

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

(8^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

Séance du Mardi 16 Avril 1985.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. PHILIPPE MARCHAND

I. — Code de conduite des conférences maritimes. — Discussion de deux projets de loi (p. 200).

M. Mahéas, rapporteur de la commission des affaires étrangères, pour la convention sur les conférences maritimes.

M. Jean Lacombe, rapporteur de la commission de la production, pour le code de conduite des conférences maritimes.

M. Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

Discours générale commune :

MM. L. Lunec,
Durand.

Clôture de la discussion générale commune.

Passage à la discussion des articles des projets de loi.

M. le secrétaire d'Etat.

APPROBATION D'UNE CONVENTION DES NATIONS UNIES (p. 206).

Article unique (p. 206).

MM. Le Penec, le président.

Adoption de l'article unique.

APPLICATION DU CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES (p. 206).

Article 1^{er}. — Adoption (p. 209).

Article 2 (p. 209).

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3 (p. 209).

Amendement n° 2 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 3 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 3 modifié.

Articles 4 à 7. — Adoption (p. 209).

Vote sur l'ensemble (p. 210).

M. Le Pensec, M. le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. — Pêche maritime. — Discussion d'un projet de loi (p. 210).

M. Peuziat, rapporteur de la commission de la production.

M. Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

Discussion générale :

MM. Porelli,
Lambert,
Mauger,
Jean Lacombe.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

M. le secrétaire d'Etat.

Article 1^{er} (p. 217).

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 3 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 14 de M. Mauger : MM. Mauger, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Amendement n° 4 de la commission, avec le sous-amendement n° 18 rectifié du Gouvernement : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Amendement n° 5 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 6 de la commission, avec le sous-amendement n° 17 de M. Porelli : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Porelli. — Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Amendement n° 7 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 2 (p. 220).

Amendement n° 8 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 2 modifié.

Articles 3 à 5. — Adoption (p. 221).

Article 6 (p. 221).

Amendement n° 9 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 10 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 11 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 6 modifié.

Après l'article 6 (p. 222).

Amendement n° 12 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Amendement n° 13 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Avant l'article 7 (p. 223).

Amendement n° 16 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Article 7 (p. 222).

Amendement n° 16 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article 7 modifié.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. — Navires et engins flottants abandonnés. — Discussion d'un projet de loi (p. 223).

M. Barthe, rapporteur de la commission des lois.

M. Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

Passage à la discussion des articles.

Article 1^{er} (p. 224).

Amendement n° 1 de la commission des lois : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Ce texte devient l'article 1^{er}.

Après l'article 1^{er} (p. 225).

Amendement n° 2 de la commission. — Adoption.

Amendement n° 3 de la commission. — Adoption.

Article 2 (p. 225).

Amendement n° 4 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article 2 modifié.

Articles 3 et 4. — Adoption (p. 225).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

4. — Dépôt d'un rapport (p. 225).

5. — Ordre du jour (p. 226).

PRESIDENCE DE M. PHILIPPE MARCHAND,

vice-président.

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

CODE DE CONDUITE DES CONFERENCES MARITIMES

Discussion de deux projets de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion :

— du projet de loi autorisant l'approbation d'une convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes (n° 2582, 2609) ;

— et du projet de loi relatif à l'application du code de conduite des conférences maritimes établi par la convention des Nations unies conclue à Genève le 6 avril 1974 (n° 2583, 2607).

La conférence des présidents a décidé que ces deux textes donneraient lieu à une discussion générale commune.

La parole est à M. Mahéas, rapporteur de la commission des affaires étrangères pour le projet autorisant l'approbation d'une convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes.

M. Jacques Mahéas, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la mer, mes chers collègues, la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, adoptée à Genève le 6 avril 1974, est entrée en vigueur le 6 octobre 1983 suite à l'adhésion de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas. Cinquante-neuf Etats en sont aujourd'hui parties. Des procédures de ratification sont actuellement en cours en Grande-Bretagne, au Danemark et en Belgique.

Les conférences maritimes régies par cette convention datent d'environ un siècle et sont en fait des cartels d'armateurs qui s'associent pour mettre en commun un certain nombre de moyens, pour rationaliser leurs dessertes, pour offrir un meilleur service et pour harmoniser leurs tarifications. On en dénombre entre trois cents et quatre cents.

Aussi cette convention est-elle importante et utile, même si elle ne concerne qu'une fraction du trafic maritime. Elle doit cependant être appréciée à la lecture du règlement du Conseil des communautés européennes du 15 mai 1979, texte novateur qui limite son champ d'application.

Alors qu'au XIX^e siècle ainsi qu'au cours de la première moitié du XX^e siècle le trafic maritime était essentiellement le fait des pays développés, qui jouissaient souvent d'un monopole dans leurs relations avec leurs anciennes colonies, l'accès à l'indépendance de nombreux Etats du tiers monde allait, dans le courant des années soixante, profondément bouleverser le paysage traditionnel des échanges par voie maritime.

Souhaitant bénéficier pleinement des avantages tirés de leur développement économique, ces pays ont souhaité très rapidement pouvoir contrôler leurs échanges maritimes et modifier les rapports de force traditionnels entre armateurs et chargeurs. Telle fut l'origine de longues discussions au sein de la C. N. U. C. E. D., qui aboutirent en 1974 à cette convention.

Celle-ci constitue en fait l'un des éléments les plus tangibles du dialogue Nord-Sud et de ce nouvel ordre économique international souhaité aussi bien par les pays en développement que par certains pays industrialisés, dont la France.

Elle résulte d'une confrontation entre les thèses des tenants de la liberté des discussions commerciales et celles des partisans d'une intervention économique des Etats en matière maritime.

Elle donne enfin une existence juridique aux conférences maritimes, organismes qui n'en avaient pas jusqu'alors et qui n'étaient pas contrôlés malgré l'ampleur de leur rôle.

Ce texte a donc une importance symbolique. C'est pourquoi il n'est pas étonnant qu'au cours des dix années qui ont suivi sa signature il ait progressivement servi de cadre de référence à un nombre croissant de négociations bilatérales dans le domaine maritime. Certes, son caractère novateur s'est aujourd'hui quelque peu émoussé puisqu'il a été largement appliqué de facto avant de l'être de jure. Il n'en pose pas moins un certain nombre de règles qui ont un caractère fondamental et dont l'utilité est réelle.

Il en est ainsi du principe selon lequel « toute compagnie nationale a le droit d'être membre à part entière d'une conférence qui assure le trafic extérieur de son pays » pour autant qu'elle assure un service régulier, suffisant et efficace, à long terme.

Il en est de même du principe selon lequel les groupes de compagnies maritimes nationales du pays de départ et du pays d'arrivée ont un droit égal à participer au fret et au volume de cargaison composant leurs échanges extérieurs mutuels transportés par la conférence, les compagnies maritimes des pays tiers ayant, quant à elles, « le droit d'obtenir une part appréciable, 20 p. 100 par exemple du fret et du volume des cargaisons composant ces échanges ».

En outre, la convention détermine les nombreuses règles régissant les relations entre armateurs et chargeurs.

La convention prévoit enfin un mécanisme de règlement des différends qui constitue l'un de ses apports les plus importants. En effet, elle prévoit que « les parties à un différend s'efforcent d'abord de le régler par un échange de vues ou par des négociations directes dans l'intention de trouver une solution mutuellement satisfaisante ».

Dans le cas contraire, il y a lieu, à la demande de l'une des parties, de procéder à une conciliation obligatoire internationale.

Il ne s'agit cependant que de conciliation, et non d'arbitrage, contrairement au souhait initial des pays en développement.

Malgré l'apport de cette convention, son champ d'application est limité. Celui-ci découle tout d'abord de la définition des conférences maritimes donnée dans le chapitre I^{er} de la convention. Celles-ci concernent les services internationaux réguliers de marchandises effectués dans des limites géographiques déterminées par des transporteurs qui ont conclu entre eux un accord ou un arrangement dans le cadre duquel sont appliqués des taux de fret uniformes ou communs. Sont donc exclus non seulement les services de transport de voyageurs, mais également les services internationaux irréguliers tels que les transports à la demande.

Ce texte ne s'applique par ailleurs ni aux transports en vrac ni aux transports de pétrole. Dans la pratique, il concerne essentiellement les porte-conteneurs.

Le code ne s'applique en outre qu'entre les Etats parties à la convention, ce qui exclut naturellement les Etats qui ne souhaitent pas y adhérer pour quelque cause que ce soit. Il s'agit notamment des Etats-Unis, qui estiment que les dispositions de la convention sont contraires à leur législation antitrust, des Etats de la côte atlantique de l'Amérique du Sud, des Etats du Proche-Orient et de la partie continentale du Sud-Est asiatique. Il s'agit également du Japon, qui n'a pas encore pris de décision définitive. Ce dernier pays est en effet soumis à trois pressions contradictoires : celle des Etats-Unis, qui souhaitent qu'il n'adhère pas à la convention, celle des pays en développement, qui le poussent à y adhérer, et celle de ses intérêts propres, qui l'incitent à y adhérer en adoptant des réserves semblables à celles contenues dans le règlement communautaire du 15 mai 1979.

Par ailleurs, la convention ne s'applique pas de facto aux pays de l'Est, même si ceux-ci y ont adhéré. En effet, ils ont formulé une réserve consistant à exclure du champ d'application du code « les accords intergouvernementaux avec établissement des services communs ». Il s'agit en fait d'accords bilatéraux signés par ces Etats, qui désignent les compagnies chargées des transports maritimes, fixent leurs tarifs et répartissent leur trafic. Ces services qui ne résultent pas de la volonté des transporteurs exploitants — expression retenue par le code — mais de gouvernements qui les organisent, ne peuvent donc qu'échapper à l'organisation des conférences telle que fixée par le code. De ce fait, l'ensemble des trafics maritimes des pays socialistes est soustrait du champ de la convention.

Enfin, sont exclus du domaine d'application du code tous les trafics qui ne donnent pas lieu à conférences, et qui sont relativement nombreux.

Le code n'exclut pas l'existence d'indépendants. Plusieurs de ses dispositions sous-entendent même leur existence. Un tel rappel est important car certains pays en développement ont tenté, par le passé, de réduire la capacité d'action de ces outsiders, voire d'en supprimer l'existence.

De ces diverses exclusions, il résulte qu'on estimait en 1980 qu'un tiers du trafic international de la France serait soumis au code le jour où elle le ratifierait. Ce pourcentage se répartissait de la manière suivante : 22,14 p. 100 pour l'Afrique, 4,66 p. 100 pour l'Amérique latine, 6,23 p. 100 pour l'Asie.

L'évolution du trafic a été telle depuis cinq ans que ce chiffre ne serait plus aujourd'hui que de 29 p. 100.

La limite la plus importante au champ d'application de la convention résulte des réserves communautaires découlant du règlement du 15 mai 1979.

Lors de la négociation de la convention des Nations unies, les Etats membres de la C. E. E. s'étaient divisés, certains, comme la France, la R. F. A. et la Belgique, en approuvant l'esprit et la lettre, d'autres, comme la Grande-Bretagne, le Danemark et les Pays-Bas, s'y refusant.

Si les divisions traditionnelles entre pays chargeurs et pays transporteurs se trouvaient ainsi en partie reflétées, il apparaissait très rapidement que certaines dispositions de la convention étaient contraires au traité de Rome, ce que ne manqua pas de relever, dès le 15 juillet 1975, la Commission des communautés européennes. Cette attitude était confirmée par l'avis motivé envoyé par la Commission à la France, à la Belgique et à la R. F. A. le 23 décembre 1975.

Cet avis rappelle la compétence exclusive de la Communauté en ce qui concerne les éléments de la convention qui relèvent de la politique commerciale commune — droit de la concurrence, libre établissement, prestations de services — et souligne que cette compétence est indépendante de toute décision spécifique du conseil dans le cadre de l'article 84.2 du traité qui a trait à la navigation maritime.

Les principes généraux du traité s'appliquent obligatoirement, les Etats membres doivent, à l'égard de cette convention, mener une action commune conformément à l'article 116 du traité.

A la suite de cet avis motivé, des négociations se sont ouvertes et ont conduit au compromis de Bruxelles, adopté sous la présidence française, qui a donné lieu au règlement C.E.E. 954/79 du 15 mai 1979. Ce règlement permet essentiellement d'éviter les deux incompatibilités majeures entre le code et le traité de Rome.

D'une part, les droits préférentiels que la convention accorde aux compagnies maritimes nationales, combinés à la définition de ces compagnies, sont incompatibles avec l'article 52 du traité relatif au droit à l'établissement et à l'article 7 du traité relatif à l'interdiction de toute discrimination exercée en raison de la nationalité.

