autre Etat de la Communauté dans des conditions équivalentes à celles exigées par les règles françaises. Vous l'aurez compris, il s'agit là d'une des mesures essentielles de ce projet de loi.

Enfin, l'article 14 abroge des dispositions qui deviendront sans objet.

L'article 15, qui fait l'objet du titre III du projet de loi, contient les dispositions concernant le transport de voyageurs par autocars. Les textes communautaires rendent en effet caduc le système actuellement en vigueur d'autorisation pour le transport occasionnel hors département. Ces textes ont en effet supprimé tout régime d'autorisation ou de déclaration du transport occasionnel par autocar à l'intérieur de l'Union européenne, à la différence du transport régulier, qui reste pour sa part soumis à un régime d'autorisation.

Cette évolution de la réglementation européenne appelle donc une modification de la législation française. A défaut, il y aurait une discrimination « à rebours » au détriment des transporteurs nationaux, qui seraient les seuls soumis au régime résiduel d'autorisation pour les trajets sortant du département. Le texte proposé supprime donc cette autorisation.

Je rappelle cependant que les transporteurs concernés seront toujours soumis aux règles d'accès à la profession – honorabilité, capacité professionnelle et financière – ainsi qu'à l'obligation d'inscription au registre des transporteurs tenu par les directions régionales de l'équipement.

Le titre IV du projet de loi traite du transport fluvial et plus particulièrement de l'affrètement et de la formation des prix en matière de transport de marchandises par voie navigable.

Le Gouvernement considère le transport fluvial comme un mode de transport important, offrant avec le chemin de fer une des alternatives crédibles au « tout routier » tant sur le plan économique et écologique que sur celui de la sécurité. Il convient de noter que ce mode de transport connaît une forte croissance : près de 10 % par an ces deux dernières années.

L'engagement du Gouvernement depuis trois ans en faveur d'un renouveau de la politique fluviale et les investissements réalisés ne sont sans doute pas étrangers à cette situation. La multiplication par huit des crédits destinés aux réseaux fluviaux dans le prochain contrat de plan, par rapport au contrat de plan précédent, atteste de l'attachement du Gouvernement au développement du transport par voie d'eau.

Par ailleurs, l'effort consenti sur l'infrastructure de base a été accompagné par la mise au point avec les professionnels d'un contrat de modernisation du transport fluvial, signé le 5 mai dernier. Ce contrat crée les conditions d'une dynamique nouvelle pour l'emploi et permet les investissements nécessaires en matériel fluvial.

La réforme proposée au titre IV du projet de loi intervient donc dans un contexte de croissance durable des trafics et de manière concertée avec la profession, laquelle applique déjà, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les dispositions soumises aujourd'hui à votre approbation. La batellerie montre ainsi sa capacité à faire valoir les atouts du transport fluvial et aborde une nouvelle étape de modernisation dans de bonnes conditions.

Il vous est donc proposé de transcrire du droit interne la directive 96/75/CE du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans l'Union européenne.

Cette directive a posé le principe du régime de la liberté d'affrètement, conduisant en cela à l'extinction du système du tour de rôle. Elle devait être transposée dans chaque Etat membre au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Le contrat de modernisation signé avec les professionnels a permis de définir les contours de cette nouvelle organisation et de préciser les efforts que chacun, y compris l'Etat, devait consentir pour participer activement au développement du transport fluvial.

Le Gouvernement a prévu des modalités d'observation statistique, notamment du secteur du transport fluvial, ainsi que l'instauration de sanctions en cas de pratique de prix anormalement bas. Le fait pour tout prestataire de transport public par voie navigable de pratiquer un tarif inférieur au coût de la prestation sera pénalement réprimé. Ces dispositions devraient constituer une protection contre les tentatives de dumping économique et social.

Il convient également de préciser que la profession a bénéficié de 35 millions de francs d'aides publiques dans le cadre du contrat de modernisation conclu en mai 1999 entre l'Etat, Voies navigables de France et les professionnels.

L'article 16 du projet de loi pose le principe de la liberté des contrats et de la négociation des prix. Il définit les différents types de contrats et impose l'inscription des bateaux utilisés pour le transport de marchandises au fichier tenu par Voies navigables de France.

L'article 18 adapte les fonctions de Voies navigables de France à la nouvelle législation en vigueur et redéfinit les attributions de VNF.

Les articles 19 et 20, qui sont des articles de coordination technique, abrogent certaines dispositions relatives à l'exploitation commerciale des voies navigables et qui sont devenues inutiles.

Enfin, et pour terminer, le Gouvernement a souhaité introduire par voie d'amendement des dispositions relatives au contrôle des constituants du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse au regard de leur aptitude à l'interopérabilité prévue par la directive européenne.

On désigne par interopérabilité l'aptitude des circulations ferroviaires à passer outre les barrières techniques que constituent les normes différentes d'un pays à l'autre des infrastructures ferroviaires.

Le développement du trafic ferroviaire européen constitue un objectif partagé par l'ensemble des pays de l'Union qui risquerait d'être entravé, voire compromis, si on n'assurait pas l'interopérabilité du système ferroviaire.

La directive 96/48/CE a défini les normes de l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. La Commission travaille actuellement à un projet de directive concernant les normes de l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel.

Le Gouvernement vous proposera par amendement de transposer la directive relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse en introduisant dans le code de la consommation la notion de déclaration « CE » de conformité ou d'aptitude à l'interopérabilité.

Telles sont, mesdames et messieurs les députés, brièvement exposées, les dispositions du projet de loi que le Gouvernement soumet à votre examen. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production et des échanges.

**Mme Odile Saugues, rapporteure de la commission de la production et des échanges.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui, après une première lecture au Sénat, tend à combler le retard pris par la France dans l'adaptation de son droit interne à plusieurs dispositions communautaires existant en matière de transport tant maritime, fluvial, routier qu'aérien.

Les dispositions qui nous sont soumises présentent donc un caractère hétéroclite et éminemment technique, mais elles s'inscrivent plus largement dans un vrai cadre politique, car elles portent, pour plusieurs d'entre elles, sur des questions fondamentales pour l'économie des transports, comme la définition du pavillon maritime national, la sécurité en mer et la formation des personnels navigants de l'aéronautique civile.

Le Gouvernement a en outre saisi l'occasion offerte par ce projet de loi, qui ouvre à la concurrence l'affrètement de marchandises par voie navigable, pour mettre en place en ce domaine une législation interdisant les prix abusivement bas, comme il en existe en matière de transport routier de marchandises.

Avant de préciser ici les inflexions voulues par notre commission, je souhaite souligner que ce texte arrive devant notre assemblée quelques jours avant le début de la présidence française de l'Union européenne. Cela me paraît d'autant plus important à rappeler que dans son discours devant la représentation nationale, le 9 mai dernier – auquel vous avez fait référence, madame la secrétaire d'Etat –, le Premier ministre a indiqué que la France entendait faire de la sécurité maritime et de l'harmonisation sociale dans le transport routier deux de ses priorités.

Le projet de loi porte donc sur la suppression du monopole de place dont bénéficient les courtiers interprètes et conducteurs de navires, la francisation des navires, le cabotage maritime entre ports français, l'importation de charbon par voie maritime, le contrôle à bord des navires de la sécurité et du respect des normes européennes, les aptitudes et habilitations à la conduite d'un aéronef, le transport routier non urbain de personnes et, enfin, l'affrètement de marchandises par voie navigable.

Lors de sa séance du 1<sup>er</sup> février 2000, le Sénat a apporté plusieurs modifications au projet de loi, notamment aux articles concernant les professions de courtier interprète et conducteur de navires.

Nous vous proposerons de rétablir le dispositif mis au point par le Gouvernement pour l'indemnisation de la perte du droit de présentation d'un successeur par les courtiers interprètes et conducteurs de navires, en suppri-

mant les amendements votés par le Sénat, qui s'inspiraient de ceux qu'il avait adoptés pour l'indemnisation des commissaires-priseurs.

De même, au nom de notre commission, je vous proposerai de supprimer les dispositions additionnelles tendant à permettre aux courtiers maritimes d'avoir accès à la profession de commissaire-priseur sans diplôme ni expérience professionnelle, et à mettre en place une commission d'experts habilitée à réévaluer l'indemnisation prévue par la loi. Cette dernière disposition me paraît d'ailleurs particulièrement surprenante et assez inédite dans nos débats législatifs, pour ne pas dire totalement décalée au regard des compétences constitutionnelles du Parlement.

En revanche, un débat qui a eu lieu au Sénat me paraît tout à fait légitime : il concerne le maintien temporaire du monopole détenu par les courtiers maritimes. En effet, nous savons, depuis 1994, que la suppression de ce monopole est inéluctable, mais force est de constater que rien n'a été entrepris pour permettre à cette profession de s'adapter à la nouvelle donne.

M. Guy Lengagne. Très juste !

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. La solution était pourtant simple : il fallait lever les contraintes que constitue l'article 85 du code de commerce, qui interdit aux courtiers interprètes et conducteurs de navires de faire des opérations de commerce. Tous les groupes de la gauche plurielle ont déposé des propositions de loi en ce sens, lesquelles sont naturellement jointes au présent projet.

Il y a là une préoccupation véritable qu'il nous faut prendre en compte, tout en considérant les contraintes européennes. Au Sénat, le Gouvernement a admis le principe d'un tel délai, puisqu'il a proposé, par le biais d'un sous-amendement, une période de six mois, alors que le Sénat proposait une période transitoire de trois ans. Nous vous proposons un délai de deux ans, ce qui nous paraît à la fois nécessaire et suffisant.

Les auteurs des propositions de loi n<sup>os</sup> 1556, 1635 et 2058, respectivement Guy Lengagne pour le groupe RCV, Daniel Paul pour le groupe communiste et André Capet pour le groupe socialiste, appuient naturellement cette proposition, qui me paraît logique et que nous vous invitons, madame la secrétaire d'Etat, à défendre avec conviction.

Enfin, la commission a estimé qu'une modification de l'article 5 s'avère indispensable pour en adapter la rédaction au régime fiscal des courtiers maritimes.

S'agissant du régime du pavillon national, outre quelques amendements de forme, notre commission vous proposera d'imposer aux navires, pour être francisés, d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant leur totale sécurité et leur conformité aux règles de navigabilité en vigueur.

Dans un souci identique de sécurité, nous avons adopté un amendement de Daniel Paul prévoyant que les exercices Polmar seront effectués chaque année et que leurs résultats seront portés à la connaissance du Parlement et des collectivités locales.

Nous avons, en outre, adopté un dispositif de lutte contre les dégazages en mer imposant aux navires, avant de quitter un port maritime, de déposer leurs déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation adéquate, sauf s'ils disposent d'une capacité de stockage suffisante leur permettant d'attendre la prochaine escale.

Cette proposition, que l'on retrouve dans des termes identiques dans un amendement que je vous propose avec Jean-Pierre Dufau et Michel Vaxès et dans un autre présenté par Jean-Yves Le Drian, Gilbert Le Bris et René Leroux, constitue un signal politique fort, montrant les préoccupations de notre assemblée face à des pratiques scandaleuses et, malheureusement, très fréquentes. Elle montre notre volonté de renforcer nos dispositifs de contrôle, à l'heure où notre littoral souffre encore du comportement extraordinairement irresponsable d'armateurs peu scrupuleux et de compagnies pétrolières décidément complaisantes, voire coupables.

Ce souci, nous en sommes conscients, devra s'accompagner d'un renforcement des infrastructures portuaires. Nous insistons auprès de vous, madame la secrétaire d'Etat, pour que cet amendement soit suivi d'efforts budgétaires importants.

De même, nous souhaitons que le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur l'évolution des moyens alloués au contrôle maritime d'ici à 2005.

En ce qui concerne le titre II du projet de loi, qui porte sur le transport aérien, j'ai jugé intéressantes et sages plusieurs propositions. Après avoir longuement entendu le syndicat national des personnels navigants, je vous propose de rétablir, dans le texte du code de l'aviation civile, la référence explicite aux attributions du ministre chargé de l'aviation civile, de donner une base légale au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, de rétablir le caractère permanent des brevets délivrés aux personnels navigants et de mettre en place, selon les mêmes modalités que celles prévues par le projet de loi en matière de transport de marchandises par voie navigable, un dispositif de sanction des prix abusivement bas pratiqués de plus en plus couramment dans le transport aérien.

J'insisterai tout particulièrement sur ce dernier point, qui me paraît essentiel, car force est de constater que les dispositions prévues par la réglementation européenne restent bien souvent lettre morte. Des abus existent : ils tirent l'Europe sociale vers le bas, ils entraînent une précarisation de l'emploi, ils risquent de remettre en question les règles de sécurité, et des exemples récents nous font rapidement et dramatiquement comprendre que la libéralisation du ciel ne peut se faire sans une régulation stricte, dans l'intérêt des passagers, des salariés, des compagnies les plus sérieuses et des pouvoirs publics.

Pour ce qui est du transport par voie navigable, je vous proposerai, au nom de la commission de la production et des échanges, de compléter les amendements adoptés par le Sénat par deux mesures : la première vise à permettre aux autorités de la navigation fluviale de connaître la nature juridique exacte des transports effectués sur les voies navigables afin d'exercer leurs contrôles ; la seconde tend à étendre les attributions consultatives de Voies navigables de France.

En dernier lieu, notre commission a adopté un amendement du Gouvernement visant à assurer le contrôle des éléments d'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen de train à grande vitesse.

En conclusion, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, notre commission a considéré qu'il était de son devoir d'insuffler dans ce projet de loi des préoccupations sociales et environnementales, qui témoignent aussi d'une certaine conception de la construction européenne.

Ces inflexions, qui nous paraissent nécessaires, seront suivies, nous n'en doutons pas, de propositions audacieuses que la France formulera dans le domaine des

transports durant le second semestre de cette année, au cours de sa présidence de l'Union européenne. Elles seront en outre confortées par les conclusions, que nous attendons tous ici, de la commission d'enquête parlementaire sur la sécurité maritime, qui est présidée par Daniel Paul et qui a pour rapporteur Jean-Yves Le Drian, lequel s'est fortement investi dans le débat qui nous réunit aujourd'hui.

Voilà l'esprit dans lequel notre commission a travaillé et telles sont les propositions que je vous suggère d'adopter. (*« Très bien » et applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

#### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui porte « diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports ». Il se présente, de prime abord, sous des allures très techniques. Mais une lecture quelque peu attentive fait apparaître, derrière cette apparence, un texte qui ne s'est pas défilé de la logique libérale de la construction européenne actuelle.

Néanmoins, le Gouvernement a montré un souci évident pour que ces mesures puissent être adoptées en concertation avec les différentes parties et pour limiter les effets néfastes des orientations communautaires.

Le cadre qui nous est imparti ne nous donne pas grande latitude pour modifier le projet de loi qui nous est soumis. Il s'agit en effet de transposer dans notre droit français des directives et règlements qui ont été négociés par la France en d'autres temps et sous d'autres gouvernements. Il y a quand même matière à obtenir des avancées en s'appuyant sur le mouvement social et sur les réorientations que nous, représentants élus, souhaitons donner à la construction européenne afin qu'elle ne fasse plus écho seulement aux exigences des marchands, mais à celles de ses peuples et de ses territoires.

Ainsi, le naufrage de l'*Erika*, qui a souillé une bonne partie de nos côtes et dont nos voisins européens ne sont nullement à l'abri, ne peut être considéré comme un événement extérieur à ce texte. Nous ne pouvons, en effet, nous permettre de transposer dans notre législation des directives européennes relatives aux transports maritimes sans tirer les enseignements de cette catastrophe maritime, économique et écologique. Nous devons apprécier les propositions touchant à la marine marchande, à la francisation des navires, à la sécurité maritime et côtière, notamment au regard de la fragilité de notre situation à l'extrême ouest du continent européen, au bord de la mer et de l'océan les plus fréquentés du monde, tout en ayant conscience des dérives qui affectent aujourd'hui le transport maritime et en confirmant la vocation maritime de notre pays comme la nécessité de conforter la présence de notre pavillon et l'excellence de nos ports.

Le groupe communiste appuie sans réserve les propositions gouvernementales en direction de la Commission européenne. Ainsi, face aux limites de l'OMI, dues à son mode de fonctionnement, et tout en visant à convaincre la communauté maritime internationale de l'urgence d'aller vers des mesures fortes, il convient d'établir un « pouvoir des États » qui doterait ceux-ci d'un droit inaliénable

à protéger leur territoire face aux agressions – et les conséquences d'un naufrage en font partie. Il y va d'une forme de souveraineté de notre pays.

Ce même pouvoir et ces mêmes exigences de sécurité doivent être organisées au niveau européen. Dois-je donc préciser ici que nous attendons, en l'occurrence, beaucoup de la présidence française qui commencera le 1<sup>er</sup> juillet ?

Nous appuyons pareillement, sans réserve, les propositions gouvernementales et les accords passés avec différents partenaires qui ont abouti, le 1<sup>er</sup> février dernier, à la charte de la sécurité des transports maritimes pétroliers.

Néanmoins, il est essentiel que nous puissions aller plus avant sur un certain nombre de questions. Nous aborderons d'ailleurs quelques-unes d'entre elles – dans le cadre de cette discussion : je pense notamment à la nécessité de vérifier régulièrement l'efficacité et la pertinence de nos moyens de sécurité par des exercices diversifiés améliorant les plans Polmar ; je pense aussi à l'urgence de mettre en place dans tous nos ports les outils nécessaires à la réception des différents déchets des navires de façon à mettre fin au scandale permanent que constituent les déballastages et autres rejets de déchets en mer, qui ne proviennent pas seulement des pétroliers ; je peux enfin à l'importance de doter notre pays des moyens humains, en quantité et en qualité, propres au contrôle des navires.

Aussi nous faut-il être particulièrement prudents : si de telles orientations n'étaient pas retenues, nous aurions à faire face à une incompréhension tout à fait légitime de nos concitoyens. Comment pourrions-nous expliquer que le premier texte portant sur les problèmes maritimes, discuté après le naufrage de l'*Erika* et au moment où la presse se fait l'écho des opérations de pompage qui auront lieu dans les semaines qui viennent, n'intègre pas des dispositions relatives à la sécurité, se contentant d'entériner le caractère libéral des directives européennes ?

Le texte que nous examinons dispose, à bon droit, que l'octroi du pavillon sera lié à l'existence d'un lien économique entre le navire et un établissement stable implanté sur le territoire français. Nous ne pouvons que nous féliciter de cette lisibilité, qui est de rigueur. Néanmoins, nous ne pouvons nous en contenter : cette disposition n'empêcherait pas de futurs *Erika* français. C'est pourquoi une grande vigilance s'impose, d'autant plus qu'il n'est nulle part fait mention que la francisation d'un navire de commerce ou de pêche repose aussi sur la nationalité et la qualification de l'équipage.

Le groupe communiste a par conséquent déposé des amendements visant à tirer un certain nombre de conséquences du naufrage de l'*Erika*.

Qu'il me soit aussi permis d'évoquer la lutte que mènent actuellement les marins des Abeilles de haute mer au moment où se décide l'avenir de ce service. J'ai eu l'occasion de monter à bord de l'un des remorqueurs il y a quelques semaines, avec quelques collègues ici présents, et donc de rencontrer son équipage – c'était celui qui était intervenu dans les heures qui avaient précédé le naufrage de l'*Erika*.

Je le sais, le choix de retenir ou non cette société dans le cadre légal imparti ne relève pas de votre ministère, madame la secrétaire d'Etat, mais il relève du Gouvernement.

Attention à l'incompréhension des populations, à l'extrême sensibilité des habitants de notre littoral !

La sécurité a un prix et il convient de ne pas la faire entrer dans une relation marchande lourde de conséquences.

Est-il anormal qu'un service de sécurité aussi important, dont la mission est de sauver la vie des marins et de préserver notre souveraineté territoriale menacée par des armateurs peu scrupuleux ou des conditions atmosphériques difficiles, soit confié à une entreprise française et à des personnels français ? Imagine-t-on d'autres services de sécurité aussi importants confiés à des intérêts financiers extérieurs, même suisses, à notre pays ? La sécurité ne passe pas par une moindre complaisance.

Je souhaite que, rapidement, une solution soit trouvée, qui concilie l'obligation de sécurité du Gouvernement et les emplois de personnels dont le dévouement est incontestable.

Par ailleurs, le projet de loi traite, dans le chapitre I<sup>er</sup> de son titre I<sup>er</sup>, des dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires, posant ainsi le principe de la fin du monopole de ces professions. Cela découle d'une exigence de la réglementation européenne que la droite s'était bien, en son temps, gardée de transposer.

La France disposait d'un service original, puisque les responsables étaient investis d'une charge s'apparentant à une responsabilité publique. Cette disparition imposée ne doit pas fragiliser ces entreprises ni menacer les emplois concernés. C'est pourquoi le groupe communiste avait déposé une proposition de loi visant à permettre aux courtiers de réorganiser leur profession en les excluant du dispositif de l'article 85 du code de commerce qui leur interdit de faire des opérations de commerce ou de banque pour leur compte, ainsi que de s'intéresser directement ou indirectement, sous leur nom ou sous un nom interposé, à quelque entreprise commerciale que ce soit.

Cette modification et une juste indemnisation me semblent nécessaires si l'on veut éviter des conséquences graves dans nos ports. Il en est de même si l'on entend éviter que la porte soit trop facilement ouverte à des cabinets étrangers en lieu et place des courtiers actuels.

Pour sa part, l'article 9 du projet de loi adapte la législation applicable au cabotage entre ports français aux dispositions du règlement européen qui pose le principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres. A ce propos, la loi d'orientation sur l'aménagement du territoire, adoptée l'an passé au sein de cet hémicycle, s'est déjà attachée, à notre demande, à réaffirmer l'importance de ce mode de transport alternatif aux transports strictement terrestres.

Nous avons déposé deux amendements à l'article 9, d'une part, pour supprimer les différences injustifiées de traitement entre les territoires métropolitain et d'outre-mer et, d'autre part, pour faire en sorte que le cabotage soit réservé aux navires battant pavillons nationaux et non à des navires appartenant à des armateurs, même européens. En effet, le pavillon national, placé sous la responsabilité première de l'Etat du pavillon, doit demeurer une garantie associée à celle d'équipages homogènes et qualifiés. C'est d'ailleurs ainsi que cela se passe aux Etats-Unis.

La compétitivité de notre pavillon et son développement passent par d'autres mesures que celles qui mettraient en cause la qualité et la sécurité.

Nous ne le répéterons jamais assez : la qualification des équipages participe effectivement à la sécurité en mer, et cela d'autant plus que, sur un plan purement humain, les équipages sous-qualifiés se trouvent souvent exploités, se voyant imposer des conditions de travail que nul ne saurait tolérer. L'adhésion aux règles de l'OIT doit se généraliser. Ce n'est pas le cas, par exemple, du pavillon libérien.

Enfin, sur la question du cabotage maritime, j'ajouterai pour conclure que les maîtres du jeu sont actuellement les pays du Nord, tels la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Allemagne, et qu'il existe un risque réel de voir se confirmer le déclin que cette activité subit depuis plus de trente ans dans notre pays, noyé dans l'ignorance et l'indifférence les plus absolues des gouvernements qui vous ont précédés. Il y a urgence à relancer l'investissement dans ce secteur d'activité.

Ainsi, que ce soit le maritime, le routier, l'aérien, ou le fluvial, la diversité des sujets abordés par ce texte ne me permet pas d'entrer dans les détails de l'ensemble d'entre eux. Aussi me contenterai-je d'ajouter quelques mots sur les questions fluviales.

La directive européenne que nous devons transposer prévoit la liberté, entre transporteurs et chargeurs, de contracter sur la base de prix librement négociés. Or cette libéralisation du secteur n'est pas sans inquiéter fortement la batellerie artisanale, et nous ne pouvons que partager cette inquiétude légitime. En effet, alors que les bateliers traversent actuellement les plus grandes difficultés, l'arrivée sur le marché de nouveaux concurrents ne fera qu'amener inévitablement la profession à s'organiser pour faire face à cette nouvelle donne puisque, à défaut, cette libéralisation risque de signer la disparition pure et simple de leur profession.

Certes, nous ne pouvons ignorer les efforts qui ont été consentis en faveur du soutien à la batellerie, notamment pour l'entretien et l'aménagement des canaux. Cependant, ces gestes demeurent insuffisants pour assurer à notre pays les moyens d'être à la hauteur de ses voisins.

Cela est d'autant plus regrettable qu'il s'agit là d'un transport peu coûteux et écologique, dont le développement permettrait également de répondre à notre souci commun de voir enfin nos routes françaises allégées des trafics routiers polluants et trop souvent tragiquement dangereux.

Madame la secrétaire d'Etat, le projet de loi porte la marque libérale des directives négociées par vos prédécesseurs, même s'il est assorti de dispositions de nature à en atténuer, nous l'espérons, les effets les plus néfastes. Aussi vous proposerons-nous, par le biais de nos amendements, de participer de manière encore plus significative à son amélioration. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste, du groupe socialiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

**M. le président.** J'espère, monsieur Paul, que vous avez remarqué l'indulgence de la présidence quant à votre temps de parole.

**M. Daniel Paul.** Oui, monsieur le président, et je vous en remercie.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Gantier.

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avec ce texte, nous abordons un genre littéraire nouveau : si nous connaissons déjà les « diverses dispositions d'ordre économique et financier » et les « diverses mesures d'ordre social », nous découvrons aujourd'hui les « diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire ». (*Sourires.*)

Par un texte unique, le Gouvernement entend transposer, au sein de différents codes et textes législatifs, des directives communautaires concernant les transports maritimes, aériens et terrestres.

La transposition d'une directive est déjà un exercice ardu, mais celle de plusieurs directives en un seul texte est encore beaucoup plus difficile.

L'empressement du Gouvernement à transposer plusieurs directives d'un seul coup ne me paraît pas tout à fait innocent. En effet, la France, reconnaissons-le, fait figure, au sein de l'Union européenne, de mauvais élève. Avec la Grèce et le Portugal, nous sommes au dernier rang, très loin derrière l'Espagne, la Suède ou l'Allemagne. Près de cent vingt directives ont été soit transposées de manière incomplète, soit même en attente de la moindre transposition.

A moins d'un mois de la présidence française de l'Union européenne, le Gouvernement entend apparemment faire un effort d'apaisement auprès de ses partenaires. On ne saurait d'ailleurs que l'en louer.

A défaut de déréglementer le marché de l'électricité, du gaz ou le transport ferroviaire, comme nous le demandons à Bruxelles avec une certaine insistance, le Gouvernement, comme à son habitude, se contente d'appliquer *a minima* quelques directives européennes.

Nous avons droit, avec le texte qui nous est présenté aujourd'hui, à une kyrielle de mesures techniques, à une sorte d'inventaire à la Prévert de mesures sans lien ni ambition.

Nous sommes étonnés, par exemple, que, quelques mois après le naufrage de l'*Erika*, le Gouvernement ne présente aucune mesure visant à prévenir le renouvellement de telles catastrophes, alors même que, de plus en plus, il se fait jour que les services de l'État ont connu dans ce cas d'espèce pour le moins quelques dysfonctionnements.

Je ne sais pas si c'est pour répondre à l'amertume des riverains des côtes bretonnes que le groupe socialiste a décidé d'inscrire à l'ordre du jour de notre assemblée, le 13 juin prochain, une proposition de loi visant à durcir les peines applicables aux responsables de dégazages au large des côtes, reprenant ainsi une proposition de loi déposée par notre collègue Bernard Deflesselles avant même la catastrophe de l'*Erika*. Je reconnais donc que la majorité accepte les idées dignes d'intérêt qui lui viennent de l'opposition, et je lui en donne acte.

Mais revenons au texte.

Nous aimerions surtout savoir si le Gouvernement entend réellement faire pression sur ses partenaires européens pour changer la réglementation, en particulier en ce qui concerne la responsabilité des affréteurs et les normes des pétroliers qui sont autorisés à accoster dans nos ports. Comme l'indique fort justement notre rapporteure, Mme Saugues, encore faudrait-il, avant de faire des propositions à nos partenaires, que nous respections nous-mêmes le droit européen. Ce serait la moindre des choses.

Compte tenu du caractère ultratechnique des dispositions du projet de loi, on peut s'interroger sur la réalité de leur caractère législatif. Ne conviendrait-il pas, en effet, de revenir à une application plus rigoureuse des articles 34 et 37 de la Constitution ? On appelle le Parlement à se prononcer sur des dispositions qui sont souvent des dispositions de détail, et le Gouvernement utilise le Parlement comme un paratonnerre afin d'éviter la multiplication des recours devant le Conseil d'État. La loi sert ainsi de protection juridique, mais elle ne sort pas grandie de cet exercice.

En ce qui concerne le fond du texte, le groupe Démocratie libérale et Indépendants est évidemment favorable à la suppression du monopole de place dont bénéficient les courtiers et conducteurs de navires. Cette suppression était demandée depuis huit ans déjà. Sans nul doute, la France aurait pu se préoccuper de cette transposition

depuis bien longtemps. Il aura fallu trois législatures pour y parvenir, ce qui est un petit peu trop, vous en conviendrez.

En ce qui concerne le transport aérien, je me réjouis que l'harmonisation européenne progresse. Grâce au projet de loi, la reconnaissance commune des certificats médicaux, des formations, des épreuves d'aptitude et des contrôles de compétences obtenus ou effectués dans un État membre de la Communauté européenne, deviendra effective. On ne peut que s'en féliciter.

Il conviendrait que, dans le cadre de la présidence française, des progrès substantiels soient encore accomplis en matière de contrôle aérien, de gestion du trafic, tant dans le ciel que sur les aéroports. L'accumulation des retards devient préoccupante et ceux-ci ne peuvent que s'accroître avec la progression prévisible du trafic. La solution passe donc par l'instauration d'un véritable contrôle aérien européen. Malheureusement, nous ne voyons pas poindre ce contrôle à l'horizon !

Par ailleurs, je m'étonne que le Gouvernement n'ait pas saisi l'opportunité procurée par ce vaste projet de loi pour prendre des mesures visant à régler l'épineux problème des passagers potentiellement dangereux.

Faute de dispositions précises, les personnels navigants se trouvent fort démunis face à des passagers dont le comportement constitue une menace pour le bon déroulement du vol et pour la sécurité de tous. J'aimerais, madame la secrétaire d'État, connaître les intentions du Gouvernement à ce sujet.

Je m'étonne également que la commission de la production ait jugé nécessaire d'introduire, dans un projet de loi de transposition de directives communautaires, des mesures qui sont apparemment sans lien direct avec son objet.

En outre, Mme Saugues indique dans son rapport que ces ajouts ont été faits à la demande d'un syndicat – le syndicat national des pilotes de ligne –, qu'elle a entendu longuement. Il n'y est pas précisé si elle a également entendu les représentants du transport aérien français, ni d'autres syndicats que celui qui est cité. Il est un peu choquant qu'un syndicat, aussi légitime et responsable soit-il, devienne coauteur d'un texte dont les dispositions techniques s'imposent sur le plan communautaire.

Les textes de transpositions de décisions communautaires, *a fortiori* s'ils sont techniquement complexes, comme c'est le cas, méritent, de la part de notre assemblée, un examen minutieux et approfondi, propre à clarifier leurs implications pratiques dans notre droit.

Néanmoins, chers collègues, le groupe Démocratie libérale et Indépendants a décidé de voter le projet de loi, en espérant que la France quittera la catégorie des mauvais élèves en matière de transpositions de directives. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Démocratie libérale et Indépendants, du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française-Alliance.)*

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, les multiples catastrophes – au caractère plus dramatique les unes que les autres du point de vue économique et environnemental – qui se sont produites au cours de ces dernières années, de l'*Amoco Cadiz* à l'*Erika*, font ressortir l'importance et l'urgence de la mise en œuvre de mesures de prévention.

Une flotte mondiale dont la moyenne d'âge ne cesse d'augmenter, des mesures unilatérales prises par les Etats-Unis avec l'*Oil Pollution Act*, un transport maritime qui s'est développé en même temps que le commerce mondial, une situation géographique lui donnant des façades maritimes importantes et particulièrement exposées, voilà les données de la situation spécifique que la France doit prendre en compte au moment d'adopter des dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports, avec pour objectif numéro un le renforcement de la sécurité du transport maritime.

Tout d'abord, il est primordial d'augmenter les moyens d'action en mer pour améliorer la sécurité de la navigation, en renforçant les contrôles de sécurité des navires à la fois par l'Etat du port et l'Etat du pavillon et en accélérant le programme de remise en état des phares et balises. Pour cela, il faut non seulement des moyens techniques plus modernes, mais aussi et surtout des moyens humains - inspecteurs de sécurité et officiers de port - plus nombreux et à la hauteur des besoins, tant sur la façade atlantique - Manche et mer du Nord - qu'en Méditerranée.

Il faut améliorer les dispositifs de haute mer et pour cela renforcer les moyens de la marine nationale et des douanes en leur permettant d'intervenir dans toute la zone des 200 milles pour contrôler tout navire n'ayant pas apporté la preuve de sa conformité aux normes de sécurité ou pour poursuivre tout navire ayant pollué la mer. Il faut aussi renforcer les moyens de dépollution en affrétant au plus vite un navire spécialisé sous pavillon français.

Il faut des moyens de surveillance et de coordination plus efficaces avec un service public civil de garde-côtes et un centre de coordination international d'information sous tutelle de l'Union européenne, qui devrait être installé au CROSS Jobourg, à la pointe du Cotentin.

Dès lors qu'il y a accident ou incident de mer - un dégazage ne peut être considéré comme un simple incident alors qu'il s'agit d'un acte volontaire, délibéré, d'un délit - il faut que les agents du bureau d'enquêtes aient de véritables pouvoirs d'investigation garantis par la loi. Mais il faut se doter de moyens suffisants pour prévenir tout dégazage, puisqu'il s'agit là d'une pollution insidieuse générant globalement les volumes les plus importants sur la surface des mers. Des moyens doivent donc être donnés dans chaque port et à chaque instant pour réceptionner les déchets d'exploitation et les résidus de cargaison des navires.

Des contraintes doivent aussi exister pour obliger les navires en transit à attester du dépôt de leurs déchets dans l'un des ports de l'Union européenne. C'est bien là une solution pour que puissent s'appliquer les dispositions de la convention Marpol.

Enfin, il faut des sanctions, sous forme d'amendes à caractère très dissuasif, imputables non pas au capitaine, le plus souvent un salarié, mais à l'armateur. Il faut revoir la loi du 5 juillet 1983 qui réprime la pollution en mer. En cas d'accident maritime, tous les responsables - compagnies pétrolières, armateurs, affréteurs, autorités portuaires et sociétés de certification et de classification - doivent assumer leurs responsabilités civile, pénale et environnementale.

Il faut réviser en profondeur le plan Polmar en l'actualisant à la lumière des constats faits lors du naufrage de l'*Erika*, en rendant plus cohérents entre eux les différents plans d'action d'urgence : Polmar-mer, Polmar-terre, plans de secours aux naufragés. Il faudra bien aboutir à

des documents uniques terre-mer et prévoir des exercices annuels pour une coordination et une efficacité renforcées.

Une meilleure sécurité en mer, c'est imposer, pour le transport des matières dangereuses et polluantes, des navires affectés munis d'une double coque ou d'une autre technique de sécurité adaptée. Une meilleure sécurité en mer, c'est interdire les navires trop âgés, dès maintenant ceux de plus de vingt ans et progressivement ceux de plus de quinze ans. Une meilleure sécurité en mer, c'est aussi exiger que tous les navires abordant nos eaux territoriales aient un équipage couvert par un contrat de travail garantissant l'application des normes du Bureau international du travail. C'est là une préoccupation sociale forte et une garantie sécuritaire importante.

Le transport maritime, on le comprend parfaitement, doit se conformer à des règles internationales strictes. Force est de constater que l'application de ces règles est empreinte de laxisme, voire de négligence, et qu'un certain nombre d'Etats abritant des pavillons de complaisance ne montrent aucune véritable volonté pour que cela change. Alors, il nous faut agir à deux niveaux.

Au niveau international au sein de l'OMI, pour y accélérer la prise de décisions et leur mise en œuvre ; pour y donner un poids égal à chaque pays concerné - un pays, une voix - ; pour que la France y soit représentée par une délégation comprenant des experts et des professionnels maritimes, bien sûr, ainsi que des représentants des différentes façades maritimes et des délégués des associations de protection de l'environnement.

Il nous faut agir aussi au niveau communautaire. Les députés Verts attendent que la France, qui assurera la présidence de l'Union européenne à partir de juillet, fasse des propositions pour :

Accentuer la surveillance à l'échelle européenne en durcissant et harmonisant les dispositifs de contrôle ;

Responsabiliser tous les opérateurs de transport maritime ;

Généraliser l'utilisation d'EQUASIS ;

Imposer aux sociétés de classification une procédure d'agrément ;

Exiger le contrôle de l'Etat du pavillon en plus de celui des sociétés de classification ;

Relever le plafond d'indemnisation du FIPOL à 1 milliard d'euros ;

Renforcer les mesures de sanction et refuser l'entrée dans la zone économique d'exclusion aux navires sous normes, voire bannir certains d'entre eux identifiés comme « navire-poubelle » ;

Créer une charte de sécurité maritime pour un développement durable du transport maritime, ce qui est incompatible avec l'utilisation d'un navire battant pavillon de complaisance et immatriculé dans des conditions contraires aux règles de la convention du 7 février 1986.

Même si le risque zéro n'existe pas, nous souhaitons tous ne plus revoir sur nos côtes, ou ailleurs dans le monde, ces catastrophes que sont les marées noires. Il est donc urgent d'harmoniser nos réglementations pour mener une réelle politique de protection des écosystèmes marins et littoraux, pour éviter aux travailleurs de la mer et de la côte des catastrophes économiques et humaines.

Alors, agissons à tous les niveaux - international, européen, français bien entendu - pour imposer les mesures nécessaires à la sécurité maritime ! Et n'ayons pas peur de donner l'exemple en appliquant dès maintenant ces

mesures à notre pavillon, bien sûr, comme celui des Kerguelen. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Radical, Citoyen et Vert et du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce projet de loi vise à adapter au droit communautaire un certain nombre de lois françaises, souvent codifiées, qui concernent les transports maritimes, aériens, terrestres et fluviaux. Le porte-parole du groupe UDF se doit de rappeler qu'un tel texte d'adaptation au droit européen, comme certains autres de même inspiration, révèle une insuffisance de base que ressent le bon sens populaire.

Le droit communautaire n'apparaît pas être l'expression d'une politique européenne suffisamment claire et entraînant. Les petits pas successifs que représentent les dispositions diverses proposées aux parlements nationaux ne peuvent se substituer au grand pas à franchir de la construction d'une véritable Europe politique. Si l'on prend comme exemple le sujet qui est, hélas ! le plus d'actualité, celui de la sécurité dans les transports maritimes, n'est-il pas évident que l'Union européenne n'a pas su, jusqu'à présent, établir les bases de propositions européennes suffisamment réfléchies et cohérentes pour que ne se reproduisent plus des catastrophes du type marée noire provoquée par l'*Erika* ?

Les mesures de droit communautaire qui nous sont proposées sont obsessionnellement et exclusivement tournées vers le développement de la concurrence. Ne ressent-on pas, en étudiant ce texte et en en débattant, un très regrettable décalage entre le droit européen que l'on nous propose pour modifier notre droit des transports et ce que devrait être une véritable politique européenne des transports répondant aux exigences du nouveau siècle qui s'ouvre ? Exigences de sécurité plus grande – chacun l'a dit –, d'harmonisation des conditions de travail, de disciplines nouvelles, surtout lorsqu'il s'agit de transports à risque de pollution grave : produits pétroliers ou autres produits toxiques.

Le texte qui nous est proposé ne révèle-t-il pas le retard de l'Union européenne comme expression d'une force politique dans le monde, capable de proposer une véritable politique de sécurité des transports maritimes ? Je le dis avec d'autant plus d'impatience que, député du Pas-de-Calais, je me dois de tirer un signal d'alarme. Je le fais après avoir lu l'analyse de Guy Guermeur, ancien député du Finistère et ancien président de la commission d'enquête parlementaire sur le naufrage de l'*Amoco Cadiz*, qui a eu le mérite de rappeler certains chiffres dans un récent rapport. Les navires marchands sont toujours plus nombreux à franchir le Pas-de-Calais, toujours plus importants, plus lourds, plus rapides. Les nouveaux porte-conteneurs et les ferries offrent une énorme prise au vent qui rend le remorquage problématique. Les navires à passagers portant plus de 2 000 personnes coupent, en six ou sept points, le flux continu des 600 bateaux par jour qui montent ou descendent la Manche, parfois dans des conditions de visibilité très réduite. S'ajoute à ce constat l'activité normale de chalutage entre les « rails ». Ce mouvement en croissance ininterrompue – le quart du trafic mondial – entretient un risque permanent de collision, assorti d'un risque d'incendie et de naufrage que nul ne peut prétendre maîtriser ni même atténuer à l'aide des moyens disponibles.

L'idée de créer une agence maritime européenne a fait son chemin. Comme le souligne Bernard Dujardin, il n'est en effet pas normal que seuls les Etats membres

dont les zones maritimes sont traversées par les voies maritimes dont bénéficie l'ensemble de l'Union européenne supportent le fardeau de leur entretien et soient pénalisés par les accidents de mer qui y surviennent. Il n'est pas normal que les Etats membres puissent avoir des comportements différents s'agissant des règles de sécurité, de la façon de les appliquer et de sanctionner les infractions. Il n'est pas normal que les questions de sécurité puissent dépendre de facteurs commerciaux et de concurrence entre les ports et entre les pays de l'Union européenne.

L'exemple du détroit du Pas-de-Calais démontre qu'une concertation entre les pays est indispensable pour la sécurité. Plus même qu'une concertation, il faut des décisions communes. Un comité permanent franco-britannique s'impose au sud du Pas-de-Calais pour une gestion cohérente des risques en Manche. Une structure de concertation et de coopération, au nord du détroit, doit recevoir d'importants pouvoirs délégués par la France, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et l'Allemagne. Il est urgent d'agir. Chaque Etat du port devrait pouvoir exercer un pouvoir de police et de contrôle sur les bateaux au nom de l'Europe.

Faut-il une nouvelle catastrophe de marée noire pour que l'Union européenne se dote d'une autorité politique capable de s'affirmer dans le domaine des transports maritimes ?

Les mesures que propose M. Gayssot pour améliorer les conditions de travail et la qualification des marins n'apparaissent-elle pas, dès à présent, insuffisantes face à l'ampleur des risques ? Le système « européen » que va proposer, pour la surveillance et le contrôle maritime, M. Gayssot au nom de la France ne devrait-il pas être le premier volet d'une politique européenne capable d'influencer une nouvelle politique mondiale du transport maritime ?