D'autre part, plusieurs dispositions sont contraires aux articles 85 et 86 du traité relatifs aux accords entre entreprises « susceptibles d'affecter le commerce entre Etats membres et qui ont pour objet ou pour effet d'empêcher, de restreindre ou de fausser le jeu de la concurrence au sein du Marché commun ».

Afin de pallier ces incompatibilités, le règlement n° 954/79 dispose que chaque Etat membre devra accompagner l'instrument de ratification ou d'adoption de trois réserves et d'une réserve interprétative.

En dépit de ces limites, l'apport du code est loin d'être négligeable. Aussi apparaît-il hautement opportun d'autoriser la ratification de cette convention, qui répond aux attentes des pays en développement de même qu'aux intérêts de notre pays. Tel était déjà le sentiment de la délégation de l'Assemblée nationale aux Communautés européennes lorsqu'elle a examiné ce texte sur rapport de M. Guy Lengagne en 1982.

Un projet de loi sera nécessaire pour appliquer le code dans notre ordre juridique interne. Il découle de certaines dispositions de la convention, prévoyant notamment que « les parties contractantes conféreront aux conférences et aux organisations de chargeurs la capacité nécessaire pour l'application des dispositions du code ».

Tel est l'objet du projet de loi n° 2583.

Voilà, monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce que je voulais dire. J'en aurai terminé en indiquant que ce projet de loi a été adopté à l'unanimité par la commission des affaires étrangères. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

M. le président. La parole est à M. Jean Lacombe, rapporteur de la commission de la production et des échanges pour le projet de loi relatif à l'application du code de conduite des conférences maritimes établi par la convention des Nations unies conclue à Genève le 6 avril 1974.

M. Jean Lacombe, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous allons approuver la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes conclue à Genève le 6 avril 1974, comme vient de le rapporter M. Mahéas au nom de la commission des affaires étrangères.

Consécutivement, le projet de loi soumis maintenant à notre examen précise l'application dans l'ordre juridique interne de certaines dispositions de la convention, tout au moins de celles qui relèvent de la loi. Cela se fait en accord, comme l'a souligné le précédent rapporteur, avec le compromis élaboré à Bruxelles au travers du règlement communautaire du 15 mars 1979.

Les conférences maritimes verront leur existence mieux assurée et leurs prérogatives renforcées. D'associations de fait elles deviendront la structure de droit commun d'organisations de trafics de ligne.

Il me paraît légitime d'analyser les conséquences économiques et commerciales, pour notre flotte de commerce, de l'application du code de conduite par rapport au trafic maritime international. C'est aussi pour notre assemblée une excellente occasion, monsieur le secrétaire d'Etat, de s'interroger sur l'avenir de notre pavillon sur les mers du globe. D'ailleurs, je n'avais pas manqué de m'interroger moi-même lorsque, il y aura bientôt deux ans, j'avais eu l'honneur, dans cette enceinte, de rapporter le projet de loi relatif aux mesures pouvant être prises en cas d'atteinte aux intérêts maritimes et commerciaux de la France. Mais, auparavant, pour apprécier les conséquences pratiques de l'entrée en vigueur du code de conduite pour la France, tant dans le domaine interne que dans celui des relations maritimes bilatérales qu'elle entretient avec de nombreux pays, il me paraît nécessaire de rappeler, plus brièvement cependant que je n'avais pensé le faire dans la mesure où le rapporteur qui m'a précédé s'y est employé d'une manière plus détaillée, ce que sont les conférences maritimes, les principales dispositions du code et leur champ d'application.

Les conférences maritimes sont, aux termes de la convention, constituées d'un groupe d'au moins deux transporteurs-exploitants de navires qui assurent des services internationaux réguliers pour le transport de marchandises sur une ligne ou des lignes particulières dans des limites géographiques déterminées et qui a conclu un accord ou un arrangement, quelle qu'en soit la nature, dans le cadre duquel ces transporteurs opèrent en appliquant des taux de fret uniformes ou communs et toutes autres conditions de transport concertées pour la fourniture de services réguliers ».

Les conférences maritimes sont donc tout simplement une entente entre armateurs pour se répartir des trafics, en mettant en commun des moyens et rationaliser les dessertes en concluant des accords portant sur les taux de fret, les horaires de départ et un certain nombre d'autres éléments. Vous trouverez dans mon rapport écrit les raisons historiques des conférences maritimes qui ont permis de mettre en œuvre les négociations aux Nations unies, puis l'élaboration de la convention.

Les principales dispositions du code — je n'y reviendrai pas en détail — tournent autour de quatre thèmes sur lesquels je pense qu'il est nécessaire de mettre l'accent : il s'agit d'abord de l'organisation des conférences maritimes ; il s'agit ensuite de leur fonctionnement ; il s'agit encore de la normalisation des relations avec les chargeurs et, enfin, d'une procédure de règlement des différends.

Le champ d'application du code résulte de l'application de trois critères : un critère matériel concernant le mode de transport employé ; un critère géographique relatif aux Etats qui seront parties à la convention, un critère juridique qui tient compte des réserves à la convention adoptées par tel ou tel autre Etat.

Ainsi le code de conduite des conférences ne couvre ni les transports en vrac, ni les transports à la demande, ni les compagnies indépendantes opérant hors conférences. Il ne concerne pas non plus la totalité du trafic de ligne. En effet, il est rappelé que les chargeurs ont le droit de choisir leurs transporteurs, y compris parmi les compagnies hors conférences.

Les Etats parties à la convention qui ont signé le texte de façon définitive peuvent être regroupés en quatre pôles principaux : l'Afrique dans sa quasi-totalité, l'Amérique centrale et la façade ouest de l'Amérique du Sud, le sous-continent indien et les pays insulaires d'Extrême-Orient, les pays socialistes. Le code ne s'applique pas dans les relations avec les Etats non contractants, notamment les Etats-Unis, le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande pour ce qui concerne l'O.C.D.E., la façade atlantique de l'Amérique latine, le Proche-Orient et l'Algérie pour ce qui concerne les pays en voie de développement.

On constate donc que la plupart des relations Nord-Sud sont couvertes par le code.

En outre, plusieurs Etats parties à la convention, en particulier les pays à commerce d'Etat, ont exclu de son champ d'application les services combinés établis en fonction d'accords gouvernementaux bilatéraux. Cela touche notamment à nos relations avec l'U. R. S. S. et la Pologne.

Le règlement communautaire du 15 mai 1979 constitue une deuxième catégorie de réserves. C'est une position commune de la Communauté économique européenne vis-à-vis de la convention qui résulte d'un compromis négocié entre les Etats membres.

Trois séries de réserves devront accompagner l'acte de ratification par les Etats membres.

La première porte sur le fonctionnement des conférences : la notion de compagnie nationale d'un Etat membre est étendue aux compagnies des autres Etats membres établies sur le territoire du premier.

La deuxième série de réserves concerne le partage des cargaisons suivant la règle des 40/40/20 : celle-ci ne sera pas appliquée entre les compagnies nationales européennes dans les trafics intracommunautaires.

La troisième série de réserves intéresse les compagnies nationales, qui pourront opérer entre elles une redistribution du volume de cargaison qui leur aura été attribué en application du code suivant des critères que j'ai rappelés dans mon rapport écrit.

Le projet de loi soumis à notre examen est la conséquence de l'entrée en vigueur du code pour la politique maritime française. C'est la mise en place d'un cadre juridique qui précise l'application de certaines dispositions de la convention. Ce projet définit les compagnies maritimes ayant vocation à demander l'accès à une conférence : son article 2 indique les conditions de cet accès. Certaines d'entre elles reprennent les dispositions prévues par la convention en ce qui concerne l'implantation du siège social et l'exercice du contrôle effectif en territoire français. D'autres imposent la nécessité pour les compagnies maritimes candidates d'avoir la qualité d'armateur aux termes de la loi du 3 janvier 1969, ce qui permet de donner une consistance économique au concept de compagnie nationale.

Le projet de loi, en son article 3, définit le rôle de l'Etat en cas d'échec des négociations en vue de l'accès à une conférence. Il précise les conditions dans lesquelles l'autorité administrative a la possibilité de prendre les mesures nécessaires pour régler le différend, en accord avec le compromis de Bruxelles du 15 mai 1979.

Trois types de critères sont prévus dans le projet de loi et contenus dans le compromis de Bruxelles : niveau et fréquence du recours à l'affrètement, incidence de la participation des compagnies demanderesse sur la qualité et l'efficacité de services assurés par la conférence compte tenu des prestations actuelles des parties concernées ainsi que de la situation et des perspectives du tonnage et du trafic et, enfin, participation directe ou indirecte au capital des compagnies demanderesse de personnes physiques ou morales ressortissantes d'Etats non membres de la Communauté économique européenne.

Le projet de loi tend à insérer dans le droit français diverses dispositions de la convention. Ainsi, son article 4 impose que les conférences maritimes et les organisations de chargeurs adoptent une forme juridique qui leur permette d'avoir la capacité nécessaire pour bénéficier des droits et remplir les obligations prévues par le code.

Ainsi, son article 5 exige que les conférences maritimes traitant du commerce extérieur français mais dont le siège est à l'étranger, aient un représentant en France. Quant à l'article 6, il précise le délai de prescription des actions en justice des plaignants français pour attirer devant les tribunaux français une conférence dont le siège serait à l'étranger.

Quelles sont les conséquences économiques possibles consécutives à l'application du code de conduite pour le commerce maritime français ?

Tout d'abord, la ratification par la France de la convention des Nations unies avec les Etats européens aura pour effet de faire entrer en vigueur le code puisque les minima requis à cette fin seront alors atteints. La participation des Etats européens permettra de dépasser le seuil de 25 p. 100 que constitue la limite inférieure posée par le code lui-même, les cinquante-deux Etats qui étaient déjà parties ne possédant que 20,45 p. 100 du tonnage maritime mondial.

Après ratification par le Gouvernement français, le code régira l'activité des conférences opérant sur les trafics de ligne reliant la France aux autres Etats parties à la convention.

Le code de conduite, je le répète, ne couvre ni les transports en vrac ni les transports à la demande. Il ne régit pas non plus la totalité du trafic de ligne.

L'estimation des réalisations des armements indépendants est délicate à opérer.

Sur les trafics de ligne mondiaux on peut estimer aujourd'hui que la pénétration des compagnies indépendantes varie de 5 à 35 p. 100. La présence d'armements indépendants est importante sur les lignes desservant l'Extrême-Orient, y compris le Japon. Elle représente 20 p. 100 du trafic sur la desserte des pays riverains de l'Océan Indien. A l'inverse, elle est faible sur les liaisons entre la côte ouest d'Afrique et l'Amérique latine — entre 5 et 10 p. 100.

Par ailleurs, l'application des règles de partage de cargaisons est conditionnée par un critère géographique qui exclut, d'une part, les pays qui n'ont pas ratifié la convention et, d'autre part, le trafic intracommunautaire, en vertu de l'application du compromis de Bruxelles.

Le code de conduite ne s'appliquera par conséquent qu'à environ 30 p. 100 du trafic maritime extérieur de la France. On trouvera dans mon rapport écrit la description de ce trafic.

La première conclusion économique que l'on peut tirer est que la part du trafic international de ligne assurée par l'armement ne devrait pas être sensiblement modifiée. A l'inverse, la reconnaissance du code de conduite comme norme de référence internationale devrait amener une certaine stabilité de nos relations commerciales maritimes. Avant même l'entrée en vigueur du code, ces règles ont constitué une référence à laquelle les Etats et les armements ont eu à se conformer. Ainsi, il semble que des modalités satisfaisantes d'exploitation des parts de trafic entre la France et plusieurs Etats d'Afrique de l'Ouest pouvaient être mises au point. Mais, quelle que soit la valeur des textes, monsieur le secrétaire d'Etat, rien ne vaut la volonté politique de préserver les intérêts français dans ce domaine.

Quel avenir pour notre flotte de commerce ? L'application du code, les accords bilatéraux hors code permettent au fond de tendre vers une mise en ordre des échanges maritimes, de parer aux législations unilatérales et aux abus qu'elles engendrent.

Mais au-delà ?

Même si, en 1984, sur le plan du trafic, on a enregistré pour la première fois depuis cinq ans un accroissement, les principaux indicateurs maritimes restent malheureusement mauvais pour plusieurs raisons.

En ce qui concerne les lignes régulières, qui nous occupent pour l'instant, l'offre des navires excède, sur la plupart des grands trafics, la demande de transport. Dans un tel contexte, les taux de fret n'ont marqué aucune hausse significative en 1984. Il est donc nécessaire et urgent de mettre en œuvre une politique courageuse, donc par définition difficile. C'est le prix qu'il faut payer pour la sauvegarde de notre flotte de commerce, et cela d'autant plus que, en dépit du contexte international, un certain nombre de difficultés sont spécifiques à la France.