L'Union européenne doit œuvrer pour aboutir à une responsabilisation plus claire des acteurs du transport maritime. Le coût de la sécurité doit s'intégrer dans le prix de revient des transports au même titre que le coût des dommages après les pollutions réalisées. Il nous faut donc, au niveau européen, aboutir à une règle de solidarité entre les ports pour en exclure tous les navires ne correspondant pas aux normes qu'il s'agit désormais d'instaurer.

Disons-le clairement : nous serions plus motivés pour approuver ce projet de loi s'il nous proposait une politique nouvelle de sécurité, plus prioritaire à nos yeux que la suppression du privilège accordé aux courtiers maritimes. S'agissant de ces derniers, il serait d'ailleurs bon de tenir davantage compte de leur demande d'une meilleure indemnisation. Peut-être pourrions-nous donner suite à cette suggestion par le biais d'amendements.

Je veux terminer mon intervention en évoquant le grand tournant dans le secteur du transport fluvial en application depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000. Nous avons reçu de nombreuses questions relatives à la suppression des bourses d'affrètement. Jusqu'ici un industriel ne pouvait pas choisir un transporteur de son choix. Il devait afficher sa demande en bourse et celle-ci était attribuée en fonction d'une liste. En revanche, le transporteur était libre d'accepter ou de refuser. Les prix étaient officiellement réglementés par VNF. Désormais, le marché est complètement libre. Les relations entre chargeurs et transporteurs sont directes.

L'Etat a aidé les marinières à s'adapter à cette évolution - c'était utile - en favorisant la création de structures commerciales pour centraliser les offres. Ces structures sont de deux types : les groupements qui fonctionnent un peu comme les coopératives, qui effectuent des opérations commerciales, et les unions professionnelles qui sont uniquement des centrales de vente, chaque transporteur facturant pour son compte. Les groupements ont été subventionnés jusqu'à 2,5 millions de francs et les unions professionnelles jusqu'à 3 millions de francs pour permettre à la profession de se doter d'outils de gestion moderne. Tous les transporteurs ont adhéré à ce type de structure. On pouvait craindre qu'une guerre des prix n'intervienne au détriment des courageux professionnels de la navigation fluviale. Mais on observe au contraire une certaine tension sur les prix. La conjoncture résultant de la croissance économique est en effet favorable et l'on assiste à une pression de la demande. M. Bordry, patron de VNF, a annoncé la création d'un observatoire du transport fluvial pour éviter les dérives de prix. Il est très optimiste sur l'évolution du trafic et pense que, lorsque le canal Seine-Nord sera réalisé...

M. Daniel Paul. Et Seine-Est !

M. Léonce Deprez. ... il sera possible d'espérer un triplement du trafic fluvial du fait d'une meilleure fluidité du réseau.

Compte tenu de cette heureuse évolution allant dans le sens du développement de l'intermodalité des transports, je pense pouvoir dire que les députés du groupe UDF, comme ceux des autres groupes d'ailleurs, auraient souhaité un projet de loi plus ambitieux et plus porteur d'avenir. Nous l'approuvons toutefois et, même si nous souhaitons que la France pousse l'Union européenne à exprimer plus clairement une volonté politique, nous soutiendrons vos propositions, madame la secrétaire d'Etat, justement parce que nous espérons voir l'Europe s'affirmer davantage comme une autorité politique capable de mettre de l'ordre dans les transports maritimes et de mieux orchestrer l'intermodalité des transports dans les années à venir.

M. Alain Marleix. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Gilbert Le Bris.

M. Gilbert Le Bris. Vit-on un moment historique ? Sans doute pas. Vit-on un moment original ? Sans doute oui, car c'est la première fois que nous traitons d'un texte d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports. Vit-on un moment nécessaire ? Oui, car la France va présider l'Union européenne et elle ne peut se permettre moralement de ne pas être à jour de la transposition des directives en droit interne et juridiquement de risquer des contentieux devant la Cour de justice des Communautés européennes. Vit-on un moment important ? A coup sûr, car voilà qu'après les DDOEF et les DDOS apparaît une nouvelle catégorie législative, et non pas littéraire, celle des DDAC : diverses dispositions d'adaptation communautaire. Il s'agit, de plus, d'un domaine ô combien important dans notre monde contemporain, celui des transports, et dans toutes ses composantes, terrestres, maritimes, aériennes.

Compte tenu du temps qui m'est imparti, je n'ai pas l'intention de vous transporter dans le détail des articles et de leur portée, mais je voudrais mettre en avant quelques-uns d'entre eux, qui me paraissent témoigner d'un souci louable de cohérence, d'avancée réelle dans certains domaines et d'un aboutissement de concertation avec les professionnels. Bref, autant d'éléments qui nous inciteront à voter franchement et favorablement ce texte.

Il est proposé de supprimer un privilège datant de Colbert pour les courtiers interprètes et conducteurs de navires - profession instaurée en 1657 - qui sont un peu moins d'une centaine en France. Je ferai une petite remarque sur l'impact de Colbert sur notre développement maritime. Imaginons que toutes nos lois aient la pérennité de l'ordonnance sur la marine de Colbert, qui date de 1681 ! Nous n'aurions pas souvent l'occasion de siéger ici ! Mais autres temps, autres mœurs ! Les courtiers concernés se verront attribuer une indemnisation et nous souhaitons qu'un délai raisonnable d'adaptation leur soit laissé.

Plusieurs dispositions tendent à faciliter la francisation, et je voudrais insister sur les conditions de domiciliation. Il est bien que le texte lie l'octroi du pavillon à l'existence d'un établissement stable implanté sur le territoire français. C'est une disposition nécessaire et cohérente, en particulier avec la loi d'orientation sur la pêche maritime. Celle-ci, en effet, dans le respect des règles communautaires, a permis de réserver l'accès aux licences ou quotas nationaux aux navires de pêche battant pavillon français qui ont un lien économique réel avec le territoire de la République et qui sont dirigés et contrôlés à partir d'un établissement stable situé en France.

Le problème des *quotas hopping*, comme disent les Anglo-Saxons, des captations de quotas, est l'exemple type d'un conflit juridique qui peut exister entre, d'une part, le principe de la liberté d'établissement, qui est un des fondements de l'intégration économique entre les Etats membres et, d'autre part, la gestion nationale des quotas et le principe de stabilité relative. La Commission européenne, à partir d'une jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, avait élaboré un cadre pour résoudre ce problème. Il reposait sur la notion de « lien économique réel » entre le navire et l'Etat du pavillon. Il est bon de conforter ces notions, même dans le cadre européen, pour ne pas fragiliser des secteurs économiques trop souvent malmenés.

Et puis, il y a ce fameux, et combien d'actualité, article 11 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habilitation à bord des navires et la prévention de la pollution.

L'*Erika* est devenu un nom maudit sur nos côtes atlantiques. Son naufrage vient s'ajouter à plusieurs événements de mer exceptionnels et dramatiques qui ont eu pour noms *Amoco Cadiz*, *Torrey Canyon*, *Boehlen*, *Gino*, *Tanio*.

Mais il y a aussi le quotidien, le lamentable quotidien des dégazages ou plutôt, comme l'on doit dire, des déballastages sauvages. Chaque jour, il y a des mini ou des micro-*Erika* sur notre littoral. A la mi-février, en une semaine, trente-neuf dégazages sauvages à la pointe de la Bretagne ! Ces pollutions intentionnelles portent, par leur caractère répétitif, une atteinte grave à notre environnement littoral. Alors que faire ? Au-delà des nécessaires mesures pour éviter les pollutions massives du type *Erika*, comment lutter contre les atteintes quotidiennes et répétées à nos ressources halieutiques, nos écosystèmes, nos paysages ?

La trilogie applicable en l'espèce me semble devoir tourner autour de prévention, vérification, sanction.

La prévention consiste bien sûr à mettre à la disposition des bateaux, très rapidement et dans le maximum de ports, les infrastructures nécessaires pour vidanger les ballasts, mais aussi les huiles moteurs et autres résidus de cargaison. Un amendement sera proposé en ce sens.

La vérification de l'obligation de dégazage des navires dans les ports passe aussi par notre amendement et la mise en œuvre par anticipation de la directive européenne à venir obligeant les navires à attester du dépôt de leurs déchets avant de quitter un port de l'Union.

La vérification passe aussi par des mesures comme celles prises par le CIADT du 28 février 2000 à Nantes en dotant les douanes de deux nouveaux avions équipés d'appareils de télédétection et en prévoyant l'accélération du plan Douanes-Polmar.

La vérification, c'est encore l'évolution technique très attendue qui permettra de marquer le pétrole avec de plus en plus de fiabilité, d'avoir en fait comme un ADN du pétrole, avec l'importance que cette évolution quasi génétique aura pour l'identification de tout bateau ayant débarrassé sauvagement.

Le renforcement de la sanction est malheureusement nécessaire parce que, tant que le coût d'une opération de déballastage dans un port sera supérieur au montant de l'amende encourue, les navires continueront à dégazer en mer. Il faut le savoir : seules des sanctions pécuniaires dissuasives peuvent être efficaces pour lutter contre ces pollutions. J'ai donc déposé une proposition de loi réprimant la pollution par les navires, que nous aurons, je crois, l'occasion de débattre le 13 juin. Elle vise, entre autres, à multiplier par trois le montant des amendes encourues par les bateaux contrevenant au dispositif mis en place pour un déballastage portuaire dans les meilleures conditions. Ces amendes s'appliqueraient à tout navire, français ou étranger, pris en dégazage dans les eaux intérieures, les eaux territoriales ou la zone économique exclusive.

La sécurité en mer, la défense de notre littoral, ce sont des textes et des règles, mais aussi des gens qui les incarnent. Et je voudrais dire un mot du problème des Abeilles. Nous connaissons ces remorqueurs de haute mer et leurs équipages, ces gens que l'on appelle les « saint-bernard de la mer », dont on loue le courage et la compétence, que l'on honore et que l'on décore. Aujourd'hui, les marins de l'armement Abeilles International sont en grève et je comprends leur désarroi, leurs inquiétudes pour l'avenir, leur incrédulité face aux décisions annoncées.

Les contrats d'affrètement sont remis en cause ou simplement prolongés de six mois. Cela me semble inacceptable pour la défense de nos côtes, comme le montre l'exemple de l'*Erika*. Des décisions rapides et stratégiques s'imposent maintenant, dans le respect bien sûr des règles de concurrence, sur le nombre, le positionnement et les normes techniques des remorqueurs qui ont plus de vingt ans, ainsi que sur la fiabilité et la crédibilité des sociétés qui seront appelées à effectuer cette mission de service public, car il est inconcevable d'avoir affaire à des sociétés écrans ou à des équipages composites, voire à des navires de complaisance.

**M. Jean-Michel Marchand.** Très bien !

**M. Gilbert Le Bris.** Nous devons savoir, et si possible avant la fin de l'année, quand seront prises les décisions d'attribution des contrats et selon quels critères, sachant que, dans ce domaine, il vaut mieux préférer le mieux-disant qualitatif de sérieux, de compétence et de fiabilité au moins-disant financier.

**M. Alain Marleix.** Vous désavouez Fabius !

**M. Gilbert Le Bris.** Il faudra aussi que soient prises les décisions d'investissement pour des remorqueurs génération 2000, sachant qu'il y a actuellement des zones d'ombre géographiques et des insuffisances dans notre dispositif de protection des côtes et de sécurité maritime.

On comprend aisément que les mesures à prendre dépassent souvent le cadre national. Nous savons pouvoir compter sur la présidence française pour faire avancer le dossier de la sécurité maritime, et Mme la secrétaire d'Etat vient de nous le confirmer à nouveau. La commission d'enquête créée par notre assemblée y prendra aussi toute sa part. L'objectif n'est pas, bien sûr, d'affirmer que le risque zéro existe, mais de réduire la sphère des erreurs humaines, dues souvent au libéralisme effréné et à la recherche du profit au mépris de tout le reste.

« Plus jamais ça ! », disent les manifestants sur le littoral de l'Atlantique, et nous les suivons quand ils manifestent, par ce slogan, leur volonté de voir la France, l'Europe et l'OMI prendre les mesures indispensables pour que nos côtes ne connaissent plus jamais l'horreur écologique des marées noires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, du groupe communiste et du groupe Radical, Citoyen et Vert.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Marleix, dernier orateur inscrit.

**M. Alain Marleix.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le texte qui nous est soumis tend à une harmonisation nécessaire de notre législation avec le droit communautaire des transports. Notre rapporteure, Odile Saugues, l'a expliqué avec clarté, ce qui, en l'occurrence, est tout à fait méritoire.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Merci !

**M. Alain Marleix.** Tout d'abord, madame la secrétaire d'Etat, permettez-moi de souligner le décalage qui existe entre le discours du Gouvernement, lequel déclare ne pas accepter une libéralisation débridée dans le domaine des transports, et ce qui se passe en réalité, c'est-à-dire une libéralisation qui s'accélère, sans conditions, sans garanties et sous la pression constante de Bruxelles.

Alors, bien sûr, le groupe RPR souhaite mettre notre législation en conformité avec les règles de l'Union européenne. Cela va de soi. Nous sommes donc favorables à ce projet de loi dans son ensemble, mais nous ne sommes évidemment pas favorables à cette libéralisation totale. Nous souhaitons en particulier des garanties du Gouvernement en matière d'harmonisation des charges sociales et fiscales ; c'est essentiel. Lutter contre les prix abusivement bas, c'est bien, mais lutter contre le déséquilibre des charges sociales, ce serait bien aussi.

**M. Daniel Paul.** C'est votre leitmotiv !

**M. Alain Marleix.** On ne peut que constater que la libéralisation est presque achevée au sein du marché intérieur. D'ailleurs, la Commission européenne travaille encore à une rénovation des règles de service public dans les transports terrestres, destinée à introduire plus de transparence dans les contrats de service public. L'intention est certes louable, mais il est paradoxal d'observer l'accélération du rythme auquel les transports routiers, aériens et maritimes se sont libéralisés depuis 1997. Est-ce un effet du hasard ? Je pose seulement la question, sans polémique.

Le groupe RPR tient en tout cas à se féliciter des importantes améliorations apportées à ce projet de loi par le Sénat, et nous espérons que ces avancées seront maintenues par notre assemblée.

Technique et hétéroclite sont les adjectifs qui définissent ce projet, puisqu'il s'attache à la fois au transport maritime, fluvial, routier et aérien, et concerne aussi bien la définition du pavillon maritime national ou la sécurité en mer que la formation des personnels navigants de l'aéronautique civile. Je souhaiterais revenir, très brièvement, sur quelques points, et faire deux propositions.

La suppression du monopole des courtiers maritimes appelle des réserves. Cette profession va rencontrer d'immenses difficultés. Le Sénat a certes amélioré le dispositif, mais ne peut-on pas, madame la secrétaire d'Etat, laisser un délai de trois ans à la profession pour reprendre pied, se diversifier et survivre ? Le Gouvernement propose un délai de six mois, insuffisant. La période transitoire de trois ans que nous proposons permettrait aux courtiers maritimes d'assurer la pérennité de leur activité, soumise à une rude concurrence. Jean-Yves Besselat, député du Havre, interviendra plus précisément à ce sujet.

Je tiens aussi à évoquer brièvement la sécurité maritime, une des priorités légitimes de la toute proche présidence française de l'Union européenne, et à revenir un instant sur la catastrophe provoquée par le naufrage du navire *Erika* dans l'Atlantique. L'amendement de la commission de la production et des échanges organisant un contrôle des déchets d'exploitation et résidus de cargaison des navires faisant escale dans les ports français va dans le bon sens. Mais on peut, me semble-t-il, être plus audacieux et, comme l'a suggéré au Sénat M. de Richemont, proposer peut-être à l'Union européenne d'interdire aux navires de plus de vingt ans d'âge de charger ou décharger du pétrole dans les ports de la Communauté. C'est notre deuxième proposition.

Compte tenu de ces réserves, le groupe RPR votera le projet de loi. (*M. Léonce Deprez applaudit.*)

M. le président. La discussion générale est close.

#### Discussion des articles

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

A la demande du Gouvernement, les articles 1<sup>er</sup> à 6 sont réservés jusqu'après l'article 20.

#### Article 7

M. le président. Je donne lecture de l'article 7 :

### CHAPITRE II

#### Dispositions relatives à la francisation des navires

« Art. 7. - I. - L'article 219 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 219. - I. - Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :

« 1<sup>o</sup> Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

« 2<sup>o</sup> A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace écono-

mique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

« B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur 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, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé 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. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

« C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;

« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

« 3<sup>o</sup> Indépendamment des cas prévus au 2<sup>o</sup>, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

« A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2<sup>o</sup>, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2<sup>o</sup> A ou au 2<sup>o</sup> B ;

« B. - Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2<sup>o</sup> A ou au 2<sup>o</sup> B, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

« II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition que, pendant la durée

de son affrètement, son exploitation et son utilisation soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.»

« II. – Après l'article 219 du code des douanes, il est inséré un article 219 *bis* ainsi rédigé :

« Art. 219 bis. – I. – Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :

« 1<sup>o</sup> Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

« 2<sup>o</sup> A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

« B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne, sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé 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 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. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

« C. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« D. – Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;

« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

« 3<sup>o</sup> Indépendamment des cas prévus au 2<sup>o</sup>, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

« A. – Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2<sup>o</sup>, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par les dites dispositions, ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;

« B. – Lorsqu'un navire a été affrété coque nue, en vue d'être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2<sup>o</sup> A ou au 2<sup>o</sup> B et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

« II. – Lorsqu'il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

« III. – Le navire francisé et armé à la pêche doit avoir un lien économique réel avec le territoire français.

« Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. »

La parole est à M. Jean-Yves Besselat, inscrit sur l'article 7.

**M. Jean-Yves Besselat.** Madame la secrétaire d'Etat, madame la rapporteure, mes chers collègues, je m'associe naturellement à tous les propos qui ont été tenus sur la sécurité en mer. En tant qu'élu du Havre, c'est évidemment une de mes préoccupations principales. Mais je voudrais centrer mon intervention sur le métier de courtier maritime.

Je n'insisterai pas sur le caractère contestable en droit communautaire de la suppression du privilège de conduite en douane, réservé à cette profession, privilège qui date de Colbert et qui constitue, de par sa pérennité, un élément essentiel de notre droit maritime, consacré tant par la Cour de justice des Communautés que par les juridictions nationales.

Sachez, madame la secrétaire d'Etat, que cette décision aura des effets extrêmement dangereux pour cette profession. La suppression du privilège des courtiers va obligatoirement entraîner une chute brutale de leur chiffre d'affaires, puisque de nombreux prestataires de services portuaires vont essayer de récupérer leurs activités, leurs précédents clients n'ayant plus aucune raison de s'adresser préférentiellement à cette profession. Or cette perte de chiffre d'affaires portera prioritairement sur les activités les plus lucratives et non pas sur les activités peu rentables ou déficitaires : c'est vraiment une question de principe qui est posée et c'est pour la défense de ce principe que je me bats.

Il en résultera évidemment la disparition de nombreuses entreprises individuelles qui n'ont pu se constituer en société, à cause de l'interdiction prévue à l'article 85 du code de commerce, et qui réalisent un chiffre d'affaires modeste : 800 000 francs par an en moyenne pour les charges, en raison de la prohibition, édictée au même article 85, de réaliser des actes de commerce pour leur compte.

Dans ces conditions, il faut envisager une juste indemnisation des courtiers maritimes, afin de compenser la perte de leur privilège et pour leur permettre de faire face à la brusque chute de leur chiffre d'affaires. Quelle profession accepterait de perdre ses conditions normales d'exercice sans indemnisation ?

Il semble évident que l'indemnisation prévue est insuffisante. Le Gouvernement propose 47 millions de francs, ce qui ne couvre que les frais de fermeture de l'entreprise. La profession, s'appuyant notamment sur des experts agréés par la Cour de cassation, estime le préjudice total à 320 millions de francs : 50 millions pour les frais de fermeture – licenciements, résiliation de baux, etc. – et 270 millions pour les pertes d'activité et donc les pertes de droits de cession.

Fondée sur une expropriation, cette indemnisation doit couvrir non seulement la perte du droit de présentation, mais aussi la suppression du monopole et l'ensemble des préjudices découlant de cette perte. Elle doit donc être calculée en trois étapes : l'estimation de la valeur de la

charge, l'estimation des frais de liquidation, et enfin l'estimation du préjudice indemnisable, qui est la somme des deux précédents facteurs.

En l'état, et pour une question de principe, j'y insiste, les courtiers maritimes ne peuvent accepter ce texte. Ils souhaitent, s'il était adopté – mais j'espère qu'il ne le sera pas –, que le Conseil constitutionnel soit saisi sur le fondement de la violation de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, qui prévoit la juste indemnisation de l'atteinte au droit de propriété.

Par ailleurs, comme l'a dit excellemment Alain Marleix, la reconversion des courtiers maritimes doit s'inscrire dans le temps si l'on veut susciter des rapprochements d'entreprises ou favoriser l'acquisition de nouvelles connaissances. Une profession qui va disparaître a besoin de temps pour s'adapter. Aussi une période transitoire de trois ans me paraît-elle de bon sens. Pendant ces trois ans, les courtiers maritimes ne se verront plus appliquer les dispositions de l'article 85 du code de commerce qui leur interdisait de faire des opérations de commerce ou de banque pour leur propre compte et les empêchait d'être directement ou indirectement intéressés à une entreprise commerciale, contrairement aux autres professions réglementées, qui bénéficient d'une possibilité légale de s'associer entre elles. Ils pourront donc se préparer à faire face à la concurrence du milieu portuaire en diversifiant leurs activités et en s'associant entre eux pendant qu'ils bénéficient encore de leur privilège. Enfin, une période de trois ans permet de tenir compte des frais liés à une fermeture : résiliation des baux commerciaux, qui sont de trois, six ou neuf ans ; amortissement ou leasing des matériels, qui portent sur des périodes de trois à cinq ans ; droit à préavis des salariés pour qu'ils puissent se reconvertir ou demeurer dans l'entreprise en acquérant de nouvelles connaissances.

Pour ces raisons, je demande que la période transitoire de trois ans introduite par le Sénat – sur laquelle la commission a un avis différent de celui du Gouvernement – soit maintenue et surtout que l'indemnisation des courtiers maritimes soit revue dans le sens de l'équité. Cette profession a beau ne compter qu'un petit nombre d'entreprises, elle n'en mérite pas moins que lui soit appliqué le principe fondamental de l'équité.

M. Alain Marleix. Très bien !

M. le président. Nous abordons les amendements à l'article 7.

Mme Saugues, rapporteure, et M. Daniel Paul ont présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du I texte proposé pour l'article 219 du code des douanes, après le mot : "francisé", insérer les mots : "en sus d'avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant sa totale sécurité et sa conformité aux règles de navigabilité en vigueur". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement, adopté à l'initiative de Daniel Paul, subordonne l'octroi du pavillon national aux navires armés au commerce ou à la plaisance à l'obligation d'avoir satisfait aux visites de contrôle de sécurité et de navigabilité. C'est une précision très importante.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. L'amendement n° 14 tend à insérer dans le code des douanes une mention rappelant que, pour être francisés, les navires doivent

avoir satisfait aux visites de contrôle confirmant leur totale sécurité et leur conformité aux règles de navigabilité.

Le Gouvernement partage entièrement le souci exprimé par la commission dans cet amendement. Les initiatives qu'il a prises avant et depuis le naufrage de l'*Erika* montrent que la sécurité maritime a été, est et sera toujours au cœur de ses préoccupations. Il s'interroge néanmoins sur la nécessité d'introduire dans le code des douanes une disposition qui existe déjà par ailleurs. Il s'en remet donc à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. le président. M. Daniel Paul, M. Vaxès et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 51, ainsi libellé :

« Compléter le I du texte proposé pour l'article 219 du code des douanes par l'alinéa suivant :

« 4° Son équipage doit être composé de marins français. »

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Parmi les diverses dispositions nécessaires pour établir la francisation d'un navire ne figure pas le fait que son équipage doit être composé de marins français. Il n'est fait référence qu'à la nationalité de son propriétaire ou de ses différents propriétaires. Or il me semble que, pour les navires arborant le pavillon national, les équipages doivent être homogènes. Du reste, un Etat aussi peu suspect d'anti-libéralisme que les Etats-Unis se garde bien d'avoir sur ses navires battant pavillon américain des marins d'une nationalité autre qu'américaine. Pourquoi les Européens seraient-ils plus libéraux que les libéraux ?

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement a été rejeté par la commission. En effet, il n'est pas compatible avec la réglementation européenne d'exiger d'un navire que son équipage soit composé de marins ayant la nationalité de son pavillon pour obtenir celui-ci. Cette mesure de préférence nationale est incompatible avec les règles de libre circulation des travailleurs européens.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Cet amendement prévoit que l'équipage d'un navire francisé doit être entièrement composé de marins français. Cette disposition, qui paraît à première vue intéressante, aurait un effet négatif sur l'importance numérique de la flotte française. Elle obligerait les navires de commerce de transport de marchandises immatriculés aux Kerguelen à engager des équipages uniquement français, ce qui n'est pas compatible avec la législation de l'Union européenne.

Elle aurait en outre pour effet un dépavillonnement important pour de nombreux armateurs qui choisissent encore le pavillon français en raison de sa réputation sur le plan de la sécurité. Une telle mesure les inciterait à choisir d'autres pavillons dont les conditions de sécurité, d'une part, et les conditions de travail, d'autre part, ne sont pas comparables aux exigences de la législation française du travail. Cela reviendrait à renforcer indirectement la complaisance.

Les conditions de travail et de rémunération des marins sont une vraie question que la France s'attache à traiter aux plans international et communautaire. Le dis-

positif proposé par le Gouvernement élargit la possibilité pour des armateurs de faire immatriculer leurs bateaux en France, ce qui devrait permettre aux marins français qui disposent de quotas d'embauche sur les navires battant pavillon français de trouver là de nouveaux débouchés professionnels.

Malgré les intentions louables qui le sous-tendent, cet amendement pourrait, par un effet pervers, restreindre les possibilités d'embauche des marins français. Le Gouvernement ne peut donc que demander à ses auteurs de bien vouloir le retirer. Faute de quoi, il sera contraint de demander son rejet.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Il nous arrive souvent d'être d'accord avec M. Paul qui joue un grand rôle au sein de la commission d'enquête. Mais en l'occurrence, nous ne pouvons le suivre. En effet, nous ne pouvons pas, d'un côté, insister sur la nécessité de respecter les principes de la Communauté européenne, dont nous regrettons qu'elle ne soit pas dotée d'une autorité politique suffisante, et, de l'autre, ne pas reconnaître à chaque citoyen européen la possibilité de faire partie d'un équipage de bateau français.

En outre, la dignité humaine de chaque marin doit être respectée, y compris dans les textes législatifs.

Je me permets donc, moi aussi, de demander à M. Paul de retirer son amendement pour que l'on ne soit pas obligés de voter contre.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 51. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 15, ainsi rédigé :

« Dans le II du texte proposé pour l'article 219 du code des douanes, substituer aux mots : "que, pendant la durée de son affrètement, son exploitation et son utilisation soient dirigées et contrôlées", les mots : "qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé". »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Amendement de coordination rédactionnelle.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 15. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Dans le dixième alinéa (d) du I du texte proposé pour l'article 219 *bis* du code des douanes, après les mots : "Communauté européenne", supprimer le mot : "ou". »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Amendement de précision. Les ressortissants d'un Etat de la Communauté européenne doivent remplir les conditions qui ont été prévues dans cet article.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 16. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Daniel Paul, M. Vaxès et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 52, ainsi libellé :

« Compléter le I du texte proposé pour l'article 219 *bis* du code des douanes par l'alinéa suivant :

« 4° Son équipage doit être composé de marins français. »

La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 52 est retiré.

Je mets aux voix l'article 7, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Article 8

**M. le président.** « Art. 8. – Les articles 3 et 3-1 de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer sont remplacés par un article 3 ainsi rédigé :

« Art. 3. – Les règles de francisation des navires sont fixées par les articles 219 et 219 *bis* du code des douanes, ci-après reproduits :

« Art. 219. – I. – Pour être francisé, un navire armé au commerce ou un navire de plaisance doit répondre aux conditions suivantes :

« 1° Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importation exigibles à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises.

« 2° A. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

« B. – Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur 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, sous réserve, dans ces deux derniers cas, que le navire soit dirigé et contrôlé 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. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

« C. – Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« D. – Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A ;

« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

« 3<sup>o</sup> Indépendamment des cas prévus au 2<sup>o</sup>, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

« A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2<sup>o</sup>, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues au 2<sup>o</sup> A ou 2<sup>o</sup> B ;

« B. - Lorsqu'un navire de commerce ou de plaisance a été affrété, coque nue, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2<sup>o</sup> A ou au 2<sup>o</sup> B, qui en assure le contrôle, l'armement, l'exploitation et le cas échéant la gestion nautique, et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

« II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire de commerce ou de plaisance francisé ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition que, pendant la durée de son affrètement, son exploitation et son utilisation soient dirigées et contrôlées à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

« Art. 219 bis. - I. - Pour être francisé, un navire armé à la pêche doit répondre aux conditions suivantes :

« 1<sup>o</sup> Avoir été construit dans le territoire d'un Etat membre de la Communauté européenne ou y avoir acquitté les droits et taxes d'importations exigibles, à moins qu'il n'ait été déclaré de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqué pour infractions aux lois françaises ;

« 2<sup>o</sup> A. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne qui, s'ils résident sur le territoire de la République française moins de six mois par an, doivent y faire élection de domicile pour toutes les affaires administratives ou judiciaires se rapportant à la propriété et à l'état du navire ;

« B. - Soit appartenir pour moitié au moins à des sociétés ayant leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne sous réserve, dans ce dernier cas, que le navire soit dirigé et contrôlé 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 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. Le navire doit alors être également dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français ;

« C. - Soit appartenir pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« D. - Soit être destiné à appartenir après levée de l'option ouverte pour l'acquisition de la propriété par une opération de crédit-bail :

« a) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne remplissant les conditions prévues au A ;

« b) Ou pour moitié au moins à des sociétés remplissant les conditions prévues au B ;

« c) Ou pour moitié au moins à des ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou remplissant les conditions prévues au A et à des sociétés remplissant les conditions prévues au B.

« 3<sup>o</sup> Indépendamment des cas prévus au 2<sup>o</sup>, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret :

« A. - Lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au 2<sup>o</sup>, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies par lesdites dispositions, ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire ;

« B. - Lorsqu'un navire a été affrété coque nue, en vue d'être armé à la pêche, par une personne physique ou par une personne morale répondant aux conditions prévues respectivement au 2<sup>o</sup> A ou au 2<sup>o</sup> B et si la loi de l'Etat du pavillon permet, en pareille hypothèse, l'abandon du pavillon étranger.

« II. - Lorsqu'il est frété coque nue, un navire francisé et armé à la pêche ne peut conserver le pavillon français qu'à la condition qu'il soit, pendant la durée de son affrètement, dirigé et contrôlé à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français.

« III. - Le navire francisé et armé à la pêche soit avoir un lien économique réel avec le territoire français.

« Le mandataire social de l'armement ou son représentant doit résider sur le territoire français. »

Je mets aux voix l'article 8, compte tenu des votes intervenus à l'article 7.

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

#### Avant l'article 9

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, et M. Daniel Paul ont présenté un amendement, n<sup>o</sup> 20, ainsi rédigé :

« Avant l'article 9, insérer l'article suivant :

« Afin de vérifier la pertinence des moyens et des procédures mis en œuvre, des exercices « Polmar » sont effectués chaque année, sous la responsabilité des préfets territoriaux, des préfets maritimes et des autorités portuaires.

« Leurs résultats sont portés à la connaissance des autorités gouvernementales, du Parlement, des collectivités locales concernées par la mise en place des plans « Polmar ».

« La collaboration des Etats maritimes voisins est recherchée. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement a été adopté à l'initiative de M. Paul. Je lui laisse le soin de le présenter.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** L'exemple de l'*Erika* – qui n'en est pas un d'ailleurs ! – montre bien les insuffisances des dispositifs existant pour protéger nos côtes. Ainsi que cela a été rappelé au cours de la discussion générale, la Manche est sans doute la mer la plus menacée du monde avec des centaines de milliers de mouvements de navires dans le sens Est-Ouest, et tout autant de traversées de car-ferries entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale. Le rail de Sein, et celui d'Ouessant constituent également des secteurs extrêmement dangereux. Des navires transportant des cargaisons polluantes ou dangereuses empruntent par milliers ces routes.

Depuis plusieurs années, notre pays a donc mis en place, comme d'autres, un dispositif de protection – le plan Polmar – visant à combattre les pollutions maritimes. Toutefois, je ne suis pas certain que nos côtes soient parfaitement protégées. Du reste, l'*Erika* est là pour montrer que des catastrophes peuvent encore survenir. Des matériels ont été disposés le long des côtes, des personnels ont été placés sous l'autorité des préfets territoriaux ou maritimes, pas toujours d'ailleurs dans les meilleures conditions. Là encore, l'exemple de décembre dernier est illustrant.

Cet amendement vise donc à exiger des autorités en charge de ces dossiers que, chaque année, il soit procédé à des exercices afin de valider, d'une part, la qualité des matériels mis à la disposition des différents préfets maritimes ou territoriaux, et, d'autre part, les procédures dont, le moins qu'on puisse dire, c'est qu'elles ne semblent pas être les plus pertinentes face à la diversité des incidents ou des accidents qui peuvent se produire.

Les rapports en question seront portés à la connaissance des autorités gouvernementales, du Parlement et, bien évidemment, des collectivités locales concernées. Répétons-le encore : l'*Erika* c'est 400 kilomètres de côtes polluées. Or les maires et les présidents de conseils généraux ont le droit de connaître les risques qu'ils encourent et les moyens qu'ils pourraient éventuellement ajouter à ceux qui existent pour pallier ces risques.

J'en arrive à la dernière disposition de l'amendement. La mer Méditerranée est extrêmement menacée, elle aussi. Mais, en cas d'accident, la France ne serait pas seule concernée, l'Italie et l'Espagne le seraient également. De même, on peut imaginer hélas ! que si une pollution survenait dans le Pas-de-Calais, la Grande-Bretagne et la Belgique courraient le même danger que la France. La mise en place des différents dispositifs, leur coordination, la vérification de leur efficacité ne doit donc pas être uniquement le fait de notre pays. Il vaut mieux être plusieurs à combattre les fléaux.

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

**Mme le secrétaire d'Etat au tourisme.** Le Gouvernement partage tout à fait l'esprit de cet amendement. En effet, l'efficacité des plans de secours repose largement sur la préparation des hommes. S'agissant du plan Polmar-Terre, par exemple, des exercices sont effectués chaque année à raison de quatre ou cinq départements dans l'année.

L'expérience douloureuse qu'a été pour chacun de nous le naufrage de l'*Erika* amène, comme vous le souhaitez, le Gouvernement à réexaminer en détail l'action de l'Etat en mer et la coordination des plans de secours ou d'urgence. L'effort en matière de préparation des hommes sera donc intensifié avec pour objectif que les services effectuent un exercice complet au moins tous les trois ans. Le projet de

budget pour 2001 traduira d'ailleurs très concrètement cet effort. En outre, le prochain comité interministériel de la mer examinera, comme l'a annoncé le Premier ministre, quelques mesures concrètes afin de renforcer l'efficacité de l'Etat en mer.

Par cet amendement, il s'agit d'aller plus loin. Cependant, les dispositions concernant un renforcement de cette préparation ne me semblent pas relever du niveau législatif. C'est pourquoi je propose aux auteurs de l'amendement de le retirer sous le bénéfice des explications que je viens d'apporter.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Si M. Paul en est d'accord, nous retirerons cet amendement mais la pertinence de ses arguments nous avaient convaincus en commission.

**M. le président.** Cet amendement est-il maintenu ?

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Je serais tentée de le retirer.

**M. le président.** La parole est M. Jean-Yves Le Drian.

**M. Jean-Yves Le Drian.** Je suis entièrement d'accord avec l'esprit de cet amendement. Cela étant, avec ces dispositions, nous anticipons en quelque sorte les conclusions de la commission d'enquête parlementaire dont nous nous ne pouvons pas, aujourd'hui, rendre compte. Or il n'est pas impossible que celle-ci revienne sur le dispositif Polmar ; c'est même une probabilité. Puisque les orientations de la commission d'enquête seront rendues publiques à la mi-juillet, je suggère de revenir sur ce point en deuxième lecture. Peut-être, d'ailleurs, rédigerons-nous différemment l'amendement de M. Paul.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** M. Le Drian a raison. Nous disposerons d'autres arguments après que la commission aura rendu son rapport. J'accepte donc de retirer cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 20 est retiré.

## Article 9

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 9.

### CHAPITRE III

#### Dispositions diverses

« Art. 9. – I. – L'intitulé du chapitre II du titre IX du code des douanes est ainsi rédigé : "Dispositions particulières".

« II. – Les articles 257 à 259 du code des douanes sont ainsi rédigés :

« Art. 257. – Les transports effectués entre les ports de la France métropolitaine sont réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat.

« Toutefois, l'autorité administrative peut, dans des conditions fixées par décret, autoriser un navire ne satisfaisant pas à ces conditions à assurer un transport déterminé.

« *Art. 258.* – 1<sup>o</sup> Sont également réservés aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, les transports effectués :

« *a)* Entre les ports d'un même département français d'outre-mer ;

« *b)* Entre les ports des départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

« 2<sup>o</sup> L'autorité administrative peut réserver, dans des conditions fixées par décret, aux navires mentionnés au 1<sup>o</sup> les transports de certaines marchandises effectuées :

« *a)* Entre les ports des départements français d'outre-mer et ceux de la France métropolitaine ;

« *b)* Entre les ports de la Réunion et des autres départements français d'outre-mer.

« 3<sup>o</sup> Toutefois, par dérogation aux dispositions prévues aux 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup>, les services des affaires maritimes locaux concernés peuvent autoriser un navire ne satisfaisant pas aux conditions du 1<sup>o</sup> à assurer un transport déterminé.

« *Art. 259.* – En cas d'événements exceptionnels ayant pour effet d'interrompre temporairement les relations maritimes réservées aux navires exploités par des armateurs ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, immatriculés dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et battant pavillon de ce même Etat, le Gouvernement peut suspendre par décret pris en Conseil d'Etat et en conseil des ministres, et pendant tout le temps que dure cette interruption, l'application de l'article 257 et autoriser ainsi les navires battant pavillon d'un Etat autre que ceux précités à effectuer des transports entre les ports de la France métropolitaine.

« Le retour au régime normal est prononcé dans la même forme aussitôt que les circonstances le permettent. »

M. Daniel Paul, M. Vaxès et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n<sup>o</sup> 49, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du II de l'article 9, substituer aux mots : "de la France métropolitaine" le mot : "français". »

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Pourquoi faire une différence entre la France métropolitaine et la France d'outre-mer ? Pourquoi ne pas admettre qu'il y a une continuité territoriale ? Le cabotage maritime doit s'exercer de façon continue entre les ports français, qu'ils soient en Méditerranée, sur l'Atlantique, la Manche ou aux Antilles. Une telle mesure existe également dans d'autres pays qui ne sont pas des anti-libéraux.

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

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. La commission a repoussé cet amendement, qui revient à libéraliser les liaisons entre la métropole et l'outre-mer. Par ailleurs, il aurait pour conséquence d'ouvrir les ports des territoires d'outre-mer, qui sont hors du champ de la Communauté européenne, à l'activité des navires européens, ce qui n'est pas le cas actuellement.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Les trafics vers les DOM peuvent être réservés aux navires européens aux termes du 2<sup>o</sup> de l'article 258 modifié par cet article 9. Cet amendement aurait donc pour effet de réserver les trafics internationaux entre la métropole et les TOM aux navires européens. Une telle proposition, en fermant le trafic vers les TOM aux autres opérateurs non communautaires, reviendrait sur des engagements internationaux et pourrait appeler des mesures de restriction pénalisantes pour les armateurs français. Dans ces conditions, le Gouvernement ne peut que demander le retrait de cet amendement.

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

M. Daniel Paul. Non, je le retire.

M. le président. L'amendement n<sup>o</sup> 49 est retiré.

M. Daniel Paul, M. Vaxès et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n<sup>o</sup> 50 corrigé, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du II de l'article 9, substituer aux mots : "exploités par des armateurs ressortissants" les mots : "battant pavillon". »

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n<sup>o</sup> 50 corrigé est retiré.

Mme Saugues, *rapporteuse*, a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 21, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du II de l'article 9, avant le mot : "immatriculés", insérer le mot : "et". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Précision rédactionnelle.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 21. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Mme Saugues, *rapporteuse*, a présenté un amendement, n<sup>o</sup> 22, ainsi rédigé :

« Dans l'avant-dernier alinéa du II de l'article 9, substituer aux mots : "pris en Conseil d'Etat et en conseil des ministres", les mots : "délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'Etat". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, *rapporteuse*. Amendement rédactionnel.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 22. (*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 9, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Articles 10 et 10 bis

M. le président. « Art. 10. – Le premier alinéa de l'article 7 de la loi du 18 août 1936 tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de

vente du charbon, modifié par l'article 4 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports, est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ces navires peuvent appartenir en propriété à des ressortissants de l'Espace économique européen ou être exploités commercialement par ces mêmes ressortissants. »

Je mets aux voix l'article 10.

*(L'article 10 est adopté.)*

« Art. 10 *bis*. – Le décret-loi du 30 octobre 1935 sur la protection des transports maritimes français est abrogé. »  
*(Adopté.)*

#### Article 11

**M. le président.** « Art. 11. – 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 :

« 1° A l'antépénultième alinéa de l'article 3, les mots : "les représentants de l'exploitant du réseau de radio-communications maritimes" sont remplacés par les mots : "les représentants de l'Agence nationale des fréquences" » ;

« 2° Le premier alinéa de l'article 4 est ainsi rédigé :

« Indépendamment des pouvoirs que les officiers et agents de police judiciaire exercent conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les infractions aux conventions internationales, à la présente loi, aux règlements sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution par les navires et à ceux relatifs aux marques européennes de conformité des bateaux de plaisance et des équipements de sécurité et de prévention de la pollution devant être embarqués sur les navires sont recherchées et constatées par les administrateurs des affaires maritimes, les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, les inspecteurs des affaires maritimes et les techniciens experts du service de la sécurité de la navigation maritime. » ;

« 3° Le premier alinéa de l'article 8 est ainsi rédigé :

« Est punie d'une amende de 100 000 francs et d'un emprisonnement d'un an ou de l'une de ces deux peines seulement toute personne qui vend à un utilisateur des matériels de sécurité ou de prévention de la pollution n'ayant pas obtenu l'approbation, la marque européenne de conformité ou l'autorisation d'usage exigée. »

La parole est à M. Jean-Yves Le Drian, inscrit sur l'article 11.