Monsieur le secrétaire d'Etat, votre intervention devant le conseil supérieur de la flotte de commerce a constitué un événement incontestablement positif. Vous avez rappelé, au niveau des principes, un certain nombre de vérités : l'intérêt de l'Etat pour la flotte, la compétitivité reconnue comme un élément essentiel de sa survie, la nécessaire dimension internationale de l'activité des entreprises, la définition de règles claires pour l'achat, la vente et l'affrètement de navires, la nécessité de calquer la réglementation sur les règles internationales reconnues, la recherche d'une liberté ordonnée des transports maritimes internationaux, la modernisation des rapports sociaux.

Mais il faut aussi constater que notre pavillon est pénalisé dans la concurrence internationale par des réglementations et des charges spécifiques à notre pays. Il est évident que notre flotte de commerce contribue à classer la France au troisième rang des puissances maritimes du monde. Pour notre sécurité

ationale, pour notre commerce extérieur, pour l'emploi, pour la technologie maritime, nous devons impérativement maintenir l'importance de cette flotte, et cela sur des bases internationales.

Au-delà de l'enjeu économique, il s'agit de l'enjeu stratégique de la puissance française sur les mers du globe. C'est pourquoi, sur ce sujet, le groupe d'études des problèmes de la mer de notre assemblée se réunira prochainement pour entendre une délégation du comité central des armateurs de France, les syndicats et vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat — je le souhaite tout au moins. Il osera avec plus de vigueur encore le problème dans sa complexité, mais en essayant de dégager les enjeux et les solutions possibles.

J'en terminerai là, ayant débordé un peu le sujet du projet de loi que nous avons à examiner aujourd'hui et sur lequel j'avais à rapporter. Il me semblait qu'à l'occasion de ce rapport et des mesures concernant l'adoption du code de conduite des conférences maritimes — je vous renvoie à l'article 39 de la convention — il était un devoir de poser dans cette assemblée, ce qui n'est d'ailleurs pas souvent le cas les problèmes de notre flotte de commerce. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

M. Guy Langagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, vous êtes aujourd'hui saisis d'un projet de loi autorisant l'approbation d'une convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes et d'un projet de loi relatif à l'application de cette convention.

L'importance de cette convention, qui a déjà une longue histoire — les rapporteurs l'ont très clairement indiqué — est considérable. Il s'agit, en effet, de la première convention à vocation universelle qui soit un résultat concret du dialogue Nord-Sud. C'est dans ce contexte qu'il convient d'en apprécier la portée, par les conséquences qu'aura cette convention sur l'organisation des transports maritimes réguliers et même sur la croissance des relations économiques et commerciales internationales.

Le code de conduite des conférences maritimes, élaboré par la Conférence des Nations unies pour la coopération économique et le développement entre 1972 et 1974, vise à répondre aux préoccupations de trois ensembles de partenaires : celle des pays du tiers monde, soucieux de faire participer leur marine nationale à l'acheminement de leur commerce extérieur ; celle des pays européens, soucieux de donner un statut aux conférences dans lesquelles leurs compagnies exercent généralement leurs activités ; celle des chargeurs, tant européens que du tiers monde, souhaitant rationaliser leurs rapports avec ces groupements de transporteurs que constituent les conférences.

La convention apporte une réponse satisfaisante à ces trois aspirations dans la mesure où elle contribue à l'instauration de transports maritimes internationaux plus compétitifs et plus efficaces, dans lesquels les armements des différentes nations trouveront leur juste place. La France est favorable à tout accord international qui aille dans ce sens : il en est ainsi notamment de la convention dont nous traitons aujourd'hui.

D'ailleurs, dès 1982, je le rappelle, le Gouvernement a fait connaître clairement son intention de ratifier le code de conduite des conférences maritimes sous réserve, bien sûr, du règlement communautaire de 1979.

Les principales dispositions de la convention ont été exposées par le rapporteur. Je n'y reviendrai donc pas. Je souhaite seulement insister sur l'aspect le plus symbolique de son contenu : il concerne le fonctionnement des conférences et a trait aux droits de trafic reconnus aux compagnies membres, en particulier à celles des pays desservis par la conférence.

En accordant une part égale à ces compagnies, dites nationales, aux leurs trafics nationaux, tandis que les compagnies de pays tiers ont le droit d'obtenir une part appréciable du fret — 20 p. 100 par exemple, c'est ce que l'on appelle la règle indi-

cative du « 40-40-20 » — la convention innove profondément dans le secteur des transports maritimes et introduit les éléments d'un nouvel ordre économique que nous souhaitons promouvoir.

La France, la Belgique et la République fédérale d'Allemagne ont signé la convention dès le 30 juin 1975. Mais un avis motivé, émis par la Commission des communautés européennes, du 27 décembre 1975 nous a été opposé, affirmant la compétence communautaire en cette matière, notamment en raison des interférences de la convention avec certains principes du traité de Rome touchant aux droits d'établissement, à la non-discrimination ou aux règles de concurrence.

La négociation qui s'ensuivit fut longue, puisqu'elle a duré jusqu'à l'adoption du règlement du conseil du 15 mai 1979, car, faut-il le rappeler, la majorité de nos partenaires européens était opposée au code de conduite des conférences.

Actuellement, les Pays-Bas ont ratifié la convention ; la Grande-Bretagne et le Danemark devraient le faire dès ce printemps, en même temps que la Norvège et la Suède, s'ajoutant aux cinquante-neuf Etats qui sont déjà parties.

La convention étant entrée en vigueur le 6 octobre 1983, il est donc souhaitable que la France puisse, à son tour, la ratifier dans les prochains mois.

Bien que la convention soit précise et complète, quant aux règles que doivent suivre les conférences maritimes, certaines mesures d'application relèvent de la législation nationale de chaque Etat. Elles font l'objet du projet de loi d'application qui vous est présenté aujourd'hui.

Je n'insisterai que sur un de ses aspects ; il a trait à la détermination des compagnies qui, pour l'application du code, seront dites nationales.

Je rappellerai d'abord quel en est l'enjeu principal : le code reconnaît à toute compagnie de navigation d'un pays le droit d'être membre à part entière d'une conférence maritime qui assure le trafic extérieur de son pays, avec la faculté de détenir une part déterminée du trafic.

Le code laisse à chaque Etat le soin de définir les critères permettant de désigner les compagnies dites nationales.

Le règlement communautaire de 1979 ne régit que partiellement cette question en prévoyant que la sélection des compagnies candidates à la qualité des compagnies nationales, dans une conférence donnée, se fera par voie de négociations commerciales.

Pour le reste, il laisse les Etats membres libres d'intervenir, notamment s'agissant de régler les litiges entre ces candidats, pourvu que soit respecté le droit d'établissement au sein de la Communauté.

Dès lors, le Gouvernement a choisi de fixer dans la loi d'application les critères préalables généraux servant à déterminer les compagnies qui pourront participer à ces négociations.

Deux de ces critères sont importants.

Le premier concerne la qualité d'armateur et a pour objet de donner le caractère de compagnie nationale seulement aux sociétés dont le métier est d'exploiter des navires.

Le second critère impose l'usage à titre habituel et principal de navires sous pavillon français.

Cette dernière obligation est importante.

Elle l'est d'abord parce qu'elle permet de promouvoir l'utilisation de notre flotte, à laquelle vous savez tout le prix qu'attache le Gouvernement.

Elle l'est encore parce qu'elle place sur un pied d'égalité toutes les compagnies qui souhaitent accéder à la qualité de compagnie nationale au sens du code.

Elle l'est enfin parce qu'elle préserve les instruments concrets d'une politique maritime nationale, à savoir les navires et les marins.

Le pavillon n'est pas seulement l'expression d'une souveraineté manifestée sur les mers : il détermine aussi, par l'effet des lois qui lui sont associées, les conditions économiques d'exploitation d'une flotte, conditions dont nous souhaitons ici qu'elles soient identiques pour tous.

En outre, le projet de loi dispose, à l'article 3, comment seront réglés les litiges entre compagnies candidates à la qualité de compagnie nationale, lorsqu'elles ne parviennent pas à se mettre d'accord, lors de ces négociations commerciales, en prévoyant l'intervention de l'administration.

Celle-ci devra à la fois s'assurer du respect des critères que je viens d'évoquer et tenir compte de facteurs supplémentaires, dont la substance a d'ailleurs été mise au point lors de l'adoption du règlement communautaire de 1979.

A cet égard, j'indique que le projet de loi a été, comme nous en avons l'obligation, communiqué à la commission des Communautés qui a émis un avis favorable, dans la mesure où ce projet préserve l'exercice du droit d'établissement.

Le code de conduite ne régira en droit que l'activité des conférences de lignes régulières entre les Etats parties à la convention.

Mais cette situation ne rend pas compte de son impact réel — l'un des rapporteurs l'a d'ailleurs indiqué tout à l'heure.

Avant même sa pleine entrée en vigueur sur le plan juridique, le code est largement devenu une norme générale dont la portée dépasse les strictes limites des seuls trafics auxquels il s'impose. Il constitue aujourd'hui la référence internationale en matière de transports maritimes de lignes régulières.

La ratification de la convention par la France constitue donc, sur la scène maritime mondiale, un acte diplomatique important.

Sa signification sera appréciée par les pays en voie de développement, partenaires privilégiés du dialogue Nord-Sud, auquel notre pays accorde l'importance que vous savez. Elle le sera aussi par nos partenaires européens.

C'est pourquoi, je vous demande, au nom du Gouvernement, de bien vouloir, d'une part, autoriser l'approbation de cette convention, conformément au projet de loi qui vous est présenté ; d'autre part, adopter le projet de loi d'application qui en est le complément indispensable. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

M. le président. Dans la discussion générale commune, la parole est à M. Le Pensec.

M. Louis Le Pensec. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, si j'interviens dans ce débat, c'est pour traduire mon double souci : d'abord, mettre en perspective le texte qui nous est soumis, parce qu'il va engager durablement l'avenir de notre flotte de commerce ; ensuite, clarifier certaines dispositions que, pour ma part, je juge insuffisantes, voire dangereuses.

D'abord, je tiens à souligner l'importance décisive que va revêtir pour notre flotte de ligne la ratification du code de la C.N.U.C.E.D., dans les conditions fixées par le règlement de C.E.E. de 1979.

En effet, les modalités d'application du code, telles qu'elles sont envisagées, risquent d'affecter profondément nos relations avec les pays du Sud. Pour la première fois depuis un siècle de relations maritimes Nord-Sud, le code de la C.N.U.C.E.D. définit un corps de règles applicables aux compagnies opérant sur le même trafic : la plus importante consiste en une répartition du trafic, équilibrée, équitable entre les compagnies des pays en voie de développement et les compagnies des pays développés.

Voté en 1974 par la plupart des pays en développement, et par quelques rares pays développés, dont la France, le code, qui a suscité depuis dix ans l'hostilité des pays maritimes les plus libéraux, n'a pu entrer, de ce fait, en vigueur jusqu'à l'an dernier. Toutefois, pendant cette période, à l'initiative des pays du Sud et avec l'accord des compagnies françaises concernées, il est entré en pratique sur les liaisons qui intéressent nos compagnies, notamment avec l'Afrique, avec l'Amérique du Sud et avec certains pays d'Asie. En revanche, il a été décidé de ne

pas l'appliquer sur les trafics entre pays de l'O.C.D.E., qui représentent les deux tiers des échanges maritimes mondiaux par lignes régulières.

Ainsi les principes du code sont entrés en vigueur de fait au cours des dix dernières années entre les pays qui le souhaitent, dont la France, sans qu'il soit nécessaire de ratifier le code. Pourquoi donc ratifier la convention aujourd'hui ? S'il ne s'agit que de faire coïncider le droit et le fait, il n'y aurait là rien de normal. Mais, paradoxalement, les conséquences risquent d'être inverses. La ratification qui nous est demandée cet après-midi concerne accessoirement le code de la C.N.U.C.E.D. mais aussi, et à mes yeux c'est fondamental, les réserves sur le code introduites par le règlement du 15 mai 1979 de la C.E.E. — ces réserves, prises à l'initiative des pays maritimes ultra-libéraux, me semblaient hostiles aux principes du code de la C.N.U.C.E.D.

En conséquence, ce projet, qui intègre les dispositions communautaires, va remettre en cause des principes du code de la C.N.U.C.E.D. régissant les relations maritimes entre la France et les pays du Sud, notamment les pays africains. Je pense, entre autres, à la répartition du trafic : actuellement équitable, elle va être déséquilibrée au profit de nouveaux armements opérant hors conférences, ainsi que le prévoit le règlement de la C.E.E. de 1979.

Ce n'est donc pas le code de la C.N.U.C.E.D. qu'il nous est proposé de ratifier, mais le code de 1979, revu, corrigé par la commission de Bruxelles, qui n'avait pas du tout la même approche. De sérieuses atteintes à nos intérêts maritimes fondamentaux risquent d'en résulter. Lorsque l'on sait que près d'une centaine d'unités sont affectées à ces liaisons Nord-Sud, notamment avec l'Afrique, on devine la portée de la menace qui pèse sur notre flotte et sur l'emploi maritime.

A titre d'exemple, je signalerai deux cas.

D'une part, le trafic franco-tunisien, actuellement partagé de façon équitable entre les flottes des deux pays : on peut s'interroger sur ce que l'on est en droit de gagner à ouvrir ce trafic à tous les vents de la concurrence, y compris la plus déloyale !

D'autre part, le trafic franco-ivoirien, lui aussi équitablement réparti entre les pavillons des pays partenaires. Souhaitons-nous qu'il soit livré à la dérégulation et aux surenchères internationales, dont les dirigeants ivoiriens ont réussi à se préserver, depuis de nombreuses années, avec notre concours ?

A l'heure où dans le monde se déchainent les politiques de déréglementation de la part de certains Etats, aussi bien dans le secteur maritime que dans le secteur aérien, on peut se demander si le devoir de notre pays n'est pas au contraire de défendre ce qui reste d'organisation des trafics dans ces activités de service essentielles au maintien d'une souveraineté nationale.

Or la ratification du nouveau code, aux conditions fixées par les tenants de la déréglementation généralisée, ne peut, me semble-t-il, qu'aller à l'encontre de nos intérêts maritimes fondamentaux. Pour cette raison, en pleine connaissance des conséquences maritimes et politiques de ce texte, et à cause des tentations de fuite devant le pavillon national — elles apparaissent déjà — je souhaite que l'examen du projet complexe qui nous est soumis prenne en compte des conséquences encore insoupçonnées.

Je souhaite également que soient clarifiés les articles 2 et 3 du projet de loi d'application du code. La principale raison qui me conduit à recommander un examen vigilant du projet tient à l'ambiguïté de certaines dispositions, notamment celle qui concerne la définition de la notion de compagnie nationale, fondamentale à mes yeux.

Apparemment, l'article 2 semble donner une définition précise, par référence au concept d'« usage habituel et principal de navires battant pavillon français ». Malheureusement, cette référence, au demeurant assez imprécise, risque d'être tout à fait illusoire, car l'article 2, sans parler des dispositions de l'article 3 et d'autres, subordonne la clause de pavillon aux conditions et aux critères prévus par le règlement communautaire du 15 mai 1979 ainsi qu'au principe du droit d'établissement au titre du traité de Rome.

Or, pour qui connaît le contenu de ces textes, et les interprétations officielles qui y sont attachées, il n'est pas douteux que l'article 2 peut autoriser n'importe quel armateur euro-

péen, utilisant son propre pavillon, sous sa propre législation, à se voir reconnaître, sinon par l'autorité administrative française, du moins par les juridictions européennes, le statut de compagnie nationale française : partant, il aura accès au fonds de commerce habituel des armateurs français, tout en conservant un pavillon et un équipage étrangers.

Cet article me semble donc receler un danger réel, lourd de conséquences pour nos armateurs traditionnels. Les dispositions de ce texte vont au-delà de la simple reconnaissance du droit d'établissement. En fait, il autorise tout armateur européen établi en France, mais recourant au pavillon et à la législation sociale de son pays d'origine, à bénéficier du même droit d'accès au trafic national qu'un armateur traditionnel sous pavillon français.

Or le principe de la liberté d'établissement dans la Communauté économique européenne n'autorise en rien de semblables pratiques dans toute autre activité commerciale ou industrielle. Imaginez-t-on un industriel européen qui, installé en France, refuserait d'appliquer notre législation sociale ? Pourtant, telle est la situation qui va être reconnue aux armateurs de la Communauté économique européenne et à tous les autres possédant une filiale à Londres ou au Pirée.

Il s'agit donc, je le répète, d'une innovation que je considère comme grave. On devine les dangers que ne manquera pas de susciter un tel projet, notamment pour nos armateurs qui risquent d'être incités, inévitablement, faute d'une harmonisation des législations sociales européennes, à recourir, sous couvert de « légitime défense », aux facilités qu'offrent les pavillons les plus complaisants de la Communauté économique européenne, au détriment de l'emploi de nos propres officiers et marins.

Ainsi, les précautions prises par les textes, telles que la référence à la loi du 3 janvier 1969, censée préciser la qualité d'armateur — mais elle ne donne qu'une vague définition, sans conséquence pratique — ne sont qu'apparentes et il y a tout lieu de craindre que le concept de compagnie nationale ne se dilue dans celui de société maritime européenne, ce qui aggraverait les tentations actuelles d'abandon du pavillon national par certains de nos armateurs.

Au total, dans son état actuel, ce projet mérite un complément d'examen dans le sens d'une meilleure prise en considération de nos intérêts nationaux et des dangers de la conjoncture internationale.

Je souhaite donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que le Gouvernement modifie le projet de loi relatif à l'application du code de conduite afin d'empêcher toute dérive dans l'interprétation de la notion de compagnie nationale. Je souhaiterais qu'à la fin de l'article l'on supprime la mention « à titre habituel et principal » et que l'on ajoutât après les mots : « et font usage », l'expression : « à titre exclusif, sauf dérogation occasionnelle délivrée par l'autorité administrative, de navires battant pavillon français ». Cette formulation définit une règle absolue qui est la qualité de compagnie nationale qui doit être exclusivement liée au pavillon national. Les affrètements de navires étrangers doivent être l'exception et doivent être soumis au contrôle et à l'autorisation de l'administration.

Je souhaite en second lieu que soit supprimé l'alinéa a de l'article 3.

On pourrait ainsi au début de la deuxième partie de cet article, remplacer la formule : « Elle prend en considération... » par les mots : « Elle peut prendre en considération... » car il n'est pas nécessaire de reprendre dans le texte de loi français les critères énoncés dans la déclaration qui figure au procès-verbal de la session du conseil des ministres de la C. E. E. de 1979.

Cette déclaration n'a qu'une valeur indicative et non juridique, elle n'a pas à être reprise dans la loi française. Si le Parlement doit ne pas prendre de dispositions contraires au règlement communautaire, il n'a pas pour autant à avaliser, à consacrer dans une loi une déclaration d'intention annexée au procès-verbal du conseil des ministres. C'est à la lumière de la façon dont sera reçue cette proposition, monsieur le secrétaire d'Etat, que j'apprécierai la suite à donner à ce projet, au moment du vote. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. André Duroméa. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les deux textes qui sont aujourd'hui soumis conjointement à notre discussion concernent la convention relative au code de conduite des conférences maritimes.

Ce code de conduite de la C.N.U.C.E.D. — conférence des Nations unies pour le commerce et le développement — fut signé en 1974 par de nombreux pays, dont, dois-je le rappeler ?, la France.

C'est principalement à la demande des pays en voie de développement que celui-ci fut mis en chantier. Il s'agissait de modifier la situation de l'époque qui faisait que sur les lignes régulières les seuls pays développés se répartissent le trafic.

Ainsi, ce code devait permettre d'aider les pays en développement à prendre la place qui leur revenait dans les transports maritimes, de lutter plus efficacement contre les pavillons de complaisance et de mieux répartir les transports en tenant compte du niveau des échanges extérieurs de chaque pays.

C'est après dix ans de discussion qu'un accord a été obtenu. Bien que limité, il représentait un pas en avant. En effet, la règle dite des 40/40/20 qu'il instituait permettait une meilleure organisation des transports maritimes, garantissant à chaque pays concerné une part de trafic.

C'est en ce sens que nous étions et restons favorables à la ratification de cette convention. Les projets de loi qui nous sont soumis aujourd'hui ne nous poseraient aucun problème si — car il y a un si ! — la ratification ne s'accompagnait de réserves.

La question se pose d'ailleurs de savoir si l'on peut les qualifier de telles, étant donné qu'il s'agit de dénaturer le code de conduite.

De quoi s'agit-il donc ? Ces réserves, qui doivent accompagner la ratification, nous sont imposées par la commission de la Communauté économique européenne en vertu du règlement 954/79 de la C.E.E.

Ce règlement est en fait une remise en cause de la règle des 40/40/20, non seulement pour les membres de la Communauté, mais aussi pour les membres de l'O.C.D.E. parties à l'accord.

Les 40 p. 100 revenant à une compagnie nationale ou à un groupe de compagnies nationales sont mis dans un « pot commun » et ensuite redistribués selon des critères qui sont, pour le moins, mal définis. Il est bien question d'une remise en cause du code de la C.N.U.C.E.D.

Il nous est donc proposé de voter un texte qui, lorsqu'il sera assorti de réserves sur lesquelles nous n'avons pas à nous prononcer, ne sera plus le même.

Cela ne s'arrête pas là. Du fait de décisions de la commission européenne, c'est, en fait, la flotte battant notre pavillon qui se voit menacée. Ainsi, selon la commission, notamment par la voix de M. Etienne Davignon, bien connu pour son plan de casse de la sidérurgie, les réservations de trafic au cabotage national n'auraient pas lieu d'être. De même, le loi de 1928 sur nos approvisionnements énergétiques serait à bannir.

Ce qui est clair, c'est que la politique qui est menée dans ce domaine, comme d'ailleurs dans bien d'autres, répond au mieux aux intérêts du patronat et à l'offensive menée pour aller au plus vite à l'internationalisation de la flotte. Les passages, de plus en plus fréquents, de navires sous pavillon de complaisance, vont, eux aussi, dans ce sens.

Il n'est d'ailleurs pas étonnant que la société française de transport maritime en prenne actuellement l'initiative.

En effet, comment ne pas rapprocher cette décision prise par une société dirigée par un homme qui est également président du comité central des armateurs de France, — le C.N.P.F. maritime — des déclarations faites par le délégué général de ce même comité sur « l'indispensable internationalisation de la flotte » ?

Dois-je rappeler que, lors de la discussion sur le budget du secrétariat d'Etat à la mer, j'avais souligné que l'hémorragie qui affectait notre flotte n'était pas uniquement due au retrait des navires âgés ou inadaptés, mais également à l'internationalisation de la flotte, c'est-à-dire au recours au pavillon de complaisance. Pourtant, la lutte contre les pavillons de complaisance devrait être prioritaire. Cette forme d'exploitation des navires signifie non seulement une concurrence déloyale mais aussi des risques supplémentaires d'événements de mer et une régression sociale pour les marins.

D'aucuns nous affirment que cette pratique est nécessaire pour maintenir l'emploi et pour réduire les charges sociales, paraît-il trop importantes en France. Soit ! Mais examinons ce qui se passe ailleurs. En Grande-Bretagne, par exemple, les charges sociales sont fiscalisées. Les salaires des navigants sont inférieurs à ceux des Français, l'armement a recours à une main-d'œuvre « coloniale » et, donc, peu payée. Or, la flotte anglaise diminue.

Non, vraiment, les motifs invoqués ne peuvent être retenus.

On nous dit aussi que l'emploi de nos marins ne peut subsister qu'à cette condition. Or, le transfert sous pavillon de complaisance va s'effectuer au détriment de l'emploi.

Le C. C. A. F. envisage l'armement des navires par des équipages partiellement français. « Partiellement français », dans quelles conditions !

Il s'agit en fait d'une attaque en règle contre la protection sociale du monde maritime, contre l'E. N. I. M. dont les difficultés seront encore accentuées, et contre le code du travail maritime, les conventions collectives et les accords contractuels.

Et lorsque vous indiquez, monsieur le secrétaire d'Etat : « Nous verrons bien si les demandes contreviennent aux règles internationales ou pas », je me permets de vous rappeler les nombreuses conventions adoptées par notre pays concernant le statut social des marins et les pavillons de complaisance.

Le traité de Rome n'indique-t-il pas, dans plusieurs de ses articles, la volonté des signataires de mettre tout en œuvre pour assurer le progrès social et l'harmonisation des régimes sociaux dans le sens du progrès ?

Or, ce qui est proposé aujourd'hui et ce que nous préparent les réserves jointes à la ratification du code de conduite, c'est une harmonisation vers le bas, et un retour en arrière pour l'institution de discriminations qui peuvent prendre un caractère raciste, des marins embarqués sur un même navire étant traités de manière différente suivant leur nationalité.

De plus, l'intérêt économique du pays est, lui aussi, mis en cause par la réduction continue de notre flotte. La baisse importante des crédits consacrés à la flotte de commerce n'est pas de nature à doter notre pays d'une flotte de taille suffisante, surtout important pour notre économie. Le pavillon français ne couvre que 25 p. 100 des tonnages transitant par nos ports. Il est donc urgent que des mesures importantes soient mises en œuvre pour assurer le redressement commandé par l'intérêt national, d'autant plus que la voie maritime est le vecteur privilégié de notre commerce extérieur et que l'activité de notre flotte conditionne, dans une large mesure, le développement des autres secteurs maritimes.