**M. Jean-Yves Le Drian.** Je voudrais revenir sur les dégazages et des déballastages. Ceux-ci, on ne le répètera jamais assez, causent, en effet, chaque année, sur nos côtes, autant de dégâts que le naufrage de l'*Erika*. Ces opérations, qui polluent sournoisement, sans retenir l'attention des médias, suscitent de plus en plus l'incompréhension et la colère des riverains.

Pourtant, il existe des textes pour sanctionner ces dégazages et ces déballastages. Il y a la convention Marpol rectifiée en 1978, il y a la loi du 5 juillet 1983 à laquelle l'article 11 fait référence. Les peines prévues sont d'ailleurs assez importantes, même si notre collègue Le Bris voudrait les augmenter : de 100 000 à 1 000 000 de francs d'amende et de trois mois à deux ans de prison. Mais ce dispositif répressif n'est pas appliqué. Tout se passe comme si l'on pouvait dégazer ou déballaster impunément.

Reprenons les chiffres les plus récents : en 1999, 308 cas de pollutions ont été signalés au CROSS dans les eaux de la zone économique exclusive française, contre 178 en 1990.

Cela peut signifier soit que la surveillance et le repérage des pollutions s'améliorent, soit que l'on pollue davantage. Quoi qu'il en soit, les chiffres sont là. Et sur ce total de pollutions signalées, seuls trente bateaux ont été identifiés, qui ont fait l'objet de vingt-sept procédures judiciaires.

Quelles ont été leurs suites ? Personne n'en sait rien, parce que les tribunaux chargés du suivi sont différents selon que le bateau est français ou étranger, selon qu'il a été intercepté dans les eaux territoriales, dans les eaux de la zone économique exclusive ou en haute mer : lorsqu'il s'agit d'un bateau étranger repéré hors des eaux territoriales, c'est le tribunal de grande instance de Paris qui est compétent ; lorsqu'il s'agit d'un bateau français ou étranger dans les eaux territoriales, c'est le tribunal local ; lorsque l'infraction est constatée en haute mer, l'affaire est renvoyée devant la justice de l'Etat du pavillon, qui n'entreprend jamais rien, même s'il ne s'agit pas d'un pavillon de complaisance.

Dès lors, l'impunité règne, surtout en Méditerranée, Daniel Paul le disait. La Méditerranée, c'est le paradis des armateurs et des capitaines peu scrupuleux, puisqu'il n'y a pas de zone économique exclusive. Les bateaux étrangers peuvent déballaster au-delà de douze milles, allègrement, sans aucune inquiétude, puisque la procédure sera renvoyée devant la justice de l'Etat du pavillon, qui a généralement autre chose à faire. Pour ma part, l'avenir écologique de la Méditerranée m'inspire donc beaucoup de craintes.

Or il est possible, aujourd'hui, de remédier à ce laxisme et à cette impunité, non pas en modifiant la réglementation, mais en la faisant appliquer autrement. C'est la raison pour laquelle M. Le Bris, moi-même et d'autres, nous avons déposé deux amendements prévoyant le contrôle du déballastage et du dégazage par l'Etat du port : il sera interdit aux bateaux n'affichant pas la manière dont ils vont régler leur problème de quitter le port, et ils devront aller dégazer ou déballaster dans des stations prévues à cet effet.

Cela concerne non seulement les pétroliers, pour le nettoyage de leurs cuves, mais tous les bateaux, pour les déchets provenant des machines ou non, qui, jusqu'à présent, avaient une destination inconnue. Cela peut aussi concerner des bateaux de plaisance.

Le problème n'a jamais été vraiment abordé sur le fond. On peut le faire aujourd'hui parce qu'un projet de directive communautaire est en cours d'examen depuis 1998 ; il a été voté par le Parlement européen et il n'est pas exclu qu'il puisse être adopté lors de la réunion du Conseil des ministres des transports du mois de juin, à Lisbonne, ou au plus tard, nous le souhaitons, sous la présidence française.

Dès lors qu'il sera adopté, plus personne ne pourra déballaster ou dégazer sans que ce soit contrôlé et su, et nous disposerons, je crois, d'un appareil répressif de grande qualité qui remédiera à ces lacunes et à ce scandale permanent.

Je tenais à insister sur ce point avant la discussion des amendements, mais je ne m'exprime pas au nom de la commission d'enquête, puisque ses propositions seront connues un peu plus tard, elles intégreront bien ce dispositif, mais aussi d'autres mesures sur le dégazage et sur le déballastage. Nous tenons là l'élément central permettant

d'éradiquer définitivement ces pirates des mers qui déballastent et polluent nos côtes autant que l'*Erika*, surtout la nuit, quant il est encore plus difficile de les détecter.

Pour terminer, j'ajouterai une observation. Le déballastage dans les ports ne coûte pas cher, contrairement à ce qui se dit : entre 2 000 et 18 000 francs. Le seul problème, c'est qu'il faut immobiliser le bateau pendant quelques heures, plus ou moins longtemps, selon la taille du bateau et la qualité de l'installation à terre. Il est donc bien évident qu'il faudra présenter cette proposition au niveau européen. Mais il n'en demeure pas moins que le prix n'est pas un problème majeur.

D'autre part, si cet amendement, éventuellement modifié, était accepté, il faudra mettre en place un plan...

**M. le président.** Monsieur Le Drian, je ne vous ai pas interrompu bien que vous ayez dépassé de 50 % votre temps de parole. Ce que vous dites est sûrement important mais il faudrait tout de même songer à conclure.

**M. Jean-Yves Le Drian.** J'en ai fini, monsieur le président.

Il faudra mettre en place non pas un plan d'installation, parce qu'il existe déjà, mais un plan d'aménagement de l'ensemble des installations de dégazage homologuées qui seront mises à disposition dans les ports. C'est de la responsabilité du Gouvernement et du ministre des transports.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Je précise tout de suite que le Gouvernement sera favorable aux amendements n<sup>os</sup> 24 et 2 rectifié. En effet, ceux-ci anticipent des nouvelles dispositions communautaires qui font l'objet d'un accord entre les partenaires européens. Ils prévoient de nouvelles mesures visant à renforcer les possibilités de réaliser et de contrôler les dégazages des navires dans les ports français. Les navires seront contraints à dégazer au port, dans des stations spécialement prévues à cet effet.

Je profite de l'occasion pour me féliciter de cette initiative et de la convergence de vues entre les parlementaires de la majorité et le Gouvernement pour renforcer la lutte contre les pollutions et notamment contre des pollutions inacceptables, parce que, comme vous venez de le rappeler, monsieur le député, elles sont le plus souvent volontaires. D'ailleurs, vous avez pu constater combien les dégazages sont en forte recrudescence depuis le naufrage de l'*Erika*, ce qui est vraiment scandaleux.

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

#### Après l'article 11

**M. le président.** Je suis saisi de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 24 et 2 rectifié.

L'amendement n<sup>o</sup> 24 est présenté par Mme Saugues, rapporteure, MM. Dufau, Vaxès et Daniel Paul ; l'amendement n<sup>o</sup> 2 rectifié est présenté par MM. Le Drian, Le Bris et Leroux.

Ces amendements sont ainsi libellés :

« Après l'article 11, insérer l'article suivant :

« I. – Le titre II du livre III du code des ports maritimes (partie Législative) est complété par un chapitre ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE V

#### « Des déchets d'exploitation et résidus de cargaison

« Art. L. 325-1. – Les capitaines de navire faisant escale dans un port maritime sont tenus, avant de quitter le port, de déposer les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire dans les installations de réception flottantes, fixes ou mobiles existantes.

« Les officiers de port peuvent interdire la sortie du navire qui n'aurait pas déposé ses déchets d'exploitation et résidus de cargaison dans une installation de réception adéquate, et subordonner leur autorisation à l'exécution de cette prescription.

« Toutefois, s'il s'avère que le navire dispose d'une capacité de stockage spécialisée suffisante pour tous les déchets d'exploitation qui ont été et seront accumulés pendant le trajet prévu jusqu'au port de dépôt, il peut être autorisé à prendre la mer.

« Le présent article s'applique à tous les navires, y compris les navires armés à la pêche ou à la plaisance, quel que soit leur pavillon, faisant escale ou opérant dans le port, à l'exception des navires de guerre ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.

« On entend par :

« – "déchets d'exploitation des navires" : tous les déchets et résidus autres que les résidus de cargaison, qui sont produits durant l'exploitation d'un navire, ainsi que les déchets liés à la cargaison ;

« – "résidus de cargaison" : les restes de cargaison à bord qui demeurent dans les cales ou dans les citernes à cargaison après la fin des opérations de déchargement et de nettoyage y compris les excédents et quantité déversés lors du chargement ou déchargement.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article.

« Art. L. 325-2. – Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 325-1, son capitaine est passible d'une amende calculée comme suit :

« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout inférieure ou égale à 20 mètres : 600 à 2 000 euros ;

« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout comprise entre 20 et 100 mètres : 2 000 à 4 000 euros ;

« – pour les bâtiments d'une longueur hors tout supérieure ou égale à 100 mètres : 4 000 à 20 000 euros. »

« II. – Les dispositions prévues aux articles L. 325-1 et L. 325-2 du code des ports maritimes entrent en vigueur le premier jour du sixième mois suivant la publication du décret en Conseil d'Etat prévu audit article L. 325-1. »

La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 24.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Cet amendement, dont le texte vient d'être dévoilé par Jean-Yves Le Drian, édicte des règles opposables aux capitaines de navire et instaure des pénalités pour les contrevenants. Je pense que M. Le Bris pourrait nous l'expliquer plus précisément.

**M. le président.** La parole est à M. Gilbert Le Bris.

**M. Gilbert Le Bris.** Cet amendement s'inscrit effectivement dans la logique de l'intervention de M. Le Drian. Nous souhaitons que des mesures soient prises très rapidement afin d'éviter les dégazages sauvages, que nous dénonçons, les uns et les autres. Alors que l'ensemble de ce projet de loi est destiné à intégrer des directives européennes dans le droit français, il est assez amusant que, sur ce point précis, notre amendement soit susceptible d'inciter l'Europe à suivre la France.

Si nous sommes pionniers en la matière, c'est sans doute parce que nous sommes les premiers visés, mais je suis convaincu que le Gouvernement aura à cœur de faire adopter des règles similaires au niveau communautaire.

**M. le président.** M. Le Drian s'étant déjà exprimé sur le sujet, je me permets de considérer Mmes et MM. les députés sont suffisamment informés et que l'amendement n° 23 rectifié est défendu.

Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements ?

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Avis favorable.

**M. le président.** Sur l'amendement n° 2, je suis saisi d'un certain nombre de sous-amendement.

**MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet et Mamère** ont présenté un sous-amendement n° 58, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 325-1 du code des ports maritimes, à l'amendement n° 24, substituer au mot : "peuvent", le mot : "doivent". »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Je me permettrai d'adosser mon argumentation sur une expression que vient d'employer notre collègue Le Drian : « Il faut interdire aux bateaux de quitter le port. » Mais si l'on veut vraiment interdire, il faut adopter une rédaction contraignante.

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

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Ce sous-amendement a été repoussé par la commission, car la mesure proposée serait d'une extrême sévérité : il serait interdit aux officiers de port d'apprécier les situations concrètes. En outre, on pourrait penser qu'ils sont laxistes s'ils laissent sortir un navire n'ayant pas satisfait aux exigences de l'article L. 325-1 du code des ports maritimes, et leur responsabilité serait engagée en cas de dégazage.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Si ce sous-amendement était adopté, les officiers de port se verraient contraints de ne pas laisser partir les navires n'ayant pas réalisé leur dégazage dans le port. D'abord, il aurait pour effet de faire porter la responsabilité juridique, en cas de dégazage, sur l'officier de port. Ensuite, il impliquerait un contrôle systématique de tous les navires, qui reste matériellement impossible, en dépit des augmentations de moyens prévues par le comité interministériel de la mer du 28 février 2000. Enfin et surtout, ce contrôle systématique écarterait les navires étrangers des ports français, parce qu'il ferait perdre du temps aux exploitants.

Il me semble que l'efficacité du système initialement proposé par les parlementaires pâtirait de l'adoption du sous-amendement n° 58. Le Gouvernement n'y est donc pas favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Je suis navré d'employer une expression un peu forte, mais il y a une vraie incohérence dans vos propos, madame la secrétaire d'Etat. Nous ne pouvons pas, d'un côté, vouloir mettre en place des règles de nature à éviter les dégazages ou déballastages – à l'origine des volumes et des tonnages de pollution maritime les plus importants, bien plus destructeurs que les naufrages, M. Le Drian l'a dit – et, de l'autre, ne pas adopter une rédaction extrêmement stricte.

En outre, madame la secrétaire d'Etat, vous dites que cette rédaction engagerait la responsabilité de l'officier de port. Tant mieux ! Si nous voulons éviter tous les problèmes constatés jusqu'à présent, il faut lui donner les moyens, par la loi, d'accomplir avec rigueur les missions qui sont les siennes.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Un certain nombre d'entre nous sont intervenus, depuis quelques années, auprès des ministres successifs. J'ai encore en tête la lettre d'une ministre de l'environnement me répondant que notre mécontentement et notre révolte étaient justifiés, mais que le problème tenait aux contrôles et à la difficulté à faire respecter les règles.

Je partage le point de vue de notre collègue Marchand : le fait d'écrire « pouvoir » ou « peuvent », ne donnera pas à la loi l'effet voulu. Il faut que ce soit un devoir et que les responsabilités soient assumées par ceux qui ont les titres et les fonctions – ou alors, il faut qu'ils en exercent d'autres ! Il n'est pas possible de maintenir un tel laxisme sur les mers. En tant que député d'un littoral qui subit ces dégazages, je lance un cri d'alarme. Halte-là ! Cela a assez duré. Il y aura bientôt une révolte des terriens contre les pollueurs des mers !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Yves Le Drian.

**M. Jean-Yves Le Drian.** Je crois que vous commettez une erreur d'interprétation, mes chers collègues. Le début de l'amendement contraint les capitaines de navire à déposer les déchets, et, à travers l'article L. 325-2, un appareil juridique prévoit des amendes pour les contrevenants. Mais les officiers de port peuvent effectivement interdire la sortie du port, en fonction de leur évaluation ; c'est une sanction supplémentaire. La préoccupation de M. Marchand est parfaitement prise en compte au deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 325-1, qui, le cas échéant, renforce le caractère répressif du dispositif.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 58.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** **MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet et Mamère** ont présenté un sous-amendement, n° 59 ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa du texte proposé pour l'article L. 325-1, du code des ports maritimes, à l'amendement n° 24 par la phrase suivante : "Dans ce cas, le capitaine devra faire parvenir au directeur du port qui a signé cette autorisation un document, signé par l'autorité portuaire du port de dépôt, certifiant que les déchets qui sont restés à bord ont bien été déposés conformément aux obligations de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires." »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Ce sous-amendement va dans le sens d'une plus grande rigueur. Je comprends qu'un bateau ayant la capacité d'emporter avec lui des déchets – qu'il s'agisse de déchets provenant du déballage de ses soutes ou de ses huiles usées – puisse quitter un port. Mais encore faudrait-il avoir la certitude qu'il va les déposer dans un autre port, et c'est bien le capitaine qui doit en apporter la preuve.

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

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Ce sous-amendement a été repoussé par la commission. Cette mesure serait intéressante, même s'il faudrait créer une procédure administrative complexe. Cependant, il faut noter qu'elle relève du pouvoir réglementaire ; elle pourrait prendre place dans le décret d'application prévu au dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 325-1 du code des ports maritimes.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Le sous-amendement n° 59 tend à instaurer un contrôle sur les navires situés hors des eaux territoriales en leur demandant de justifier du dépôt des cargaisons polluantes dans le port vers lequel ils se dirigent. Cette disposition, qui inclut une obligation à caractère extra-territorial, serait difficilement applicable en droit international, notamment dans le cas de navires assurant des liaisons entre la France et des pays extra-communautaires.

Il convient de faire remarquer que l'officier de port, en cas de doute, pourra contraindre le commandant d'un navire à déposer sa cargaison polluante. Dès lors, le Gouvernement est défavorable à ce sous-amendement.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour une intervention courte.

**M. Jean-Michel Marchand.** Deux remarques. D'abord, il suffira de quitter un port, de promettre que l'on déballastera dans un autre, mais on le fera entre les deux et on pourra continuer sa route. Ensuite, je note que Mme la rapporteure et Mme la secrétaire d'Etat ne tiennent pas le même discours. Qui peut le plus, peut le moins : si cette mesure relève du décret, inscrivons-la dans la loi et nous aurons l'assurance qu'elle sera appliquée.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 59.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet et Mamère ont présenté un sous-amendement, n° 60 ainsi rédigé :

« A la fin du quatrième alinéa du texte proposé pour l'article L. 325-1 du code des ports maritimes, à l'amendement n° 24, substituer aux mots : "ainsi que des autres navires appartenant ou exploités par la puissance publique tant que celle-ci les utilise exclusivement pour ses propres besoins.", les mots et l'alinéa suivants : "ou navires de guerre auxiliaires et autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

« Toutefois, lorsque leur application ne compromet pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type, les règles prévues dans le présent article leur sont applicables". »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Il s'agit de faire en sorte que la règle générale soit appliquée aussi souvent que possible aux bâtiments de guerre et autres navires appartenant à l'Etat.

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

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** La rédaction du sous-amendement n° 60 est intéressante, mais, en tout état de cause, la convention Marpol s'applique sans qu'il soit besoin d'inscrire ces dispositions dans la loi. La commission a repoussé ce sous-amendement.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** S'agissant du contrôle des navires de guerre non français entrant dans nos ports, il est généralement exclu des conventions internationales. Un tel sous-amendement entrerait en conflit avec ces conventions. De plus, s'agissant des navires français, le problème pourra être résolu par une instruction du Premier ministre. C'est pourquoi le Gouvernement est défavorable au sous-amendement n° 60.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 60.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je suis saisi de deux sous-amendements, nos 61 et 66, pouvant être soumis à une discussion commune.

Le sous-amendement n° 61, présenté par MM. Marchand, Aschieri, Mme Aubert, MM. Cochet et Mamère est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 325-2 du code des ports maritimes :

« Art. L. 325-2. – Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 325-1, son armateur, son gestionnaire nautique, son capitaine, son agent consignataire, sont passibles d'une amende calculée comme suit : »

Le sous-amendement n° 66, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 325-2 du code des ports maritimes :

« Art. L. 325-2. – Lorsqu'un navire ne se conforme pas aux dispositions de l'article L. 325-1, son armateur et son capitaine sont passibles d'une amende calculée comme suit : »

La parole est à M. Jean-Michel Marchand, pour soutenir le sous-amendement n° 61.

**M. Jean-Michel Marchand.** Le sous-amendement n° 61 est en cohérence avec le n° 58 que j'ai présenté il y a quelques instants pour substituer au mot « peuvent » celui de « doivent ».

Il s'agit là d'établir une chaîne de responsabilité lorsqu'il y a une pollution, incluant, je l'ai dit dans la discussion générale, les armateurs, les gestionnaires, les capitaines et les agents consignataires. Il faut que, chacun à sa place, et chacun à son niveau de responsabilité, ils assument les responsabilités civiles, pénales et environnementales.

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'Etat, pour soutenir le sous-amendement n° 66 et donner l'avis du Gouvernement sur le sous-amendement n° 61.

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Il faut rappeler que la gestion des déchets d'exploitation du navire et des résidus de cargaison relève, en premier lieu, de la respon-

sabilité du capitaine du navire. Introduire dans cette chaîne de responsabilité le gestionnaire nautique, dont la définition n'est pas précisée, et le consignataire du navire n'apparaît pas opportun, dans la mesure où ces personnes n'ont pas de lien hiérarchique avec le capitaine d'un navire ni la capacité pour l'obliger à déposer les déchets polluants dans un port.

En revanche, rien ne s'oppose à y inclure l'armateur, qui a effectivement un lien d'autorité hiérarchique avec le capitaine du navire.

En conséquence, le Gouvernement est défavorable au sous-amendement n° 61. Mais, dans le même esprit, il propose un sous-amendement qui permet les poursuites à l'encontre de l'armateur et du capitaine du navire. Ce sous-amendement complète la rédaction initiale qui ne prévoyait que d'appeler la responsabilité du capitaine.

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

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Le sous-amendement n° 61 a été repoussé par la commission pour les mêmes raisons qu'a fait valoir Mme la secrétaire d'Etat.

Pour ce qui concerne le sous-amendement n° 66, il n'a pas été examiné par la commission, mais, à titre personnel, j'émet un avis favorable, puisqu'il répond à mes objections sur le sous-amendement n° 61 de M. Marchand.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Michel Marchand.

**M. Jean-Michel Marchand.** Madame la secrétaire d'Etat, madame la rapporteure, je suis d'accord avec les arguments que vous avancez. Je retire mon sous-amendement au bénéfice du sous-amendement n° 66 du Gouvernement.

**M. le président.** Le sous-amendement n° 61 est retiré. Je mets aux voix le sous-amendement n° 66.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 24 et 2 rectifié, modifiés par le sous-amendement n° 66.

*(Ces amendements ainsi modifiés, sont adoptés.)*

**M. le président.** Mme Saugues, rapporteure, et M. Daniel Paul ont présenté un amendement, n° 23 rectifié, ainsi rédigé :

« Après l'article 11, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera, avant le 31 décembre 2001, sur le bureau des assemblées un rapport décrivant l'évolution qu'il compte imprimer aux moyens alloués au contrôle maritime d'ici à 2005. »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Cet amendement a été adopté par la commission à l'initiative de M. Daniel Paul. Il demande le dépôt d'un rapport par le Gouvernement sur le bureau des assemblées. Ce rapport concernera l'évolution des moyens alloués au contrôle maritime.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Par cet amendement n° 23 rectifié, Mme Saugues, au nom de la commission, et M. Daniel Paul souhaitent que le Gouvernement dépose, avant le 31 décembre 2001 devant le Parlement un rapport décrivant l'évolution que le Gouvernement compte imprimer aux moyens alloués au contrôle maritime d'ici à 2005.