Il ne s'agit pas de nier l'adaptation nécessaire aux mutations du transport maritime international. Mais cette adaptation passe par un effort important de renouvellement de notre flotte. Elle nécessite une politique offensive de l'armement français, un effort de modernisation et d'imagination. Or, il est encore fait appel à de vieilles recettes qui, pour le seul profit de la haute finance internationale, aggravent le chômage, accentuent les risques d'événements de mer et bradent notre indépendance nationale.

Nous ne pouvons laisser se développer une telle opération, qui est dangereuse pour notre pays.

Or, les réserves qui sont jointes à la ratification de la convention vont tout à fait dans le sens de l'internationalisation de notre flotte.

Certes, comme cela a été dit, la portée en reste encore limitée, puisqu'il ne s'agit que de conférences et qu'une partie du trafic maritime se fait hors conférences. Seulement, c'est

un engrenage dans lequel nous nous engageons et la mise en place d'une logique qui n'a rien à voir avec l'intérêt national et qui exprime la volonté du patronat maritime.

Qu'en sera-t-il, demain, du cabotage national, de l'indépendance de nos approvisionnements et, plus généralement, de la flotte battant pavillon français ? La ratification par la France de la convention des Nations unies pour un code de conduite des conférences maritimes était, nous l'avons souvent dit, une bonne chose. Mais il résulte des réserves qui accompagnent cette ratification qu'une bonne part de la convention est dénaturée. C'est pourquoi nous ne voterons pas les textes qui nous sont soumis aujourd'hui. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles des projets de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 90 du règlement.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs les députés, après avoir écouté avec beaucoup d'attention les différents intervenants, je veux revenir très succinctement sur quelques-unes de leurs remarques.

L'un des rapporteurs a exprimé son appréhension de voir ce qu'il a appelé, à juste titre, une « internationalisation de la flotte ». En effet, il craint qu'en laissant partir quelques navires, nous ne mettions le doigt dans un engrenage et qu'ainsi presque toute la flotte française ne passe sous pavillon étranger, voire sous pavillon de complaisance.

Ces craintes sont aussi les miennes. A propos de l'exemple qu'il a cité il y a quelques instants, j'ai déjà apporté une réponse claire, qui m'a valu d'ailleurs une réaction assez vive des armateurs. Je démontre ainsi très concrètement que, non seulement par des déclarations à l'Assemblée, mais par mes actes, son souci est aussi le mien.

J'en viens au problème qui nous occupe ici. La question a été, à juste titre, posée de savoir s'il faut ou non ratifier le code de conduite. Je ne vous cacherai pas que je me suis moi-même interrogé. Dès l'instant en effet où le nombre de pays qui l'ont ratifié était suffisant, le code est entré en vigueur. Dès lors, on pouvait se demander ce qu'apporterait de plus sa ratification par la France. Je le répète, je me suis personnellement posé la question. Ma réponse tient en trois remarques.

Première remarque : le Gouvernement français a déclaré clairement, dès 1982, qu'il s'engageait à ratifier le code de conduite, pour honorer sa signature, suivant les conditions, bien sûr, prévues par la Communauté économique européenne.

J'ai toujours indiqué très clairement, lors de toutes mes interventions, qu'il devait y avoir une continuité dans l'action gouvernementale, et c'est pourquoi ma première réaction a été de déclarer qu'il fallait procéder à cette ratification. Je n'ai pas changé d'avis. Il me semble normal que des déclarations gouvernementales, même si elles remontent à trois années, soient suivies d'effet.

On peut soutenir qu'en 1982 nous nous sommes trompés, et qu'il faut aujourd'hui revenir sur cette décision.

J'en viens donc à ma deuxième remarque. Si nous ne ratifions pas, eh bien ! nous perdrons le bénéfice des droits que le code nous garantit, par exemple dans l'Océan Indien ou en Amérique latine.

Troisième remarque : si nous ne ratifions pas, nous risquons de nous trouver désarmés face à certaines réservations des cargaisons dites « gouvernementales », auxquelles nous pourrions être amenés à nous opposer — on pourrait, à nouveau, citer l'exemple de l'Amérique latine.

J'en viens maintenant à l'argument qui m'a été opposé de la dérégulation qu'introduirait le compromis de Bruxelles.

C'est un argument qui, pour moi, a son poids, mais en sens inverse de ce qui est suggéré. Si l'on regarde la carte du monde maritime et que l'on examine quels sont les pays qui ne sont pas « codistes », on découvre le plus ultra-libéral d'entre eux, les U. S. A. Je me dis que la France n'a pas à être à ses côtés — même si nos relations avec lui sont extrêmement amicales —, dans la mesure où la manière dont il fait fonctionner sa flotte de commerce ne me paraît pas toujours exemplaire.

Donc, je dis non ! La France n'a pas à être aux côtés de ces pays ultra-libéraux qui ont refusé d'adhérer à un code qui leur imposerait des contraintes. Car je pense qu'en dépit de ses imperfections — et sur ce point je ne suis en désaccord avec aucun des intervenants — le code a un effet régulateur.

On a évoqué aussi la question des rapports entre la France et les pays en voie de développement. Parlons d'abord de la côte d'Afrique. Eh bien ! je peux dire que nous avons en pratique anticipé l'application du code. Dans l'océan Indien, en revanche, plusieurs pays attendent notre ratification pour reconnaître pleinement à nos compagnies leurs droits. Nous rejoignons là ce que je disais tout à l'heure sur l'effet négatif d'une non-ratification. Nous risquerions alors de ne pas obtenir certains trafics que nous pouvons espérer.

Je voudrais maintenant insister sur un argument d'ordre politique. Tous les pays en voie de développement ont, à plusieurs reprises et publiquement, pressé notre pays de ratifier le code de conduite. C'est ainsi que la Côte d'Ivoire, dont le ministre de la marine, M. Lamine Fadika, est très connu chez nous, nous dit : « Ratifiez le code de conduite nous vous le demandons ».

Je voudrais enfin, sans trop m'étendre, évoquer quelques exemples. On a cité des pays d'Afrique, dont la Côte d'Ivoire, l'Algérie et la Tunisie. Du premier j'ai déjà parlé. Pour l'Afrique du Nord qu'en est-il ?

L'Algérie n'est pas codiste et n'a pas l'intention de le devenir. C'est dire que nos relations maritimes avec ce pays ne sont pas en cause dans cette affaire.

La Tunisie, elle, est codiste. Mais elle nous a confirmé il y a peu qu'elle souhaite conserver le cadre de l'accord bilatéral qui nous lie à elle. Cela est d'ailleurs tout à fait possible, car ce pays n'est pas à proprement parler desservi par une conférence maritime mais par un service commun intergouvernemental non soumis au code. Donc, le problème de la Tunisie ne se pose pas non plus.

De manière plus générale, je rappelle que le code de conduite ne concerne pas les transports de lignes régulières, qui ne sont pas organisés en conférences mais qui le sont directement par des accords bilatéraux dits « de services communs intergouvernementaux ».

J'en viens maintenant à la deuxième partie de notre discussion et au problème des compagnies nationales. C'est un vrai problème : celui de la définition d'une compagnie maritime nationale française. La formule que nous proposons, à savoir le « recours habituel et principal au pavillon français », est-elle la meilleure ou vaudrait-il mieux écrire : recours « exclusif » au pavillon français ?

Cette formulation poserait un problème de fond et un problème pratique. Le problème de fond résulte du fait que la plupart des compagnies françaises ont besoin d'affréter ici ou là et de façon plus ou moins permanente un certain nombre de navires étrangers. C'est, par exemple, le cas de la C. G. M. pour la desserte de l'Amérique latine, aussi bien dans le golfe du Mexique que sur la façade Pacifique : c'est aussi le cas des Chargeurs réunis, pour certaines dessertes en Extrême-Orient, et même de la compagnie Delmas-Vieljeux, qui affrète ponctuellement des navires étrangers sur la côte d'Afrique. Nos principaux armements risqueraient ainsi de ne pas être considérés comme compagnies nationales pour l'application du code de conduite.

On nous répond à cela qu'il faudrait tempérer l'obligation de recours exclusif par un régime de dérogation accordées par l'Etat. J'en viens alors au problème pratique qui est posé. C'est en effet une dérogation permanente qu'il faudrait accorder aux principaux armements français et, en particulier, au premier d'entre eux, la C. G. M., qui est un armement nationalisé.

Ce ne serait ni sain ni souhaitable. Je suis bien sûr d'avis que l'Etat contrôle l'octroi du label de « compagnie nationale » par le moyen d'une exigence de pavillon. Mais il me paraîtrait contradictoire d'exiger à cette fin un recours exclusif au pavillon français et de prévoir une dérogation qu'on serait amené à accorder dans 80 p. 100 des cas.

C'est pourquoi la formation que j'ai proposée, et qui est le fruit d'une longue réflexion, me paraît être sinon la meilleure, du moins la moins mauvaise. Je m'en remets néanmoins à la sagesse de la commission et je suis prêt à examiner toutes les suggestions qu'elle voudra bien me soumettre éventuellement pour affiner cette notion.

On a parlé enfin de la portée des réserves communautaires à l'égard des pays en voie de développement. A cet égard, je voudrais éviter que l'on commette un contresens en rappelant que ces réserves portent non sur les trafics Nord-Sud, mais uniquement sur les trafics intracommunautaires, ou plus exactement intra-O. C. D. E., qui, de toute façon, n'auraient pas été soumis aux règles de partage des cargaisons code en raison des règles du traité de Rome et de l'O. C. D. E. J'ajoute que si le règlement de 1979 prévoit en outre une redistribution de leurs parts de trafic entre compagnies européennes, cette disposition signifiera en pratique le maintien de nos parts de trafic acquises commercialement, notamment sur la côte d'Afrique. Par ailleurs, le règlement de 1979 ne permet pas à n'importe quelle compagnie européenne de devenir compagnie nationale sans n'importe quel pays : il préserve les compétences des Etats membres pour procéder, sous certaines conditions, à leur désignation.

Telles sont, mesdames, messieurs les députés, les quelques réponses que je voulais apporter aux interrogations, toutes légitimes, qui ont été formulées. Vous avez indiqué, monsieur le président, qu'un certain nombre d'amendements avaient été déposés par la commission. Je suis naturellement prêt à les examiner, ainsi que toute proposition qu'elle pourrait me faire ultérieurement.

APPROBATION D'UNE CONVENTION DES NATIONS UNIES

M. le président. Nous abordons, en premier lieu, l'examen de l'article unique du projet de loi autorisant l'approbation d'une convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes.

M. Louis Le Penec. Je souhaiterais, monsieur le président, obtenir une précision de la part du Gouvernement.

M. le président. Vous avez la parole, mon cher collègue.

M. Louis Le Penec. Pour dissiper une ambiguïté qui subsiste, j'aimerais savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, si dans l'esprit des amendements que j'ai suggérés tout à l'heure, la discussion — bien entendu, avec la commission — pourra se poursuivre en deuxième lecture, en vue d'améliorer le projet.

M. le président. Monsieur le député, nous en sommes à la convention. C'est sur le second projet que portent les amendements.

Article unique.

M. le président. « Article unique. — Est autorisée l'approbation de la convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes (ensemble une annexe), conclue à Genève, le 6 avril 1974, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

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

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

APPLICATION DU CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES

M. le président. Nous en arrivons à l'examen des articles du projet de loi relatif à l'application du code de conduite des conférences maritimes établi par la convention des Nations Unies, conclue à Genève, le 6 avril 1974.

Article 1^{er}.

M. le président. Art. 1^{er}. — La présente loi s'applique, dans les conditions prévues par la convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, conclue à Genève le 6 avril 1974 :

« 1. aux conférences maritimes dont les compagnies membres transportent, dans le cadre de services internationaux réguliers, des marchandises du commerce extérieur français, en provenance ou à destination d'un autre Etat partie à la convention ;

« 2. aux chargeurs et aux organisations de chargeurs qui ont leur domicile, leur siège social ou leur principal établissement sur le territoire de la République française. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Ont seules vocation à demander, dans les conditions prévues par le règlement C.E.E. n° 954/79 du 15 mai 1979, l'accès en qualité de compagnie maritime nationale à l'une des conférences maritimes mentionnées à l'article 1^{er}, les compagnies qui, d'une part, répondent aux conditions prévues au chapitre 1^{er} de la convention du 6 avril 1974 ou bien bénéficient du droit d'établissement au titre du traité instituant la Communauté économique européenne, et qui, d'autre part, ont la qualité d'armateur aux termes de la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes, et font usage, à titre habituel et principal, de navires battant pavillon français. »

M. Jean Lacombe, rapporteur de la commission de la production et des échanges, a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'article 2 :

« Ont seules vocation à participer aux négociations commerciales, dans les conditions prévues par le règlement C.E.E. n° 954/79 du 15 mai 1979, en vue de l'accès en qualité de... » (le reste sans changement).

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Lacombe, rapporteur. Cet amendement de précision souligne que l'accès à une conférence maritime est déterminé par des négociations commerciales.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2, modifié par l'amendement n° 1.

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

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — L'autorité administrative, saisie par les compagnies concernées ou par l'une d'entre elles, et après avoir entendu l'ensemble de celles-ci, statue sur la qualité de compagnie maritime nationale en vue de l'accès à une conférence maritime déterminée.

« Elle prend en considération les critères suivants :

« a) niveau et fréquence du recours à l'affrètement par les compagnies parties au différend, sans que cette circonstance puisse contrarier l'application des dispositions de l'article 2 ;

« b) incidence de la participation des compagnies demanderesse sur la qualité et l'efficacité des services assurés par la conférence, compte tenu des prestations actuelles des parties concernées ainsi que de la situation et des perspectives du tonnage et du trafic ;

« c) participation directe ou indirecte au capital des compagnies demanderesse de personnes physiques ou morales ressortissantes d'Etats non membres de la Communauté économique européenne, lorsque ces Etats n'offrent pas aux ressortissants français et aux compagnies dans lesquelles ceux-ci détiennent des intérêts un traitement et des avantages réciproques et effectifs. »

M. Jean Lacombe, rapporteur, a présenté un amendement, n° 2, ainsi libellé :

« Après les mots : « statue sur » rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 3 :

« les litiges nés de l'application de l'article 2 de la présente loi. Les autres litiges entre compagnies participant aux négociations commerciales sont régis selon les voies de droit qu'elles choisissent. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Lacombe, rapporteur. Il s'agit d'éviter que l'autorité administrative ait à trancher des différends concernant directement l'accès à une conférence maritime, ces différends étant en partie de nature commerciale. Ne doivent relever de sa compétence que les litiges relatifs à la participation aux négociations commerciales en vue de cet accès.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est favorable à cet utile complément.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. **M. Jean Lacombe, rapporteur,** a présenté un amendement, n° 3, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 3 :

« Pour le règlement de l'ensemble de ces litiges, il est tenu compte, en tant que de besoin, des critères suivants : »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Lacombe, rapporteur. Je rejoins le souci exprimé par notre collègue Louis Le Pensec sur ce problème particulier. Cet amendement a pour objet d'étendre la prise en compte des critères a, b et c de l'article 3 au règlement de l'ensemble des litiges, c'est-à-dire à ceux qui, n'étant pas relatifs à la participation aux négociations commerciales, sont régis directement entre compagnies selon les voies de droit qu'elles choisissent.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

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

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

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

Articles 4 à 7.

M. le président. « Art. 4. — Pour bénéficiaire des droits et remplir les obligations qui leur sont dévolus par la convention du 6 avril 1974, les conférences et les organisations de chargeurs doivent revêtir une forme juridique qui leur donne capacité à cet effet. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

« Art. 5. — Les conférences maritimes dont le siège est à l'étranger doivent désigner en France un représentant dûment mandaté pour agir en leur nom, dans les affaires relatives à l'application de la convention. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Toute action en justice fondée sur l'application de la convention du 6 avril 1974 doit être intentée dans le délai de :

« — deux ans à compter de la date à laquelle est né le droit à l'action ;

« — ou de six mois à compter de la date à laquelle l'échec de la procédure de conciliation obligatoire internationale, prévue au chapitre VI de la convention, a été constaté, quand cette procédure a été utilisée. » — (Adopté.)

« Art. 7. — Les conditions d'application de la présente loi sont fixées en tant que de besoin par décret en Conseil d'Etat. » — (Adopté.)

Vote sur l'ensemble.

M. le président. La parole est à M. Le Pensec.

M. Louis Le Pensec. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai énoncé tout à l'heure les raisons qui me conduisent à formuler des réserves expresses à l'égard de ce projet de loi. J'ai suggéré des amendements et j'ai cru comprendre que vous étiez disposé à examiner en seconde lecture les moyens de les prendre en compte, dans leur esprit ou dans leur lettre. C'est seulement à cette condition que, pour ma part, je ne voterai pas contre ce texte. Je souhaite donc que vous me confirmiez votre volonté de pousser plus avant la concertation parlementaire.

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

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le député, j'ai en effet indiqué tout à l'heure dans la discussion que vos propositions méritaient d'être examinées, et je me suis alors tourné vers la commission pour lui signifier que j'étais prêt à engager ultérieurement la discussion avec elle à ce sujet. Je suis donc en parfait accord avec vous : mes collaborateurs et moi-même examinerons avec la plus grande attention les amendements que, comme le veut la tradition de l'Assemblée nationale, la commission pourrait déposer en deuxième lecture.

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

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

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

— 2 —

PECHE MARITIME

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi modifiant le décret du 9 janvier 1952 sur l'exercice de la pêche maritime (n° 2579, 2608).

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

M. Jean Peuziat, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la mer, mes chers collègues, le projet de loi qui est soumis à l'Assemblée nationale vise à actualiser et à adapter notre législation maritime aux situations navales que nous connaissons : création de l'Europe bleue et élargissement de la Communauté. Ce texte est important pour notre pays, mais surtout pour les marins et pour toutes les activités liées à la pêche.

Je me plais toujours à répéter, et surtout à Paris, que la France, avec 5 000 kilomètres de côtes et 11 millions de kilomètres carrés de ressources nationales à gérer et à développer, est une grande nation maritime. Le chiffre d'affaires des produits de la mer atteint 5 milliards de francs, mais le déficit de la balance extérieure de ces produits dépasse les 4 milliards de

francs. Dès lors, le but principal de notre action est de favoriser le renouvellement et le développement de notre flottille de pêche en tenant compte de l'évolution des techniques et des avancées du droit international de la mer.

Les textes législatifs régissant cette activité économique sont anciens, souvent archaïques, parfois caducs. Le décret de base que nous reformons aujourd'hui date, ne l'oublions pas, du 9 janvier 1852. La loi du 1^{er} mars 1888 et son décret constituent les piliers de la réglementation dans le domaine maritime. On reconnaît dans la marine la valeur de l'œuvre de Colbert, mais les siècles ont passé, les activités maritimes ont changé et il est temps que la France révise sa législation.

Dans cette législation ancienne, certains chapitres ont certes été adaptés aux mutations de notre temps. Ainsi, le 5 juillet 1963, notre assemblée a adopté un texte relatif au régime de saisie des navires en infraction. Mais le monde de la mer aurait souhaité une grande loi maritime à l'image de ce qu'est maintenant la pêche en mer. Cela ne s'est pas encore fait, mais nous considérons que les réformes et les adaptations ponctuelles qui sont en cours, notamment celles contenues dans ce projet de loi, représentent une avancée importante.

La voie des réformes étant ouverte, il faut continuer, car la pêche pratiquée aujourd'hui n'est plus celle qui s'est développée au siècle dernier. L'extraordinaire évolution des techniques, la connaissance approfondie de l'état des ressources, les grandes avancées de la recherche scientifique ont transformé les pêches maritimes en activités modernes utilisant pleinement les technologies de pointe. Il convient donc d'adapter notre appareil législatif aux évolutions qui ont modifié en profondeur les conditions de cette activité. C'est la première raison d'être de ce projet de loi.

Mais nous sommes aussi à l'heure de l'Europe bleue. Les ressources maritimes de la France sont aujourd'hui puisées à 60 p. 100 dans les eaux communautaires qui ne sont pas françaises. Et la pêche est la seule de toutes les activités économiques dont la production même se puise dans des zones internationales. L'Europe de la mer, ce n'est pas seulement un marché commun — j'y insiste — c'est aussi et surtout le lieu commun des pêches. C'est dans le même champ que tous les pays européens puisent leur richesse, que les travailleurs de la mer pratiquent des pêches, souvent de techniques différentes, ce qui pose fréquemment des problèmes de cohabitation.

Cette originalité du lieu de travail commun ainsi que la reconnaissance des droits historiques des pêcheurs nécessitent une politique commune des partenaires européens, une politique cohérente et dynamique. Ce fut l'Europe bleue, née le 25 janvier 1983.

La fixation des totaux autorisés de capture, la répartition des quotas entre Etats, la gestion et la conservation des ressources sont fixées dans ce cadre. Nos pêcheurs, il faut le dire, en retirent une sécurité indéniable et leur espace d'intervention est bien défini. Les droits sont maintenus dans la zone des douze milles et l'accès aux eaux communautaires est réglementé. Pour nous, Français, cet accès est primordial, car 60 p. 100 de nos prises proviennent, je le répète, des eaux communautaires non françaises.

En vertu de l'article 5 du traité de Rome, l'ensemble des règlements pris par la Communauté s'imposent à la législation des Etats membres et sont directement applicables. C'est pourquoi il convient d'adapter notre législation à cette nouvelle donne européenne. C'est la deuxième raison d'être de ce projet de loi, qui intervient à point nommé à quelques mois de l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans le Marché commun.

Mais quelle que soit la valeur des réglementations européennes, leurs effets s'annulent si elles ne sont pas respectées. Or, en matière de pêche, le contrôle est des plus difficiles. La mer est grande et la visibilité souvent limitée à un ou deux milles. Les pays de la Communauté pêchent dans les mêmes champs, dans les mêmes zones. Ces champs ne sont pas bornés ; il n'y a pas de barrières. Les limites sont seulement fixées sur les cartes. Les infractions peuvent donc être nombreuses.

Les moyens modernes de détection — sonar, détecteur, sondeur — photographient précisément les bancs de poissons ; ils permettent d'en mesurer l'importance et de connaître les espèces qui les composent. La tentation peut être grande de passer outre aux règlements.

Chaque Etat étant responsable de l'application des règlements communautaires, nous devons prendre les mesures nécessaires à leur respect par le biais, principalement, d'un arsenal de dispositions pénales. C'est le troisième objet de ce texte de loi. Il vise à donner une base légale aux poursuites à engager. Il fixe les niveaux d'amende et prévoit les moyens nécessaires à l'application des sanctions.

Alors que le décret du 9 janvier 1852 établissait des peines d'emprisonnement et des peines d'amende, le projet qui nous est soumis ne retient que les peines d'amende et de suspension et non celles d'emprisonnement. Ces dernières paraissent en effet disproportionnées et elles sont d'ailleurs contraires aux règlements établis par la convention des Nations unies pour les droits de la mer. En revanche le niveau actuel des amendes n'est pas adapté aux réalités économiques et financières de la pêche moderne et aux profits qui en résultent. Il n'est donc nullement dissuasif puisque les amendes sont très souvent de dix à vingt fois inférieures aux profits d'une action de pêche délictueuse.

Il faut d'ailleurs savoir que les pays européens où les amendes financières sont très fortes sont ceux qui souffrent le moins de la fraude. Nous devons en tirer les conclusions et c'est pourquoi je propose, avec la commission, de porter le maximum des amendes prévues par le projet de 300 000 francs à 500 000 francs. Ce montant correspond d'ailleurs à ceux appliqués par la Grande-Bretagne et par l'Allemagne.

Le projet prend par ailleurs une initiative intéressante en prévoyant qu'en cas de récidive dans un délai de cinq ans par un patron ou un armateur, l'amende sera systématiquement doublée.

Je reste persuadé, étant député du littoral, et connaissant ces milieux, que seuls des seuils dissuasifs et des amendes fortes permettront d'intimider les fraudeurs. Mais, pour assurer l'efficacité de ces mesures, prises essentiellement pour assurer la protection tant du travail de chacun que des ressources, nous devons aller plus loin. C'est pourquoi, je le dis solennellement, il conviendra que notre pays se dote de moyens opérationnels. La surveillance des zones de pêche et des débarquements de poissons nécessite un accroissement du nombre des personnes travaillant aux affaires maritimes et la mise à leur disposition de moyens techniques modernes et de bateaux puissants et rapides.

A quoi servirait-il, en effet, de tracer des lignes sur une carte — lignes de base et autres — si nous n'avions pas les moyens de vérifier sur place? La loi donnera de nouveaux moyens pour la perquisition à bord, mais encore faudra-t-il pouvoir être sur le site. La loi permettra aux officiers et agents chargés de la police des pêches de donner l'ordre de stopper aux navires qu'ils soupçonnent, mais il y a un rapport de force entre les bateaux et le contrôle des plus forts d'entre eux ne sera possible que si nos contrôleurs disposent de moyens équivalents.

Ainsi, à la pointe de la Bretagne, les moyens de contrôle sont nettement insuffisants et les fraudeurs le savent bien. Il est bien de voter des textes et nous le ferons, mais les moyens de les appliquer devront suivre. Dans le cas contraire nous ne pourrions appréhender que les petits fraudeurs car les agents chargés du contrôle n'auront que de petits moyens.