Bien évidemment le Gouvernement est tout à fait disposé à informer régulièrement les parlementaires de sa politique en matière de contrôle maritime. La discussion, chaque année, du projet de loi de finances permet largement cette information et les parlementaires ont une influence réelle en matière de création de postes et d'allocation de moyens aux personnels chargés du contrôle maritime.

Je veux vous rassurer, mesdames, messieurs les députés : le Gouvernement est tout à fait déterminé à avancer dans cette voie. M. Gayssot a annoncé que le Gouvernement doublerait le nombre d'inspecteurs de la sécurité maritime d'ici à 2002. Sous le bénéfice de cette assurance, le Gouvernement souhaiterait donc que les auteurs de cet amendement le retire.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Je voudrais compléter les propos de Mme la rapporteure. Notre pays dispose actuellement de cinquante-quatre contrôleurs dans les ports. En doubler le nombre le porterait à 108 alors qu'un pays comparable à la France, comme la Grande-Bretagne, en possède environ 200. C'est dire que nous sommes encore relativement loin du compte !

Par ailleurs, un deuxième problème se pose, celui de la nature ou de la qualité des contrôleurs.

Nous savons qu'une formation est mise en place à l'École nationale de la marine marchande de Nantes. Mais comment les recrute-t-on ? C'est précisément la difficulté à laquelle la France est confrontée.

Quel type de contrôleurs recruter ? D'anciens officiers de la marine marchande reconvertis ? De jeunes officiers formés spécialement ? Sous quel statut les placera-t-on ? Avec quelle rémunération ? A quel niveau ? Ce sont autant de questions qui sont posées.

Je pense que pour ces deux raisons, d'une part, le nombre de contrôleurs à recruter – il ne suffira pas de le doubler, il faudra aller au-delà –, d'autre part, la manière de les recruter et leurs caractéristiques, il faut un rapport dont l'objet sera de répondre à ces interrogations.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Je me range aux arguments de M. Paul. Cette contrainte supplémentaire me paraît acceptable au regard des dangers encourus.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 23 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je vais suspendre la séance quelques minutes pour voir comment organiser la suite de nos travaux.

#### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix-neuf heures trente, est reprise à dix-neuf heures trente-cinq.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

Nous allons poursuivre pour le terminer l'examen du texte.

L'amendement n° 25 corrigé de la commission, avant l'article 12, est réservé jusqu'après l'amendement n° 39 portant article additionnel après l'article 14.

## Article 12

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

## TITRE II

PERSONNEL NAVIGANT  
DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

« Art. 12. – L'article L. 410-1 du code de l'aviation civile est ainsi rédigé :

« Art. L. 410-1. – Le commandant, les pilotes, les mécaniciens et toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doivent être pourvus de titres aéronautiques et de qualifications dans des conditions déterminées par arrêté.

« Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques et ouvrent le droit à leurs titulaires de remplir les fonctions correspondantes, sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.

« Les titres aéronautiques et les qualifications sont délivrés par l'autorité administrative après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le renouvellement de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises.

« Certains aéronefs monoplaces ou biplaces non motorisés, en raison de leurs caractéristiques particulières, notamment de masse et de vitesse, peuvent être pilotés sans titre aéronautique dans des conditions fixées par arrêté. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile par les mots : "du ministre chargé de l'aviation civile, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile, et, le cas échéant, du ministre de la défense". »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 67, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 26, supprimer les mots : ", après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile,". »

La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 26.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement a un double objet.

D'une part, il précise que l'autorité administrative habilitée à définir les conditions de délivrance des titres aéronautiques est le ministre chargé de l'aviation civile et, pour les pilotes d'essai, le ministre de la défense.

D'autre part, il donne une base légale au conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile car les attributions de cette instance consultative sont définies par l'article R. 421-7 du code de l'aviation civile qui se réfère pour cela aux dispositions des articles L. 421-6 et L. 421-7, lesquels sont abrogés par l'article 14 du projet de loi. Il s'agit donc de rassurer les représentants des personnels navigants qui ont fait part de leur inquiétude sur le devenir du statut de ce conseil qui fonctionne à la satisfaction de tous.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 26 et soutenir le sous-amendement n° 67.

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. L'amendement n° 26 précise les attributions des différents ministères concernant la délivrance des titres et qualifications aéronautiques. Il n'est pas contraire à l'organisation actuelle, ni à d'éventuelles évolutions. Le Gouvernement n'est donc pas opposé à cette précision.

En revanche, il paraît inutile d'indiquer dans la loi que le ministre chargé de l'aviation civile délivre les titres aéronautiques, après avis du conseil du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile.

Ce conseil a aujourd'hui une existence réglementaire puisqu'il a été créé par un décret en Conseil d'Etat. Il fonctionne correctement et remplit de manière satisfaisante le rôle qui lui est imparti. Il ne semble donc pas opportun de le définir dans la loi, d'autant que la rédaction proposée aurait l'inconvénient d'étendre la compétence du conseil aux licences des navigants privés, ce qui n'est pas souhaitable.

Le Gouvernement profite de l'occasion pour souligner la qualité et la compétence de ce conseil et des avis qu'il rend, et pour réaffirmer sa volonté de le voir poursuivre ses travaux. Il convient de noter à cet égard que si le projet de loi proposé est adopté, le décret instituant le conseil sera modifié pour prendre en compte les nouvelles numérotations résultant de la codification de ces articles de loi.

Le Gouvernement retient donc l'idée exprimée par la commission sur les attributions respectives des ministères, mais propose un sous-amendement à l'amendement n° 26 qui tend à supprimer la référence au conseil du personnel navigant dans la loi.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement présenté par le Gouvernement ?

Mme Odile Saugues, rapporteure. Favorable puisque le Gouvernement nous donne l'assurance que la partie réglementaire du code de l'aviation civile sera modifiée afin de maintenir les attributions du conseil du personnel navigant professionnel.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 67.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26, modifié par le sous-amendement n° 67.

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

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 27, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile :

« Les brevets sont délivrés par le ministre chargé de l'aviation civile et, le cas échéant, le ministre de la défense après examen et sont définitivement acquis. Les licences, les certificats et les qualifications sont délivrés par les mêmes autorités ministérielles après examen et sont soit acquis définitivement, soit valables pour une période limitée. Dans ce dernier cas, le maintien de leur validité est soumis à la vérification des aptitudes requises. Lorsqu'il n'est pas délivré de brevet associé à la licence, celle-ci a valeur de brevet et est définitivement acquise. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement vise à rétablir le caractère permanent des brevets qui sont délivrés au personnel navigant de l'aéronautique civile. Ce principe correspond au droit en vigueur et il est indispensable pour garantir à ces personnels, qui ne détiennent souvent aucun diplôme de l'enseignement supérieur, un

titre professionnel définitif leur permettant d'assurer leur reclassement dans un emploi au sol dans des conditions juridiques satisfaisantes.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Favorable. Il clarifie le texte et garantit clairement la possession par les navigants d'un diplôme acquis à vie.

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

**M. le président.** Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 28, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile par les mots : "du ministre chargé de l'aviation civile". »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Cet amendement, comme ceux qui suivent à l'article 13, vise à donner une habilitation législative au ministre chargé de l'aviation civile pour prendre les règlements et décisions prévus aux articles L. 410-1 et L. 410-2 du code de l'aviation civile, conformément au droit en vigueur.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Le Gouvernement n'est pas opposé à cette précision. Il s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 12, modifié par les amendements adoptés.

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

### Article 13

**M. le président.** « Art. 13. – Après l'article L. 410-1 du code de l'aviation civile, il est inséré les articles L. 410-2 à L. 410-6 ainsi rédigés :

« *Art. L. 410-2.* – Les centres d'expertise de médecine aéronautique et les médecins examinateurs délivrent, pour le personnel navigant, après examen, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques.

« A cet effet, ils doivent être agréés par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret. Celles-ci portent notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

« Le conseil médical de l'aéronautique civile, s'il est saisi d'un recours par le ministre chargé de l'aviation civile, l'intéressé ou l'employeur, à la suite des décisions prises par les centres de médecine aéronautique et les médecins examinateurs, décide de l'aptitude du personnel navigant.

« *Art. L. 410-3.* – Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et, sur leur demande, des autres titres aéronautiques ainsi que les organismes ou, le cas échéant, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications doivent être agréés par l'autorité administrative. Les conditions d'agrément sont fixées par

arrêté. Elles portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

« Les organismes de formation aux licences non professionnelles peuvent ne pas être agréés et doivent déclarer leur activité à l'autorité administrative dans des conditions fixées par arrêté.

« Les entraîneurs synthétiques de vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être homologués selon des conditions techniques définies par arrêté. Cette homologation est en outre soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

« *Art. L. 410-4.* – Les examinateurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications peuvent être en outre habilités par l'autorité administrative à procéder eux-mêmes au renouvellement des qualifications. Les conditions d'habilitation sont fixées par arrêté. Elles portent notamment sur la détention des titres aéronautiques et de qualifications requis.

« *Art. L. 410-5.* – L'agrément des organismes de formation, des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs ainsi que l'habilitation des examinateurs prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4 peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou les personnes physiques présentent par leurs méthodes de travail, leur comportement ou les matériels utilisés un risque pour la sécurité et après que la personne concernée a été mise en mesure de présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

« *Art. L. 410-6.* – Les certificats médicaux, les formations, les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence ainsi que les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol, obtenus ou effectués dans un Etat membre de la Communauté européenne ou dans un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen dans des conditions équivalentes à celles établies par le présent livre et les dispositions prises pour son application sont reconnus valables au même titre que les certificats médicaux, les formations, les épreuves et contrôles de compétence et les homologations d'entraîneurs synthétiques de vol prévus aux articles L. 410-2, L. 410-3 et L. 410-4, dans des conditions fixées par arrêté.

« En cas de doute sur l'équivalence de ces conditions, des épreuves complémentaires peuvent être exigées dans des conditions fixées par arrêté. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 29, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-2 du code de l'aviation civile, après le mot : "effet.", insérer les mots : "pour les licences relevant de la compétence du ministre chargé de l'aviation civile." »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Même motif que pour le précédent amendement à l'article 12.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Sagesse.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 29.  
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 30, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-2 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : "l'autorité administrative", les mots : "le ministre chargé de l'aviation civile". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. C'est la même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Sagesse.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 30. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« A la fin de la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-3 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : "l'autorité administrative", les mots : "le ministre chargé de l'aviation civile". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Sagesse.

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

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 32, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-3 du code de l'aviation civile par le mot : "ministériel". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 32. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-3 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : "à l'autorité administrative", les mots : "au ministre chargé de l'aviation civile". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Sagesse.

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

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Compléter le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-3 du code de l'aviation civile par le mot : "ministériel". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 35, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du dernier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-3 du code de l'aviation civile par le mot : "ministériel". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 35. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 36, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du texte proposé pour l'article L. 410-4 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : "l'autorité administrative", les mots : "le ministre chargé de l'aviation civile". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 36. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 37, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du texte proposé pour l'article L. 410-4 du code de l'aviation civile par le mot : "ministériel". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 37. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 38, ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 410-6 du code de l'aviation civile par le mot : "ministériel". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Même chose.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 38. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 13, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 13, ainsi modifié, est adopté.)*

### Article 14

M. le président. « Art. 14. – Les articles L. 421-6 et L. 421-7 du code de l'aviation civile sont abrogés. »

Je mets aux voix l'article 14.

(L'article 14 est adopté.)

### Après l'article 14

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 39, ainsi libellé :

« Après l'article 14, insérer l'article suivant :

« Il est inséré après le chapitre III du titre II du livre III du code de l'aviation civile (partie législative) un chapitre IV ainsi rédigé :

#### « CHAPITRE IV

#### « Prix abusivement bas en matière de transport aérien

« Art. L. 324-1. – Est puni d'une amende de 100 000 francs le fait pour tout prestataire de transport aérien, y compris les auxiliaires de transport et loueurs d'aéronefs avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des aéronefs, les frais aéroportuaires, les taxes de contrôle aérien, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

« Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au présent article. La peine encourue par les personnes morales est l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal.

« Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

« Le prestataire de transport par voie aérienne, l'auxiliaire de transport ou le loueur d'aéronefs avec équipage évincé en raison d'un prix abusivement bas, les organisations professionnelles de transporteurs ou prestataires de services de transport par voie aérienne, d'auxiliaires de transport et de loueurs d'aéronefs avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.

« L'action est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 68, ainsi libellé :

« I. – Rédiger ainsi le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 324-1 du code de l'aviation civile :

« Art. L. 324-1. – Est puni d'une amende de 100 000 francs le fait pour tout transporteur aérien, ou tout prestataire de service de transport aérien, y

compris les auxiliaires de transport, de ne pas s'être conformé à une décision administrative visant à interdire de nouvelles baisses des tarifs des services aériens intracommunautaires, prise en application de l'article 6 du règlement CEE 2409-92 du 23 juillet 1992. »

« II. – En conséquence, au début de l'avant-dernier alinéa, substituer aux mots : "Le prestataire de transport par voie aérienne, l'auxiliaire de transport ou le loueur d'aéronefs avec équipage", les mots : "Le transporteur aérien, le prestataire de service de transport aérien ou l'auxiliaire de transport". »

La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 39.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement concerne le prix abusivement bas en matière de transport aérien, secteur confronté à une concurrence exacerbée sur les prix, ce qui conduit à des tensions très fortes.

Les consommateurs ont tiré profit de la baisse des prix mais, aujourd'hui, les compagnies en viennent souvent à réduire les coûts de personnel et de formation pour poursuivre leur politique commerciale.

Mon souci est de lutter contre ces pratiques de plus en plus fréquentes. Au regard de l'actualité, en effet, on peut se poser quelques questions.

Je comprends la volonté du Gouvernement de ne pas appliquer ce principe à la vente bradée des billets, qui sert à remplir à 100 % les avions. Ce n'était d'ailleurs pas dans l'intention du législateur.

Je crois que je pourrai accepter le sous-amendement du Gouvernement. Cela me paraît sage s'il prend les décisions administratives dès que cela est justifié. Je lui demande de me préciser ses intentions avant de donner mon avis.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'Etat pour soutenir le sous-amendement n° 68 et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 39.

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 39 sous réserve de l'adoption d'un sous-amendement car l'amendement pose deux problèmes majeurs.

Il apparaît tout d'abord difficilement applicable, comme nombre de textes tendant à limiter le prix bas qui tentent de définir les prix de revient.

Dans le domaine du transport aérien où, en ce qui concerne le transport des passagers, les techniques actuelles de rentabilisation conduisent à définir une infinité de prix, variant notamment compte tenu de l'écart de temps entre la vente du billet et la date du vol, connaître chaque prix se révèle difficile et estimer que l'un d'entre eux est trop bas pratiquement impossible.

En outre, le développement actuel des pratiques de ventes globales de billets à des prestataires extérieurs, et notamment aux tour-opérateurs, qui passent des tarifs négociés pour des quantités importantes de sièges, induit une baisse du prix vendu par la compagnie sans pour autant entraîner une vente à perte. Cette pratique rend encore plus malaisée l'interprétation du prix de revient que tente de définir votre amendement.

Seconde difficulté, l'amendement pose un problème de compatibilité avec la réglementation européenne. En effet, le règlement CEE/2409/92 du 23 juillet 1992, dans son article 6, prévoit que les Etats peuvent arrêter de nouvelles baisses de tarif sur un marché lorsque les méca-

nismes du marché ont entraîné une évolution persistante à la baisse des tarifs aériens qui s'écarte nettement des mouvements de prix saisonniers habituels et entraîne des pertes généralisées pour tous les transporteurs aériens opérant sur les services concernés, compte tenu de l'ensemble des coûts supportés à long terme par les transporteurs aériens. Ce texte fonde une compétence des Etats en la matière, qui ont ainsi le pouvoir d'intervenir.

C'est pourquoi, sensible aux intentions de la commission exprimées par Mme la rapporteure, je vous propose d'adopter le sous-amendement du Gouvernement, qui permet la compatibilité avec le règlement européen tout en conservant la répression et la dissuasion de ces actes abusifs.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Les explications du Gouvernement semblent satisfaisantes, à condition qu'on s'en tienne à la règle qui sera définie de cette façon.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 68.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 39, modifié par le sous-amendement n° 68.

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

**M. le président.** Nous en revenons à l'amendement n° 25 corrigé de la commission, précédemment réservé, qui porte sur l'intitulé du titre II, avant l'article 12.

#### Avant l'article 12

*(amendement précédemment réservé)*

**M. le président.** Je donne lecture de l'intitulé du titre II :

### TITRE II

#### PERSONNEL NAVIGANT DE L'AÉRONAUTIQUE CIVIL

L'amendement n° 25, présenté par Mme Saugues, rapporteure, est ainsi rédigé :

« Compléter l'intitulé du titre II par les mots : "et formation des prix en matière de transport aérien". »

Cet amendement, madame la rapporteure, me semble être la conséquence de l'amendement n° 39 qui vient d'être adopté.

**M. Odile Saugues, rapporteure.** Tout à fait, monsieur le président. C'est un amendement de coordination.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 25 corrigé.

*(L'amendement est adopté.)*

#### Article 15

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 15 :

### TITRE III

#### SERVICES DE TRANSPORT NON URBAIN DE PERSONNES

« Art. 15. - I. - L'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est ainsi modifié :

« 1° La seconde phrase du dixième alinéa est supprimée ;

« 2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« La définition des services occasionnels publics et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

« II. - Le second alinéa de l'article 46 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :

« Toutefois, les dispositions des articles 28 et 28-1 de la présente loi sont applicables en région Ile-de-France, ainsi que les dispositions de son article 29 relatives aux services privés et aux services occasionnels publics. »

Mme Bricq a présenté un amendement, n° 55, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi les trois derniers alinéas du I de l'article 15 :

« 1° La dernière phrase de l'avant-dernier alinéa est supprimée ;

« 2° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Les services occasionnels, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteurs compris, sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'Etat dans le département concerné, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à Mme Nicole Bricq.

**Mme Nicole Bricq.** Il s'agit de revenir à l'esprit de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 qui avait pris la mesure des distorsions de concurrence, concurrence pas toujours très loyale du reste, entre les transporteurs occasionnels et les professions de taxis.

La disposition initiale du projet de loi prévoyait de supprimer la déclaration préfectorale des transporteurs occasionnels. Le Sénat avait proposé une nouvelle rédaction de cet article, mais il y avait un certain nombre d'ambiguïtés, notamment dans la numérotation.

Nous revenons donc à l'autorisation préfectorale pour les transporteurs occasionnels, sous réserve, bien sûr, d'en fixer les règles par un décret pris en Conseil d'Etat, et nous clarifions la rédaction du Sénat.

Je pense que le Gouvernement devrait être d'accord, parce qu'il sait, comme les parlementaires, que les professions de taxis sont des professions difficiles et que, dans nombre de villes, quand les chauffeurs arrivent à la retraite, ils ont beaucoup de mal à céder leur licence parce que personne ne veut faire ce métier.

**M. le président.** Je crois, madame Bricq, que vous souhaitez rectifier cet amendement.

**Mme Nicole Bricq.** Effectivement, monsieur le président. Dans le dernier alinéa, il n'y a pas de « s » à conducteur.

**M. le président.** L'amendement n° 55 est donc rectifié, le « s » de « conducteurs » étant supprimé.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Favorable.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** La directive qu'il s'agit de transposer concerne effectivement les services assurés par les autocars. Le Gouvernement est favorable à l'adoption de cet amendement qui permet de maintenir l'équilibre entre les services de taxis et les transports occasionnels de voyageurs assurés par les véhicules de moins de dix places.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 55, tel qu'il vient d'être rectifié.

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

M. le président. Je mets aux voix l'article 15, modifié par l'amendement n° 55 rectifié.

*(L'article 15, ainsi modifié, est adopté.)*

M. le président. A la demande du Gouvernement, les articles 16 à 20 sont réservés.

#### Après l'article 20

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Après l'article 20, insérer l'article suivant :

« I. – Le titre de la section 5 du chapitre V du titre I<sup>er</sup> du livre II du code de la consommation est ainsi rédigé :

« Dispositions relatives à la conformité et au marquage communautaires »

« II. – Le premier alinéa du I de l'article L. 215-18 du code de la consommation est complété par un 3<sup>o</sup> ainsi rédigé :

« 3<sup>o</sup> Des marchandises qui, bien que munies d'une déclaration "CE" de conformité ou d'aptitude à l'emploi présumant de leur conformité aux exigences essentielles en vertu de la réglementation les concernant, sont cependant non conformes à celles-ci. »

Sur cet amendement, Mme Saugues, rapporteure, a présenté un sous-amendement, n° 74, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa du II de l'amendement n° 1 :

« II. – Après le troisième alinéa (2<sup>o</sup>) de l'article L. 215-18 du code de la consommation, il est inséré un alinéa ainsi rédigé : »

La parole est à Mme la secrétaire d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 1.