Le projet de loi permettra également de limiter les possibilités d'échapper à l'amende par le délit de fuite. Pour les bateaux français, le tribunal saisi en cas de fraude sera celui du port où le bateau aura été conduit ou celui du port d'immatriculation. Quant aux navires étrangers, pour lesquels la fuite était la seule porte de sortie, ils seront poursuivis par le tribunal du port où ils auront été ramenés et, en cas de fuite, le tribunal choisi pour juger l'infraction sera celui du domicile administratif de l'agent qui aura constaté l'infraction. C'est un élément nouveau très intéressant.

L'acte de pêche bien contrôlé, il est également nécessaire de maîtriser la destinée du poisson, son débarquement, sa commercialisation. C'est pourquoi le projet permet à l'Etat, quelle que soit l'autorité compétente des ports de pêche, de déterminer les lieux et conditions de débarquement des produits de la pêche. Il s'agit de favoriser le passage systématique de ces produits par les criées, dans le but de recueillir des statis-

tiques de prix et de tonnage fiables. Ainsi, l'organisation des marchés résultant du règlement de la C. E. E. sera mieux maîtrisée dans l'intérêt de tous.

Par ailleurs ce texte régit deux pratiques : la pêche à pied et la pêche sous-marine. Nous en reparlerons certainement, mais il convient de souligner dès à présent que le projet prend en compte la situation des personnes pratiquant des pêches à titre professionnel. La vente des produits restera toujours interdite pour les pêcheurs amateurs et la pêche à pied à titre professionnel sera mieux encadrée afin d'éviter que des produits ne soient mis sur le marché au mépris des règles fiscales et des règlements d'hygiène.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le projet soumis à l'Assemblée et auquel des amendements seront proposés permettra une modernisation intéressante de notre appareil législatif et son adaptation aux règlements communautaires ; mais il faudra également qu'il commande la mise en place des moyens de nature à assurer le respect de ces règlements.

Avec ce texte, nous pouvons attendre une meilleure gestion des ressources, une meilleure protection de nos pêcheurs, de nos zones de pêche et de nos droits internationaux. Il constitue une avancée importante dans la maîtrise des pêches maritimes. Nous devons prendre conscience du devoir que nous avons tous pour la protection des ressources marines nécessaires à l'alimentation humaine. Ces ressources économiques sont vitales pour l'activité des zones littorales et c'est la raison pour laquelle nous avons porté un intérêt particulier à la discussion de ce projet. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Modifier un décret qui date de 1852 est, à l'évidence, une nécessité : les conditions d'exercice de la pêche maritime ont considérablement évolué, c'est le moins que l'on puisse dire, et la succession des modifications législatives et réglementaires intervenues depuis lors a provoqué de multiples difficultés d'application et même une réelle confusion.

Maïs d'autres raisons rendent cette rénovation indispensable. Il s'agit pour l'essentiel, M. le rapporteur l'indiquait il y a quelques instants, des acquis de la convention sur le droit de la mer, de la mise en place concrète de ce que l'on appelle l'« Europe bleue » et, tout récemment, de l'accord sur l'adhésion de l'Espagne et du Portugal à la Communauté économique européenne.

Un premier effort de rénovation et d'adaptation a été entrepris avec l'adoption de la loi du 5 juillet 1983 sur le régime des saïsis.

Le projet de loi que je vous présente aujourd'hui constitue une deuxième et importante étape.

A l'heure actuelle, le dispositif législatif et réglementaire relatif à l'exercice des pêches maritimes ne répond plus aux obligations résultant des engagements communautaires de la France. Il convient cependant de préciser que, si la Communauté exerce une pleine compétence pour prendre les règlements de pêche applicables aux eaux communautaires, ceux-ci ne s'appliquent pas à la totalité des eaux placées sous souveraineté ou juridiction française.

Par ailleurs, les Etats conservent la possibilité de prendre des mesures de gestion des stocks locaux ainsi que des mesures techniques à caractère local complémentaires des règlements européens ; de réglementer les activités de cultures marines ; d'organiser certaines activités de pêche telles que la pêche à pied, la pêche sous-marine, la pêche de loisir, ainsi que la récolte et la culture des végétaux marins.

Enfin, et surtout, la Communauté n'exerce aucune compétence en matière pénale et ne saurait donc assortir ses règlements d'un régime de sanctions.

L'élaboration d'un nouveau cadre juridique, portant à la fois sur les conditions d'activité de la pêche maritime et sur le régime pénal des infractions, est donc devenue une nécessité.

Au plan de l'exercice de la pêche lui-même, le projet qui vous est soumis répond à l'évolution constatée ces dernières années dans des domaines tels que la mise en œuvre de la politique des quotas, la limitation du nombre de navires par zone ou par activité, l'encouragement d'opérations de reconstitution des ressources et de repeuplement des fonds.

Dans le même ordre d'idées, ce projet permet de modifier les conditions d'exercice de la pêche sous-marine et de la pêche à pied.

L'exercice de la pêche sous-marine à titre professionnel doit pouvoir être reconnu pour faciliter l'exploitation de certaines ressources et favoriser le développement de l'aquaculture en eaux profondes.

Quant à la pêche à pied, la vente de ses produits est actuellement libre. Cette liberté s'est cependant traduite par des abus nombreux et graves, notamment en matière sanitaire.

Pour éviter cette situation anarchique, il importe de reconnaître un statut professionnel privilégié à ceux qui tirent l'essentiel de leurs ressources de cette activité. Dans le domaine particulier des estuaires, il est d'ailleurs nécessaire d'harmoniser la situation des pêcheurs en eaux salées avec ceux de la zone fluviale dans laquelle seuls les professionnels sont autorisés à vendre les produits de leur pêche.

Enfin, la mise en œuvre de la politique commune de gestion des ressources de la pêche exige que les captures, notamment celles des espèces soumises à quotas, soient parfaitement connues. Il s'agit d'une condition pour la France du respect de ses engagements communautaires et c'est pourquoi le projet qui vous est soumis permet à l'Etat de prendre un certain nombre de mesures à cet effet, telle la possibilité de fixer les lieux de débarquement, d'imposer le passage en criée, d'harmoniser les méthodes de présentation des produits et la communication d'information sur les captures.

Le second aspect important de ce texte est relatif au régime pénal des infractions. En effet, le régime actuel des sanctions comporte des peines d'amendes et des peines d'emprisonnement — M. le rapporteur le rappelait il y a quelques instants — lorsque les infractions sont commises dans les eaux territoriales.

Le montant de ces amendes est notamment inadapté à l'importance économique de certaines infractions et il est bien loin d'atteindre celui en vigueur chez nos partenaires de la Communauté, M. Peuziat l'a également souligné.

Dans ce texte, les peines d'emprisonnement ont été totalement supprimées mais les infractions les plus graves sont sanctionnées par des amendes à caractère correctionnel. Outre les infractions classiques, le nouveau régime pénal permet de sanctionner sévèrement les capitaines de navires qui tenteraient de prendre la fuite ou effectueraient des manœuvres dangereuses à l'encontre des navires de surveillance.

De plus, pour éviter toute difficulté d'interprétation de la part des tribunaux, il est apparu nécessaire de donner un fondement juridique incontestable au régime des infractions aux règlements de la Communauté : c'est ce que propose explicitement le projet de loi qui vous est soumis. Ce dernier ne vise d'ailleurs que les infractions de nature délictuelle relevant des tribunaux correctionnels, en laissant aux décrets d'application le soin de définir et de sanctionner les infractions de nature contraventionnelle.

Une innovation est en outre apportée au régime répressif par l'institution de sanctions administratives pour les infractions les plus graves, de nature délictuelle. Ces sanctions administratives permettent dans certains cas de suspendre les prérogatives de commandement attachées aux brevets professionnels. Une telle mesure, d'une durée maximale de trois mois, n'a pas pour effet d'interdire au marin de naviguer mais simplement de le priver des responsabilités afférentes aux brevets qu'il possède et à ses diplômes de navigation.

Avant d'aborder l'examen des amendements déposés par votre commission de la production et des échanges, je dois préciser que pour ce qui concerne la réglementation des pêches applicable dans les territoires d'outre-mer, il est apparu préférable

de réserver à une loi spécifique le soin de définir cette réglementation après avoir consulté les autorités locales pour tenir compte des pouvoirs propres à chacune d'entre elles.

Je tiens, en terminant, à souligner l'excellent travail réalisé par votre rapporteur. Les amendements de la commission qu'il défendra constituent autant d'améliorations au texte du Gouvernement. Ils ont, par ailleurs, le mérite d'apporter des clarifications et même des compléments utiles. Ce projet de loi est, vous le savez, très attendu de la profession. C'est pourquoi, mesdames et messieurs les députés, je vous demande de bien vouloir l'adopter. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Vincent Porelli. Mesdames, messieurs, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui a pour objet de renforcer les sanctions applicables en cas d'infraction aux lois et règlements qui régissent les activités de pêche maritime. Ce texte, comme son complément, adopté par notre assemblée en juillet 1963 pour améliorer le régime pénal des saisies des produits de la mer pêchés en infraction, vise au fond à mieux gérer les ressources halieutiques existantes.

Ce projet de loi répond aux intérêts bien compris de tous et, en particulier, de nos propres pêcheurs. C'est la raison pour laquelle le groupe communiste le votera. Il n'en reste pas moins que ce texte doit être évoqué en relation étroite avec la politique communautaire des pêches. Or, à ce sujet, de graves problèmes restent en suspens qui handicapent sérieusement notre pays et nos pêcheurs.

Le premier handicap tient au fait que les règles strictes de gestion et de reproduction des ressources sont « accommodées » à la sauce de la politique communautaire.

Ainsi, et bien que les ressources soient rares et méritent d'être hautement valorisées, nos partenaires ou voisins d'Europe du Nord continuent à transformer des milliers de tonnes de poissons en simple farine pour animaux.

Le Royaume-Uni, de son côté, utilise un nombre élevé de navires espagnols auxquels il offre son pavillon pour pêcher les quotas qui lui sont attribués.

Enfin, chacun garde encore en mémoire les indécidables — c'est-à-dire le trucage organisé à grande échelle en matière de quotas — révélés il y a quelques mois chez certains partenaires au nord du Rhin.

Il est un autre handicap qui freine le renouvellement de notre flotte de pêche et qui constitue un problème permanent : la flotte actuelle est nettement insuffisante si l'on songe à la vocation maritime d'un pays comme le nôtre avec ses 5 000 kilomètres de côtes et sa présence dans presque toutes les mers du globe, si l'on songe aux 4 milliards de francs de déficit de notre balance commerciale en matière de produits de la mer, si l'on songe enfin, dans notre pays frappé par les difficultés et notamment par le chômage, aux dizaines de milliers de familles qui vivent, directement ou indirectement, des activités de la pêche.

Or, monsieur le ministre, deux questions m'apparaissent essentielles en matière de flotte de pêche.

D'abord, j'indique qu'il faut réaliser le plan pluriannuel des flottes de pêche. De ce fait les professionnels, les parlementaires, la commission nationale de la flotte de pêche doivent navires de pêche, en particulier de ceux de moins de seize mètres qui dépendent à présent du niveau régional.

En second lieu, il faut lever le handicap que représente pour notre flotte de navires de plus de trente-trois mètres la non-attribution des aides du F.E.O.G.A. Il est en effet anormal que le F.E.O.G.A. ne subventionne pas ces navires de pêche, jugés trop grands, alors même que leur taille est nécessaire pour rallier les lieux de pêche éloignés des ports d'attache de ces navires et pour garantir la sécurité des hommes embarqués.

Enfin le dernier handicap préoccupant dont je voudrais traiter ici — car la brièveté du temps qui m'est imparti ne me permettra malheureusement pas d'évoquer, par exemple, les questions relatives à l'organisation des marchés ou aux prix,

notamment à celui des retraites — est le fait qu'aujourd'hui l'Europe des Dix n'a toujours pas réglé des questions importantes. Je veux parler, d'une part, de la pêche en Méditerranée et, d'autre part, de la mise en place du volet social inscrit au traité de Rome.

Sur le premier point, monsieur le secrétaire d'Etat, je crois qu'il est urgent de mettre en place dans la politique commune un volet spécifique à la Méditerranée. Les accords de janvier 1983 concernent presque exclusivement la façade Manche-Atlantique de notre pays et force est de constater que l'anarchie continue de régner en Méditerranée. Il conviendrait, à mon avis, d'une part d'aboutir à une solution sur cette question au sein de la C.E.E. et, d'autre part, de prendre l'initiative de négociations avec les pays non membres de la Communauté, mais situés sur le pourtour méditerranéen.