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Par cet article additionnel après l'article 20, le Gouvernement vous propose, comme je l'ai dit dans mon intervention préliminaire, de transposer la directive communautaire définissant les spécialisations techniques de la signalisation ferroviaire de la grande vitesse en vue d'assurer l'interopérabilité des trains à grande vitesse. L'objectif recherché est de faciliter la mise en œuvre de dessertes internationales directes par des trains utilisant des lignes à grande vitesse, en France comme à l'étranger.

M. le président. La parole est à Mme la rapporteure, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 1 et soutenir le sous-amendement n° 74.

Mme Odile Saugues, rapporteure. La commission est favorable à l'amendement n° 1 présenté par le Gouvernement. Le sous-amendement n° 74 est rédactionnel.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 74.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1, modifié par le sous-amendement n° 74.

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

M. le président. Nous en revenons aux articles 16 à 20, précédemment réservés.

#### Article 16

*(précédemment réservé)*

M. le président. Je donne lecture de l'article 16 :

#### TITRE IV

#### AFFRÈTEMENT ET FORMATION DES PRIX EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES PAR VOIE NAVIGABLE

« Art. 16. – L'article 189 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est remplacé par des articles 189 à 189-9 ainsi rédigés :

« Art. 189. – Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés.

« Art. 189-1. – Les chargeurs et les transporteurs ont le libre choix entre trois types de contrats : des contrats à temps, des contrats au tonnage, des contrats de voyages simple ou multiples.

« Art. 189-2. – Le contrat à temps est celui par lequel le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée.

« Art. 189-3. – Le contrat au tonnage est celui par lequel le transporteur s'engage à transporter pendant une période fixée par le contrat un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

« Art. 189-4. – Le contrat de voyage simple est celui par lequel le transporteur s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.

« Art. 189-5. – Le transporteur peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public de marchandises par voie navigable.

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

« Art. 189-6. – Tout contrat de transport public de marchandises par voie navigable doit comporter des clauses précisant la nature et l'objet du transport, les modalités d'exécution du service en ce qui concerne le transport proprement dit et les conditions d'enlèvement et de livraison des objets transportés, les obligations respectives de l'expéditeur, du transporteur et du destinataire et le prix du transport ainsi que celui des prestations accessoires prévues.

« Art. 189-7. – Tout contrat de location d'un bateau de marchandises avec équipage doit comporter des clauses précisant les obligations respectives des parties dans les conditions d'emploi de l'équipage et dans l'exécution des opérations de transport.

« Art. 189-8. – Des contrats types sont établis par décret après avis des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports.

« A défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat sur les matières mentionnées à l'article 189-6 et à l'article 189-7, les clauses des contrats types s'appliquent de plein droit.

« Art. 189-9. – Toute entreprise, établie en France et utilisant des bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises, doit faire inscrire dans un fichier tenu par “Voies navigables de France”, selon des modalités fixées par décret, lesdits bateaux porteurs ou non porteurs lui appartenant ou exploités par elle. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 40, ainsi rédigé :

« I. – Compléter l'article 16 par l'alinéa suivant :

« Art. 189-10. – Les personnes qui effectuent un transport de marchandises par voie navigable présentent à toute réquisition des agents chargés du contrôle un document leur permettant de déterminer la nature juridique du transport effectué. »

« II. – En conséquence, dans le premier alinéa de cet article, substituer à la référence : “189-9”, la référence : “189-10”. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement vise à permettre aux autorités de la navigation fluviale de connaître la nature juridique exacte des transports effectués sur les voies navigables afin d'exercer leur contrôle.

Les abrogations qui sont prévues par les articles 19 et 20 du projet de loi conduisent, en effet, à rendre complètement libre le transport fluvial pour compte propre. Un bateau pourra être utilisé indifféremment en transport pour compte propre ou en transport pour compte d'autrui. Or, en application du dernier alinéa de l'article 5 de la loi d'orientation des transports intérieurs, le transport pour compte d'autrui est considéré comme un transport public, sous réserve que l'utilisateur se conforme aux règles d'exercice de l'activité publique, à savoir détenir une attestation de capacité professionnelle, une attestation de capacité financière, etc.

L'amendement vise à permettre à l'administration et à Voies navigables de France de déterminer quelle législation s'applique au transport contrôlé. Un décret simple devrait préciser les conditions d'établissement des documents déterminant cette nature juridique.

L'objectif de cet amendement est donc de clarifier les situations des transports et d'assurer une certaine forme de traçabilité.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 40.  
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 16, modifié par l'amendement n° 40.

(L'article 16, ainsi modifié, est adopté.)

#### Article 17

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 17. – L'article 209 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :

« Art. 209. – Est puni d'une amende de 100 000 francs le fait pour tout prestataire de transport public de marchandises par voie navigable, auxiliaire de transport ou loueur de bateaux de marchandises avec équipage, d'offrir ou de pratiquer un prix inférieur au coût de la prestation qui ne permet pas de couvrir les

charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges de carburant et d'entretien, les amortissements ou les loyers des bateaux, les frais de péage, les frais de documents de transport, les timbres fiscaux et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

« Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au présent article.

« La peine encourue par les personnes morales est l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal.

« Les infractions sont recherchées et constatées dans les conditions prévues aux articles 45 (premier et troisième alinéas), 46, 47, 51 et 52 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 relative à la liberté des prix et de la concurrence. Le procureur de la République est préalablement avisé des opérations envisagées. Les procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire lui sont transmis sans délai. Copie en est adressée à l'intéressé.

« Le transporteur public de marchandises par voie navigable, l'auxiliaire de transport ou le loueur de bateaux de marchandises avec équipage évincé en raison d'un prix trop bas, la Chambre nationale de la batellerie artisanale, les organisations professionnelles de transporteurs par voie navigable, d'auxiliaires de transport et de loueurs de bateaux de marchandises avec équipage, représentatives au niveau national, peuvent se porter partie civile.

« L'action est prescrite dans un délai d'un an à compter de la date de fin d'exécution du contrat. »

Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

#### Article 18

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 18. – L'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 41. – “Voies navigables de France” contribue à la promotion du transport fluvial et assure une mission générale d'observation, d'information et de statistique. Il est consulté par le ministre chargé des transports et peut présenter des propositions sur la réglementation applicable à l'organisation des transports par voie navigable. Il participe à la mise en œuvre des dispositions applicables au transport par voie navigable. »

Mme Saugues, rapporteure, et M. Daniel Paul ont présenté un amendement, n° 41 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter la deuxième phrase du texte proposé pour l'article 41 de la loi du 30 décembre 1982 par les mots : “ainsi qu'à la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail”. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement prévoit que les attributions consultatives de Voies navigables de France portent également sur la définition des normes de sécurité et l'amélioration des conditions de travail.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Un tel amendement avait été proposé au Sénat et sous-amendé par le Gouvernement pour lui donner la présentation proposée mais il avait été repoussé.

Le Gouvernement est favorable à une plus grande implication de VNF dans la définition des normes de sécurité de la navigation et d'environnement et l'amélioration des conditions de travail des bateliers. C'est pourquoi le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 41 rectifié.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 41 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 18, modifié par l'amendement n° 41 rectifié.

*(L'article 18, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Articles 19 et 20

*(précédemment réservés)*

M. le président. « Art. 19. – I. – L'article 212 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure est ainsi rédigé :

« Art. 212. – “Voies navigables de France” est chargé de la gestion du fonds de la navigation intérieure prévu au 1 de l'article 3 du règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil, du 29 mars 1999, relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable.

« “Voies navigables de France” établit et recouvre, sous les mêmes garanties et sanctions qu'en matière d'impôts directs, la contribution spéciale au fonds de la navigation intérieure prévue à l'article 4 du règlement du 29 mars 1999 susvisé. »

« II. – L'article 57 de la loi de finances rectificative pour 1989 (n° 89-936 du 29 décembre 1989) est abrogé. »

Je mets aux voix l'article 19.

*(L'article 19 est adopté.)*

« Art. 20. – La loi n° 94-576 du 12 juillet 1994 relative à l'exploitation commerciale des voies navigables est abrogé. » *(Adopté.)*

M. le président. Nous en revenons aux articles 1<sup>er</sup> à 6, précédemment réservés.

#### Article 1<sup>er</sup>

*(précédemment réservé)*

M. le président. Je donne lecture de l'article 1<sup>er</sup> :

### TITRE I<sup>er</sup>

#### TRANSPORTS MARITIMES ET ACTIVITÉS NAUTIQUES

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

#### Dispositions relatives aux courtiers interprètes et conducteurs de navires

« Art. 1<sup>er</sup>. – L'article 80 du code de commerce est ainsi rédigé :

« Art. 80. – La conduite en douane des navires est effectuée par l'armateur ou son représentant. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 69, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> :  
« I. – L'article 80 du code de commerce est abrogé. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. La suppression du privilège des courtiers maritimes rend inutile la codification au sein du code de commerce des dispositions de son article 80.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 69.  
*(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, et M. Vaxès ont présenté un amendement, n° 3 corrigé, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 80 du code de commerce :

« Art. 80. – Le courtage d'affrètement, la constatation du cours du fret ou du nolis, les formalités liées à la conduite en douane, la traduction des déclarations, des charters-parties, des connaissements, des contrats et de tous actes de commerce, lorsqu'ils concernent les navires, sont effectués librement par l'armateur ou son représentant qui peut être le capitaine. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Par coordination avec l'adoption du précédent amendement, il convient, dans l'amendement n° 3 corrigé, de remplacer les mots : « Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 80 du code de commerce : “Art. 80. – Le courtage d'affrètement...” » par les mots : « Rédiger ainsi le second alinéa de l'article 1<sup>er</sup> : “II. – Le courtage d'affrètement...” ». »

Cet amendement propose de revenir à la rédaction initiale du projet de loi, avec un ajout résultant d'une initiative de M. Michel Vaxès. Cette rédaction a le mérite de clarifier la situation en droit, contrairement à celle du Sénat. M. Vaxès a souhaité que la loi vise explicitement la fonction de capitaine de navire, qui agit dans le cadre de cet article en tant que représentant de l'armateur.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3 corrigé tel qu'il vient d'être rectifié.

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

M. le président. Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié par les amendements adoptés.

*(L'article 1<sup>er</sup>, ainsi modifié, est adopté.)*

#### Article 2

*(précédemment réservé)*

M. le président. « Art. 2. – Les titulaires d'office de courtiers interprètes et conducteurs de navires sont indemnisés du fait de la perte du droit qui leur a été reconnu à l'article 91 de la loi du 28 avril 1816 sur les finances de présenter un successeur à l'agrément du ministre chargé de la marine marchande et de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi.

« Lorsqu'ils exercent les activités mentionnées à l'article 80 du code de commerce, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conservent leur qualité de commerçant.

Je suis saisi de deux amendements, nos 62 et 4, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 62, présenté par M. Deprez, est ainsi libellé :

« Après les mots : "marine marchande", rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 2 : " , du fait de la suppression de leur monopole et de l'ensemble des préjudices découlant de cette perte, dont la disparition de leur entreprise". »

L'amendement n° 4, présenté par Mme Saugues, rapporteure, est ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa de l'article 2, supprimer les mots : "et de la suppression du monopole qui leur était conféré dans ce domaine jusqu'à l'entrée en vigueur de la présente loi". »

La parole est à M. Léonce Deprez, pour soutenir l'amendement n° 62.

**M. Léonce Deprez.** Comme je le disais tout à l'heure dans mon intervention, il convient d'octroyer une indemnisation juste et équitable aux courtiers maritimes en prenant en considération tous les paramètres, dont la perte de leur entreprise. C'est une mesure d'équité, compte tenu que c'est une transformation complète des usages.

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

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission, mais j'y suis défavorable parce qu'il est contraire à l'amendement n° 4 de la commission.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Défavorable.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 4.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Le Sénat a modifié l'article 2 afin que l'indemnisation versée par l'Etat ait également pour fondement « la suppression du monopole qui leur était conféré », c'est-à-dire qu'elle compense la perte d'un droit de propriété par expropriation légale.

Le Sénat avait adopté la même disposition à l'égard des commissaires-priseurs. Or la commission mixte paritaire réunie sur ce projet de loi vient de parvenir à un accord où ce fondement de l'indemnisation au titre d'une expropriation est supprimé.

Le droit de présentation d'un successeur d'un office à l'agrément ministériel ne peut en effet être assimilé à un droit de propriété détenu par le titulaire de l'office. La propriété est définie par l'article 544 du code civil comme étant « le droit de jouir et disposer des choses de la manière la plus absolue, pourvu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements ». On ne peut pas affirmer qu'un titulaire d'office ministériel en dispose de la manière la plus absolue puisqu'il est soumis au contrôle étroit du ministère et que l'Etat n'a pas entendu privatiser des charges publiques.

En outre, la suppression du monopole permet aux courtiers maritimes de poursuivre leur activité dans un cadre concurrentiel ; ils ne sont donc pas empêchés d'exercer leur profession.

L'amendement de la commission est donc conforme au texte adopté par les deux assemblées sur l'indemnisation des commissaires-priseurs.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Le Gouvernement est favorable à cet amendement n° 4, qui rétablit la version qu'il avait initialement présentée.

Est attaché à la fonction de courtier maritime le droit de présenter le successeur à l'agrément ministériel. L'article 1<sup>er</sup>, en permettant à tout représentant de l'armateur de remplir les missions jadis octroyées aux seuls courtiers, supprime de fait ce droit de présentation, qui fonde seul la valeur de l'office ministériel. C'est pour la perte de ce droit que les courtiers maritimes doivent être indemnisés, ainsi qu'il est prévu par le projet de loi tel qu'amendé par la commission.

J'ajoute que l'amendement n° 5, que nous examinerons dans un instant, supprime le caractère d'expropriation donné par le Sénat à la mesure de suppression du privilège des courtiers maritimes de présenter leur successeur à l'agrément ministériel. Le Gouvernement considère avec Mme la rapporteure que l'atteinte à la valeur pécuniaire du droit de présentation ne constitue pas une expropriation au sens de l'article XVII de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, puisque le droit de présentation n'est pas un droit de propriété, son titulaire n'en ayant pas la libre disposition.

Par ailleurs, pour ce qui concerne les ventes volontaires, les courtiers ne perdent pas leur faculté d'exercer leur profession. Ils pourront continuer à exercer la même activité et ne sont donc aucunement dépossédés d'un droit.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 62. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

**M. le président.** Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 70, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'article 2, substituer aux mots : "80 du code de commerce" le numéro : "1<sup>er</sup>". »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Amendement de coordination.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 70. *(L'amendement est adopté.)*

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

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

### Article 3

*(précédemment réservé)*

**M. le président.** « Art. 3. – Les demandes d'indemnisation sont portées devant une commission nationale présidée par un magistrat de l'ordre judiciaire et comprenant, en nombre égal, d'une part, des représentants des courtiers interprètes et conducteurs de navires et, d'autre part, des personnes qualifiées désignées par le garde des Sceaux, ministre de la justice. Des suppléants sont désignés en nombre égal et dans les mêmes formes. Les modalités de constitution et de fonctionnement de la commission sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

« La commission évalue le montant de l'indemnisation conformément aux règles prévues à l'article 4 avec le concours éventuel des experts de son choix. Elle peut exiger du demandeur toute information nécessaire à son appréciation. En raison de leur mission, les membres de la commission et les experts sont soumis aux obligations prévues à l'article 226-13 du code pénal. Les décisions de la commission peuvent faire l'objet d'un recours devant la cour d'appel de Paris. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 5, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 3 :

« Les demandes d'indemnisation sont portées par chaque intéressé devant une commission nationale présidée par un magistrat de la Cour des comptes. La composition et le fonctionnement de cette commission sont fixés par décret en Conseil d'Etat. A peine de forclusion, la demande d'indemnisation doit être présentée devant la commission au plus tard dans les deux ans suivant la date de publication du décret susmentionné. »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Cet amendement est une conséquence de l'adoption de l'amendement de la commission à l'article 2.

Le Sénat a modifié la composition de la commission nationale d'indemnisation dans le sens d'une juridictionnalisation, en raison du caractère d'expropriation qu'il a entendu donner à la mesure de suppression du privilège des courtiers maritimes.

En conséquence, le présent amendement rétablit la rédaction initiale du projet de loi, qui donnait un caractère strictement administratif à cette commission.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Avis favorable.

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

M. le président. Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 3, substituer aux mots : "devant la Cour d'appel de Paris", les mots : "de pleine juridiction devant le Conseil d'Etat". »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Il s'agit là encore d'un amendement de conséquence, qui rétablit la rédaction initiale du projet de loi.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Avis favorable.

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

M. le président. Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Article 4

(précédemment réservé)

M. le président. « Art. 4. – I. – La valeur des offices, limitée aux activités faisant l'objet du privilège supprimé par la présente loi, est calculée :

« – en prenant pour base la somme de la recette nette moyenne au cours des exercices 1992 à 1996 et de trois fois le solde moyen d'exploitation de l'office au cours des mêmes exercices ;

« – en affectant cette somme d'un coefficient de 0,5 pour lesdits offices ;

« – en multipliant le total ainsi obtenu par le rapport du chiffre d'affaires moyen des exercices 1992 à 1996 de l'office correspondant aux activités faisant l'objet du privilège sur le chiffre d'affaires global moyen des exercices 1992 à 1996 de l'office.

« La recette nette est égale à la recette encaissée par l'office, retenue pour le calcul de l'imposition des bénéfices, diminuée des débours payés pour le compte des clients et des honoraires rétrocedés.

« Le solde d'exploitation est égal à la recette nette augmentée des frais financiers et des pertes diverses et diminuée du montant des produits financiers, des gains divers et de l'ensemble des dépenses nécessités pour l'exercice de la profession, telles que retenues pour le calcul de l'imposition des bénéfices en application des articles 36 à 39 du code général des impôts.

« Les données utilisées sont celles qui figurent sur la déclaration fiscale annuelle et dans la comptabilité de l'office.

« II. – Le montant de l'indemnité afférente à la perte du droit de présentation est fixé à 65 % de la valeur déterminée au I.

« III. – Cette indemnité est versée aux courtiers interprètes et conducteurs de navires sous la forme d'un seul versement dans les six mois suivant le dépôt de la demande. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 63 rectifié, ainsi libellé :

« Après le mot : "égale", rédiger ainsi la fin du cinquième alinéa du I de l'article 4 : "au montant du chiffre d'affaires hors taxes retenu pour le calcul de l'imposition des bénéfices." »

La parole est à Mme la secrétaire d'Etat.

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Cet amendement adapte le texte aux règles de la comptabilité commerciale à laquelle sont assujettis les courtiers maritimes, ainsi que la commission en avait émis le souhait. La rédaction proposée conserve les bases de calcul pour l'indemnité des courtiers. Pour le même motif que l'amendement précédent, le Gouvernement propose de retenir une formulation conforme aux règles de la comptabilité commerciale.

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

Mme Odile Saugues, rapporteure. La commission avait adopté deux amendements adaptant la rédaction de l'article au régime d'imposition des bénéfices industriels et commerciaux, et reprenant des termes figurant sur l'imprimé de déclaration 2052 correspondant.

Ces amendements ont été déclarés irrecevables pour création de charges publiques. Une modification de la rédaction de l'article est cependant indispensable pour rendre applicable le mécanisme de l'indemnisation des courtiers maritimes. Donc, avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 63 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 64, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'avant-dernier alinéa du I de l'article 4 :

« Le solde d'exploitation est égal au résultat d'exploitation majoré des dotations aux amortissements et provisions et des autres charges et diminué des reprises sur amortissements et provisions, des subventions d'exploitation et des autres produits. »

La parole est à Mme la secrétaire d'Etat.

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Cet amendement correspond à la même logique que le précédent.

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

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Mêmes arguments, même avis.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 64. *(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 4, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Article 4 bis

*(précédemment réservé)*

**M. le président.** « Art. 4 bis – Dans un délai de quatre mois après l'expiration du délai prévu à l'article 5 ter, un expert indépendant et désigné par la commission nationale évalue, dans un rapport, la situation économique de la profession de courtier maritime et réévalue, si cela s'avère nécessaire, le mode de calcul et le montant de l'indemnité qui sont prévus pour cette profession dans la présente loi.

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 10, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 4 bis. »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** L'article 4 bis, inséré par le Sénat, permet à un expert indépendant de réévaluer, si cela s'avère nécessaire, le mode de calcul et le montant de l'indemnité. Il n'est pas acceptable qu'un expert puisse décider de changer les termes d'application de la loi votée par le Parlement, voire le contenu même de cette loi.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Favorable.

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

**M. le président.** En conséquence, l'article 4 bis est supprimé.

L'amendement n° 47 de M. Daniel Paul n'a plus d'objet.

#### Article 5

*(précédemment réservé)*

**M. le président.** « Art. 5. – Les conditions dans lesquelles les courtiers interprètes et conducteurs de navires peuvent, sur leur demande, accéder aux professions de greffier de tribunal de commerce, d'huissier de justice, de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, de commissionnaire de transport ou de

commissaire-priseur, notamment en ce qui concerne les dispenses totales ou partielles de diplômes et de formation professionnelle, sont fixées par décret en Conseil d'Etat. Leur demande doit être présentée au plus tard dans les trois ans suivant la date de publication du décret susmentionné. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 11, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'article 5, substituer aux mots : “, de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises, de commissionnaire de transport ou de commissaire-priseur”, les mots : “ou de mandataire judiciaire à la liquidation des entreprises”. »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Dans le cadre des mesures de reconversion professionnelle, le Sénat avait ajouté deux professions à celles auxquelles le projet de loi donnait un droit d'accès privilégié aux courtiers maritimes qui le souhaitaient. Il s'agit des commissionnaires de transport et des commissaires-priseurs.

Or la première de ces professions vient d'être réorganisée par un décret du 15 avril 1999. Quant à la seconde, elle est en train de l'être par le projet de loi sur les ventes aux enchères publiques, qui vient d'être définitivement adopté.

Il convient donc d'éviter d'ajouter un facteur de déstabilisation extérieure supplémentaire sur ces professions. Le présent amendement propose donc de revenir à la rédaction initiale du projet de loi, les trois professions qu'il vise étant suffisantes pour assurer des reconversions satisfaisantes.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'article n° 5, modifié par l'amendement n° 11.

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

#### Article 5 bis

*(précédemment réservé)*

**M. le président.** « Art. 5 bis – I. – Les indemnités versées aux courtiers interprètes et conducteurs de navires en application de la présente loi sont soumises à l'impôt au taux prévu au I de l'article 39 *quindecies* du code général des impôts, sous réserve des dispositions des II et III ci-dessous.

« II. – L'impôt n'est dû que pour la part de l'indemnité non affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office.

« III. – En cas d'affectation de la totalité de l'indemnité à la souscription de parts ou d'actions d'une société dans laquelle le courtier interprète et conducteur de navires exerce son activité principale, l'imposition due en application du I fait l'objet d'un report jusqu'à la date de la cession des titres acquis au moyen de l'indemnité.

« IV. – Les pertes de recettes résultant des II et III sont compensées par un relèvement, à due concurrence, des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 5 *bis* »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** L'article 5 *bis* contient trois mesures fiscales.

Le paragraphe I vise à appliquer un taux d'imposition spécifique aux indemnités versées aux courtiers maritimes.

Le paragraphe II entend exonérer d'impôt la part de l'indemnité affectée au remboursement de la dette contractée pour l'acquisition de l'office. Il est donc ou bien inutile ou bien incohérent.

Enfin, le paragraphe III permet un report d'imposition en cas d'affectation totale de l'indemnité à la souscription de parts sociales de la société de courtage dans laquelle le courtier maritime exerce son activité principale. Le mécanisme proposé offre, sur ce point, un avantage substantiel, comparable aux stock-options.

Cette dernière mesure fiscale sera considérée par la Commission européenne comme une aide sectorielle d'Etat. Sa validité est donc soumise à une notification à la Commission et à son acceptation par le commissaire chargé de la concurrence. Or, aucune démarche de ce type n'a été effectuée.

Je rappelle enfin que le régime du report d'imposition a existé jusqu'en 1969. Il a été supprimé en raison des possibilités de détournement fiscal qu'il permettait.

Pour toutes ces raisons, je propose la suppression de cet article 5 *bis*.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Les aménagements prévus par le Sénat à l'article 5 *bis* soulèvent en effet plusieurs difficultés.

Premièrement, exclusion de l'imposition la part de l'indemnité consacrée aux remboursements d'emprunts revient à admettre une nouvelle catégorie de dépenses déductibles des revenus. Deuxièmement, instituer un report d'imposition en cas de réinvestissement de la totalité de l'indemnité est contraire à l'esprit du report, qui ne se justifie que lorsque l'imposition immédiate entraîne un décaissement de trésorerie. L'indemnité des courtiers, elle, est immédiatement versée et peut donc faire l'objet d'une imposition immédiate.

Dans ces conditions, le Gouvernement est favorable à cet amendement n° 12 qui tend à supprimer l'article 5 *bis* introduit par le Sénat.

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

**M. le président.** En conséquence, l'article 5 *bis* est supprimé.

L'amendement n° 48 de M. Daniel Paul n'a plus d'objet.

#### Article 5 *ter*

(*précédemment réservé*)

**M. le président.** « Art. 5 *ter*. – Pendant un délai de trois ans suivant la promulgation de la présente loi, les courtiers interprètes et conducteurs de navires conserveront le privilège institué par l'article 80 du code de commerce dans sa rédaction antérieure à la présente loi, en étant cependant libérés des contraintes prévues par l'article 85 du même code. »

Je suis saisi de deux amendements, n°s 65 et 13, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 65, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Au début de l'article 5 *ter*, substituer aux mots : "trois ans", les mots : "six mois". »

L'amendement n° 13, présenté par Mme Saugues, rapporteure, M. Capet et M. Daniel Paul, est ainsi rédigé :

« Au début de l'article 5 *ter*, substituer au chiffre : "trois", le chiffre : "deux". »

La parole est à Mme la secrétaire d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 65.

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Si vous le permettez, monsieur le président, je donnerai en même temps l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 13 de la commission.

**M. le président.** Je vous en prie, madame la secrétaire d'Etat.

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Le Sénat a introduit un article 5 *ter* visant à ménager une période transitoire de trois ans pendant laquelle les courtiers continuent à bénéficier du privilège qui leur a été octroyé par Colbert, tout en ayant la possibilité de réaliser des opérations de commerce pour leur propre compte.

La commission de la production et des échanges propose, dans son amendement n° 13, de ramener ce délai à deux ans. Le règlement communautaire immédiatement applicable imposait, dès fin 1992, de mettre un terme au monopole des courtiers. Depuis 1993, des travaux ont été lancés pour réfléchir aux conditions d'évolution de la profession. Durant ces huit années, les courtiers ont eu le temps de se préparer.

Le Gouvernement souhaite en outre attirer l'attention des parlementaires sur la victoire à la Pyrrhus que pourrait constituer l'adoption d'une durée d'adaptation trop longue pour la profession. Une telle disposition risque en effet d'être contestée par la Commission, qui mettra la France en demeure de respecter sans restriction ni délai le règlement de 1992. Dans ce cas, les courtiers pourraient se voir retirer toute possibilité de bénéficier d'une période d'adaptation.

Voilà pourquoi le Gouvernement propose de ramener le délai proposé par la commission à six mois.

D'autre part, l'adoption définitive de ce projet de loi n'interviendra vraisemblablement qu'à la fin de l'année. En acceptant un délai de report d'application de six mois, comme le propose le Gouvernement, le texte ne sera applicable qu'à la fin du premier semestre 2001, alors qu'il a été déposé en août 1992 devant le Parlement. Cela correspond donc à un délai de deux ans accordé aux courtiers maritimes pour s'adapter à la nouvelle situation, ce qui semble amplement suffisant.

**M. le président.** La parole est à Mme la rapporteure, pour soutenir l'amendement n° 13 et pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 65.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Le souci de la commission a été de se pencher sur le cas des courtiers. Il faut savoir que bien qu'ils aient été prévenus depuis maintenant un certain nombre d'années, puisque cela remonte à 1992, les courtiers interprètes ne pouvaient pas faire d'actes de commerce pour leur propre compte, puisque l'article 85 du code de commerce n'avait pas été supprimé.

De deux choses l'une : ou bien nous considérons qu'ils avaient les moyens de se préparer à cette transformation, auquel cas nous ne leur donnons pas de délai supplé-

mentaire ; ou bien ils n'avaient pas les moyens de se préparer, et à ce moment-là, nous devons le leur accorder. Dans cette deuxième hypothèse, la commission a estimé que six mois, c'est trop juste. Mais un délai trop long pourrait être gênant vis-à-vis de la Communauté européenne.

Un délai de deux ans paraît juste. Il permettrait aux courtiers maritimes de travailler pour leur propre compte et de commencer leur réorganisation.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** J'avoue que j'éprouve un certain malaise en entendant Mme la secrétaire d'Etat tenir ce langage. En effet, la connaissant et l'entendant défendre une position bruxelloise, je ne reconnais pas du tout l'esprit qui anime Mme Demessine.

J'ai un peu le sentiment de vivre un autre débat, celui concernant la chasse : « On est obligé de... parce que Bruxelles a dit que... »

On aimerait que Bruxelles et l'Europe fassent preuve d'une volonté politique aussi forte pour la sécurité des transports maritimes. Comme je l'ai dit tout à l'heure à la tribune, il y a un côté obsessionnel dans la volonté d'une certaine Commission européenne d'assurer une concurrence tous azimuts.

On aimerait qu'une volonté aussi forte prenne la défense d'une certaine politique économique et sociale au niveau européen. Pour cela, il faudrait peut-être avoir la volonté de construire une Europe politique tout court. Je l'ai dit et je le confirme.

On nous dit : tant pis pour les courtiers maritimes, six mois, ça suffira. Je ne l'admets pas. D'ailleurs, dans sa grande sagesse, la commission – à laquelle vous faite référence depuis un certain temps, madame la secrétaire d'Etat – a reconnu qu'il fallait quand même tenir compte du risque de voir des entreprises disparaître. On ne supprime pas des entreprises comme ça, d'un souffle, comme si des intérêts économiques et sociaux n'étaient pas en jeu ! Je demande qu'on s'en tienne à la position de la commission, que nous avons soutenue. Mme la secrétaire d'Etat doit comprendre que nous soyons très choqués par la défense qu'elle fait de la position bruxelloise, qui, en l'occurrence, n'est pas défendable.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Moi, je ne suis pas choqué par la position de Mme la secrétaire d'Etat. Elle est ici pour défendre la position du Gouvernement auquel elle participe.

Mais nous sommes aussi dans l'Assemblée, et c'est elle qui décide, qui a le dernier mot, en attendant éventuellement d'autres épisodes.

**M. Léonce Deprez.** Bien sûr !

**M. Daniel Paul.** J'avoue que j'étais assez favorable au maintien des trois ans : cette profession n'a pas demandé à disparaître, je l'ai dit tout à l'heure. C'est un oukase de l'Union européenne – et ce n'est pas le seul – qui décide qu'une réalité qui fait l'originalité de la France doit disparaître. Le Gouvernement nous dit maintenant que, puisqu'on n'a rien fait depuis 1992 pour que les courtiers maritimes aient la possibilité de se tourner vers d'autres activités, il faut que cette disposition prenne effet immédiatement. Eh bien non ! J'avais demandé, dans une proposition de loi, que l'article 85 soit supprimé : il ne l'a pas été. Il faut donc laisser un délai aux courtiers maritimes. On verra bien qui, de l'Union européenne ou du

Gouvernement français, aura le dernier mot. C'est l'avenir qui le dira. En attendant, je suis pour le maintien des deux ans.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 65.  
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

**M. le président.** Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 71, ainsi rédigé :

« Dans l'article 5 *ter*, après les mots : "rédaction antérieure à" insérer les mots : "son abrogation par". »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Amendement de coordination.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 71.  
(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 72, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 5 *ter* par les mots : "avant son abrogation par la présente loi". »

La parole est à Mme la rapporteure.

**Mme Odile Saugues, rapporteure.** Là encore, il s'agit d'un amendement de coordination.

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

**Mme la secrétaire d'Etat au tourisme.** Avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 72.  
(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 5 *ter*, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Article 6

(*précédemment réservé*)

**M. le président.** « Art. 6. – Sont supprimés :

« – à l'article 77 du code de commerce, les mots : "Des courtiers interprètes et conducteurs de navires" ;

« – à l'article 81 du même code, les mots : "et de courtier interprète et conducteur de navires" ;

« – à l'article 82 du même code, les mots : "ou de courtiers conducteurs de navires, désignés aux articles 78 et 80" ;

« – à l'article 84 du même code, les mots : "et les courtiers interprètes conducteurs de navires" ;

« – à l'article 81 du même code, après les mots : "d'agent de change", la virgule est remplacée par le mot : "et". »

« Les dispositions de l'article 85 du code de commerce, de l'ordonnance de la marine d'août 1681, des lettres patentes du 10 juillet 1776, de la loi du 28 Ventose an IX (19 mars 1801) relative à l'établissement de Bourses de commerce, de la loi du 28 avril 1816 sur les finances, de l'ordonnance du 3 juillet 1816 réglant le mode de transmission des fonctions d'agent de change et de courtier de

commerce en cas de démission ou de décès, de l'ordonnance du 14 novembre 1835 relative aux droits de courtage maritime, de la loi du 25 juin 1841 portant fixation d'un budget de l'exercice de 1842, de la loi du 28 mars 1928 sur le régime du pilotage dans les eaux maritimes, de la loi n° 51-1082 du 10 septembre 1951 supprimant le cautionnement des courtiers maritimes et de 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 sont abrogées en tant qu'elles concernent les courtiers interprètes et conducteurs de navires. »

Mme Saugues, rapporteure, a présenté un amendement, n° 73, ainsi rédigé :

« I. – Substituer aux six premiers alinéas de l'article 6 l'alinéa suivant :

« Les articles 81, 84, 85, 87, 88 et 90 du code de commerce sont abrogés. »

« II. – En conséquence, dans le dernier alinéa de cet article, supprimer les mots : "de l'article 85 du code de commerce." »

La parole est à Mme la rapporteure.

Mme Odile Saugues, rapporteure. Par cet amendement, je propose que les articles 81, 84, 85, 87, 88 et 90 du code de commerce, qui ne concernent que les agents de change et les courtiers de transport, notamment maritime, soient abrogés.

En effet, les charges d'agents de change ont été transformées en sociétés de bourse, puis en sociétés prestataires de services d'investissement. L'activité des courtiers de transport par terre, quant à elle, a été libéralisée par une loi du 18 juillet 1866, et celle des courtiers maritimes l'est par le présent projet de loi. Quant aux bureaux d'affrètement de Voies navigables de France, ils n'existent plus depuis le début de l'année. Ces articles du code de commerce n'ont donc plus d'objet.

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

Mme la secrétaire d'Etat au tourisme. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 73. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'article 6, modifié par l'amendement n° 73.

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

#### Vote sur l'ensemble

M. le président. Je ne suis saisi d'aucune demande d'explication de vote sur l'ensemble du projet de loi.

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

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

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

5

#### DÉSIGNATION DE CANDIDATS À DES ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre des demandes de remplacement des membres de l'Assemblée nationale au sein :

- « – du Conseil national du bruit ;
- « – du Conseil national de l'habitat ;
- « – et du conseil d'administration de l'établissement public Autoroutes de France. »

Conformément aux précédentes décisions, le soin de présenter un candidat a été confié à la commission de la production et des échanges.

Les candidatures devront être remises à la présidence avant le mercredi 21 juin 2000, à dix-huit heures.

6

#### COMMISSION MIXTE PARITAIRE

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 25 mai 2000

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la chasse.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cette commission.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission de la production et des échanges.

7

#### DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 30 mai 2000, de M. Denis Jacquat, une proposition de loi visant à lutter contre les nuisances aéroportuaires et à interdire les vols de nuit.

Cette proposition de loi, n° 2429, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 30 mai 2000, de M. Rudy Salles, une proposition de loi visant à rendre le vote obligatoire pour tous les électeurs français.

Cette proposition de loi, n° 2430, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 30 mai 2000, de M. Noël Mamère, une proposition de loi permettant l'accès des ressortissants étrangers à la fonction publique.

Cette proposition de loi, n° 2431, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 30 mai 2000, de M. Alain Ferry, une proposition de loi visant à dispenser de plein droit du service national les titulaires d'un contrat de travail.

Cette proposition de loi, n° 2432, est renvoyée à la commission de la défense nationale et des forces armées, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. André Aschieri et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi tendant à l'attribution du titre de « la reconnaissance de la nation » aux réfractaires du service du travail obligatoire (STO).

Cette proposition de loi, n° 2433, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Jean Marsaudon, une proposition de loi tendant à assouplir les conditions d'attribution du titre de « prisonnier du Viet-Minh » prévues par la loi n° 89-1013 du 31 décembre 1989.

Cette proposition de loi, n° 2434, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de Mme Catherine Picard et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi tendant à renforcer la prévention et la répression à l'encontre des groupements à caractère sectaire.

Cette proposition de loi, n° 2435, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Jean-Pierre Blazy et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi tendant à renforcer la solidarité et à favoriser un développement économique respectueux de la qualité de l'environnement des collectivités territoriales situées autour des zones aéroportuaires.

Cette proposition de loi, n° 2436, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Jean-Yves Le Déaut et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi tendant à renforcer les libertés et la sécurité du consommateur et à améliorer la concurrence dans la société de l'information.

Cette proposition de loi, n° 2437, est renvoyée à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de Mme Christine Boutin et plusieurs de ses collègues, une proposition de loi tendant à favoriser l'aide aux femmes enceintes en difficulté.

Cette proposition de loi, n° 2438, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Laurent Dominati, une proposition de loi visant à réglementer la création et les conditions d'exploitation des établissements de spectacles ou de commerce à caractère pornographique.

Cette proposition de loi, n° 2439, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Bernard Accoyer et M. Renaud Muselier, une proposition de loi relative à l'irrecevabilité de la demande d'adoption d'un enfant par deux personnes de même sexe.

Cette proposition de loi, n° 2440, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, M. Léonce Deprez, une proposition de loi permettant la prise en compte, pour l'honorariat des maires, des mandats accomplis dans des communes différentes.

Cette proposition de loi, n° 2441, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Claude Gaillard, une proposition de loi tendant à modifier les modalités de prise en compte des revenus provenant d'une activité professionnelle pour le calcul du montant de l'allocation aux adultes handicapés.

Cette proposition de loi, n° 2442, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Pierre Hellier, une proposition de loi portant diverses dispositions relatives à la formation en apprentissage et alternance.

Cette proposition de loi, n° 2443, est renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, en application de l'article 83 du règlement.

J'ai reçu, le 18 mai 2000, de M. Rudy Salles, une proposition de loi tendant à permettre au juge pénal de prononcer une peine de travail d'intérêt général à l'encontre des auteurs de graffitis.

Cette proposition de loi, n° 2444, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, en application de l'article 83 du règlement.

8

#### DÉPÔT D'UN RAPPORT

**M. le président.** J'ai reçu, le 30 mai 2000, de M. François Patriat, un rapport, n° 2428, fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la chasse (n° 2427).

9

#### DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

**M. le président.** J'ai reçu, le 26 mai 2000, de M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, relatif à la chasse.

Ce projet de loi (n° 2427) est renvoyé à la commission de la production et des échanges, en application de l'article 83 du règlement.

**ORDRE DU JOUR  
DES PROCHAINES SÉANCES**

M. le président. Mercredi 31 mai 2000, à quinze heures, première séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Discussion, en deuxième lecture, de la proposition de loi, n° 2201, relative à la constitution d'une commission de contrôle nationale et décentralisée des fonds publics accordés aux entreprises :

M. Jean Vila, rapporteur au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan (rapport n° 2414) ;

Discussion du projet de loi, n° 2395, relatif à la sécurité du dépôt et de la collecte de fonds par les entreprises privées :

M. Jean-Pierre Dufau, rapporteur au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République (rapport n° 2413).

Eventuellement, à vingt et une heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

*(La séance est levée à vingt heures vingt-cinq.)*

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

JEAN PINCHOT

**TEXTES SOUMIS EN APPLICATION  
DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

*Transmission*

M. le Premier ministre a transmis, en application de l'article 88-4 de la Constitution, à M. le président de l'Assemblée nationale, les textes suivants :

Communication du 26 mai 2000

N° E 1461. – Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la politique de développement de la Communauté européenne (COM [2000] 212 final).

Communication du 29 mai 2000

N° E 1462. – Proposition de règlement du Conseil relatif à la conclusion du protocole définissant, pour la période du 3 décembre 1999 au 2 décembre 2002, les possibilités de pêche et la contrepartie financière prévues dans l'accord entre la Communauté européenne et le Gouvernement de Maurice concernant la pêche dans les eaux de Maurice (COM [2000] 229 final).

N° E 1463 (annexe I). – Avant-projet de budget rectificatif n° 1/2000. – Section III. – Commission.

N° E 1464 (annexe I). – Avant-projet de budget général des Communautés européennes pour l'exercice 2001. – Volume 5. – Section IV. – Cour de justice (COM [2000] 300 FR).

**ABONNEMENTS**  
(TARIFS AU 1<sup>er</sup> JANVIER 2000)

ÉDITIONS		FRANCE		PARTICIPATION forfaitaire aux frais d'expédition *		ÉTRANGER	
Codes	Titres	Euros	Francs	Euros	Francs	Euros	Francs
<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>							
03	Compte rendu..... 1 an	19,21	126	35,06	230	113,57	745
33	Questions..... 1 an	19,06	125	23,17	152	66,93	439
83	Table compte rendu.....	9,30	61	3,05	20	19,21	126
93	Table questions.....	9,15	60	2,44	16	16,62	109
<b>DÉBATS DU SÉNAT :</b>							
05	Compte rendu..... 1 an	17,68	116	26,22	172	92,84	609
35	Questions..... 1 an	17,53	115	16,31	107	57,93	380
85	Table compte rendu.....	9,30	61	2,29	15	13,87	91
95	Table questions.....	5,95	39	2,29	15	10,52	69
<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>							
07	Série ordinaire..... 1 an	192,70	1 264	121,65	798	480,98	3 155
27	Série budgétaire..... 1 an	45,43	298	3,35	22	53,81	353
<b>DOCUMENTS DU SÉNAT :</b>							
09	Un an.....	184,92	1 213	97,72	641	425,03	2 788

Les **DÉBATS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 03 : compte rendu intégral des séances ;
- 33 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DÉBATS du SÉNAT** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 05 : compte rendu intégral des séances ;
- 35 : questions écrites et réponses des ministres.

Les **DOCUMENTS de L'ASSEMBLÉE NATIONALE** font l'objet de deux éditions distinctes :

- 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ;
- 27 : projets de lois de finances.

Les **DOCUMENTS DU SÉNAT** comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.

**En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande**

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer et l'étranger), paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(\*) Décret n° 98-1114 du 10 décembre 1998

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15  
STANDARD : 01-40-58-75-00 — RENSEIGNEMENTS : 01-40-58-79-79 — TÉLÉCOPIE : 01-45-79-17-84

Prix du numéro : 0,64 € - 4,20 F