En ce qui concerne le volet social, je rappelle que le traité de Rome prévoit notamment une « harmonisation des régimes sociaux dans le progrès ». Or, malgré l'insistance des marins pêcheurs, force est de constater que rien n'a avancé sur cette question. Ainsi le comité économique et social a pu adopter, le 7 février dernier, un avis dont je voudrais, si vous me le permettez, donner lecture des principales conclusions.

« La section constate que la politique sociale dans le domaine de la pêche n'a pas fait l'objet d'une attention particulière ou d'un souci réel, tant de la part de la Commission que du Conseil. Seuls les professionnels ont tenté une première approche en 1975, avec un « programme d'harmonisation sociale » qui reste limité, en 1984, aux navires de plus de 24 mètres ou ayant une convention collective.

« La section observe que, telles qu'elles apparaissent, les disparités de régime sociaux — sécurité sociale, retraites, conditions de travail, etc. — révèlent que doivent exister des distorsions de concurrence très sensibles entre Etats membres, distorsions (sociales) qui se répercutent sur les coûts d'exploitation (économiques).

« La section ne peut comprendre pourquoi la politique commune de la pêche, réalisée le 25 janvier 1983, a établi des dispositions en matière de régime interne, externe, marchés et structures et n'a pas mis en place « un volet social », fondé sur une harmonisation, complément indispensable pour une politique commune globale. »

Plus loin, l'avis indique que le Conseil ne semble pas « avoir souhaité aborder le problème de l'harmonisation sociale dans le progrès ».

Tel est donc le constat qui peut être fait après quinze ans de politique commune. Or voici qu'en plus se précise la menace mortelle de l'élargissement de l'Europe des Dix à l'Espagne et au Portugal.

Je voudrais faire quelques remarques à ce sujet.

L'Espagne à elle seule, avec ses 17 500 bateaux, ses 225 ports, représente une véritable armada qui pèse un poids équivalent à 40 p. 100 de la totalité de la flotte des dix pays réunis.

La crise capitaliste frappe durement la flotte et les pêcheurs espagnols. Cette crise est encore renforcée par le fait que la surexploitation des ressources sur le littoral ibérique a pour conséquence un appauvrissement des stocks si grave et si permanent que la pêche espagnole doit se redéployer constamment vers d'autres lieux de pêche.

Il existe donc une tendance : une pression constante se manifeste, si forte que nous ne sommes pas du tout assurés que les garde-fous que vous avez négociés avec l'Espagne sont suffisants. Du reste, cette pression est si vive qu'elle conduit aux pratiques malsaines de fraude que l'on connaît dans le golfe de Gascogne ou de complaisance sous pavillon anglais.

Mais surtout — seconde remarque — alors même qu'une des clefs pour résoudre les problèmes de concurrence sauvage entre les pays consisterait à égaliser les conditions de production, c'est-à-dire notamment à parvenir à cette harmonisation des régimes sociaux prévue à l'article 117 du traité de Rome, je note que cette question essentielle n'a pas été abordée dans le protocole d'accord signé avec l'Espagne et le Portugal.

En vérité, il faut que les pêcheurs, les Français le sachent clairement : dans cette affaire, l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Europe des Dix est un coup grave et sans précédent porté contre notre pays et ses activités de pêche maritime. Si en quinze ans il n'a pas été possible à Six d'abord, puis à Dix ensuite, de mettre en application le volet social du traité de Rome, qu'en serait-il demain à Douze, alors précisément que les deux nouveaux candidats ont des régimes sociaux pour leurs pêcheurs — et aussi pour leurs paysans — très en recul sur le nôtre et sur ceux des autres pays de la Communauté économique européenne ? Une fois l'Espagne et le Portugal dans le Marché commun, ces deux pays viendront conforter toutes les forces rétrogrades qui, au sein de la Communauté économique européenne, refusent obstinément l'harmonisation dans le progrès des régimes sociaux. Et les conséquences économiques, je l'ai montré, en seront d'autant plus graves pour notre pêche.

En conclusion, indépendamment du texte qui nous est soumis et que, je le redis, monsieur le secrétaire d'Etat, nous voterons, voilà les quelques raisons, pour ce qui est de la pêche, qui conduisent les députés communistes à confirmer que l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté est mauvaise pour nos pêcheurs, mauvaise pour notre industrie de la pêche et mauvaise pour notre pays. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. Joseph-Henri Maujéan du Gasset. Vous allez donc voter contre ?

M. Vincent Perelli. Non, je l'ai dit, nous voterons pour !

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

M. Michel Lambert. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis répond à trois objectifs que souligne l'exposé des motifs et qu'a très bien explicités M. Peuziat dans son rapport.

Pour ma part, j'insisterai plus particulièrement sur un point qui me paraît essentiel : la nécessaire mise en place de mesures adaptées aux techniques actuelles de la pêche, à l'exploitation rationnelle des ressources de pêche, donc la nécessaire adaptation de la législation et de la réglementation aux progrès des techniques. Je ne prendrai qu'un seul exemple, mais il me semble révélateur : celui de la pêche sous-marine.

Grâce à la nouvelle rédaction proposée pour l'article 5 et le 11° de l'article 6 du décret-loi du 9 janvier 1952, de nouvelles dispositions vont pouvoir être prises, permettant l'exercice à titre professionnel de la pêche sous-marine avec ou sans l'aide d'un appareil permettant de respirer sans revenir à la surface, comme on dit, et permettant aussi — j'insiste sur ce point — la vente des produits de la pêche sous-marine pratiquée à titre professionnel. Cette modification, monsieur le secrétaire d'Etat, est la bienvenue. Elle est d'autant plus opportune qu'elle permettra de régler des difficultés juridiques auxquelles se heurtent des projets visant, d'une part, à une mise en exploitation professionnelle de gisements naturels de coquillages situés en eaux profondes, donc ne pouvant être atteints que par des techniques de plongée sous-marine, d'autre part, à une mise en production rationnelle d'espèces marines consommables, tels les huîtres, les ormeaux, les oursins, les violets.

Le prélèvement rationnel et sélectif par des pêcheurs sous-marins professionnels doit permettre le choix sans atteinte de l'environnement — flore ou faune fixées — mais encore faut-il que la commercialisation de ces produits devienne possible.

Or la loi du 5 juillet 1966 interdisait, et interdit toujours, « de colporter, mettre en vente, vendre sous quelque forme que ce soit ou acheter des animaux marins, autres que les éponges et les coraux, capturés dans l'exercice de la pêche sous-marine ». L'exception pour les éponges et les coraux renvoie en fait à une pratique usuelle, liée à la possibilité de dérogation accordée par l'inscription maritime — conséquence de l'article 3 de l'arrêté du 1^{er} décembre 1960 — et qui autorise l'utilisation d'un équipement permettant à une personne immergée de respirer sans revenir à la surface, pour un usage professionnel ou scientifique.

Le projet de loi que vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'Etat, va donc permettre de tenir compte de l'évolution des moyens techniques d'exploitation rationnelle des ressources maritimes, ensuite de surmonter les difficultés juridiques liées à l'interdiction de commercialisation des produits de la pêche sous-marine, même professionnelle, et enfin de reconnaître l'intérêt de la pratique professionnelle de la pêche en plongée.

Les fonds marins séduisent, intriguent ou inquiètent. Ils peuvent et doivent devenir des champs d'action pour les pêcheurs. Cette inquiétude, exprimée lors de la discussion de la loi de 1966, avait conduit notre assemblée à voter un amendement maintenant l'interdiction de commercialisation pour les produits de la pêche professionnelle en plongée. Afin d'éviter ce dépeuplement des fonds, je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que les décrets envisagés prévoient une limitation de cette pêche à certaines espèces bien spécifiées, contrôlées par des halieutes et instituant l'obligation du statut de marin-pêcheur avec, si possible, instauration d'une carte professionnelle. Pouvez-vous nous indiquer les grandes lignes de la réglementation envisagée ?

Mais, parlant de la pêche en action de nage ou de plongée, je ne puis passer sous silence les difficultés rencontrées par les pêcheurs sous-marins de plaisance dans l'exercice de leur loisir nautique ou de leur activité sportive, d'un intérêt incontestable mais qui n'est pas sans effet, en raison même de son succès, sur le potentiel halieutique de certaines régions côtières. La réglementation — l'arrêté du 1^{er} décembre 1960 — et la législation — la loi du 5 juillet 1966 — n'ont pas empêché certains abus, utilisés souvent pour jeter le discrédit sur l'ensemble des pêcheurs sous-marins « amateurs ». Des incidents ont eu lieu à diverses reprises entre pêcheurs sous-marins et marins-pêcheurs. Les litiges fréquents ont conduit les pouvoirs publics à multiplier les interdictions dans le temps, dans les lieux et dans les espèces. Est-ce une bonne solution ? Chacun sait que les abus constatés sont le fait de deux catégories de pêcheurs : ceux qui ne connaissent pas la réglementation ou qui sont peu soucieux de la connaître et de la respecter, et les autres, ceux qui la connaissent très bien et qui, par là même, la tournent complètement en s'organisant.

Si la réglementation n'est pas efficace, c'est sans doute et d'abord qu'elle n'est pas suffisamment appliquée ; c'est un problème de surveillance. Je pense que, avant d'interdire, il faudrait renforcer non seulement ces moyens de surveillance et alourdir les pénalités pour les contrevenants, surtout pour les éventuels acheteurs, receleurs — restaurateurs ou poissonniers —, mais aussi le contrôle préalable : la justification des connaissances élémentaires de sécurité en apnée, de sécurité de la navigation, et surtout de la connaissance du milieu marin.

Ces mesures permettraient sans doute d'harmoniser les rapports entre les usagers de la mer dans leur grande diversité et les pêcheurs sous-marins en sauvegardant leur droit d'exercer leur loisir sportif. Pouvez-vous nous indiquer, monsieur le secrétaire d'Etat, votre ligne de conduite par rapport à l'exercice de cette activité sportive ?

Adaptation de la loi et du règlement aux nouvelles techniques de pêche, renforcement — notre collègue l'euziat l'a souligné — des sanctions, le projet de loi va dans le bon sens ; nous vous demandons toutefois avec insistance un renforcement — votre collègue l'a fait — des moyens de surveillance.

Permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, pour conclure, de vous renvoyer aux meilleures pages de Jules Verne, dans *Vingt mille lieues sous les mers*, aux magnifiques images du film tiré de ce roman, montrant la culture et la cueillette des fruits sous-marins. L'imaginaire est en passe de devenir réel : l'océan, le présent de notre futur, devient ainsi le champ d'une nouvelle culture ». (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Pierre Mauger. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, un avant-projet de loi relatif à l'exploitation et à la mise en valeur des ressources biologiques marines avait été élaboré l'année dernière par les pouvoirs publics et communiqué aux professionnels.

Cet avant-projet ayant été finalement abandonné, un texte plus simple a été proposé tendant à modifier de façon substantielle le décret-loi du 9 janvier 1952 sur l'exercice de la pêche maritime. C'est donc ce texte qui aujourd'hui est soumis à l'approbation de l'Assemblée nationale.

L'objet essentiel de ce projet de loi est d'intégrer les règlements communautaires dans l'ensemble juridique de la réglementation française des pêches maritimes.

En effet, depuis l'établissement d'une politique commune des structures dans le secteur de la pêche entre les pays membres de la C.E.E., ainsi que l'institution d'un régime communautaire de conservation et de gestion des ressources de pêche, la réglementation des pêches maritimes relève désormais en partie des règlements adoptés par la C.E.E.

Chaque Etat membre devant veiller à l'application et au respect des décisions communes, il est apparu qu'en matière de sanction pénale, une application rapide et efficace de la réglementation communautaire n'était guère possible.

Ce texte va donc permettre de donner une base juridique solide aux règlements de la C.E.E., en assurant la sanction pénale des infractions aux dispositions communautaires.

Je ne me permettrai donc pas de contester la logique et l'opportunité de la réactualisation d'un texte âgé de cent trente ans, c'est-à-dire datant d'une époque où l'idée même d'une communauté européenne n'était guère dans les esprits.

Cependant, si d'une façon générale et sur le plan technique, il s'agit d'un bon texte, les différentes organisations professionnelles de ma région, que j'ai contactées, m'ont fait part de diverses réflexions inspirées par ce texte, que je me permets à mon tour de vous donner.

La première remarque exprimée par l'ensemble de ces organisations concerne le montant des amendes. Celles-ci sont en effet, par rapport à la réglementation actuelle, très élevées. Les organisations souhaiteraient donc les voir ramener à un taux plus raisonnable. Il est à noter cependant le caractère volontairement dissuasif de ces amendes.

Deuxièmement, les professionnels considèrent comme un « acte grave » le fait de donner au ministre chargé des pêches maritimes la possibilité de suspendre pour une durée maximale de trois mois le brevet de commandement d'un patron ayant enfreint les dispositions proposées pour les articles 6, 7 et 8 du décret-loi du 9 janvier 1952. Considérant ce texte comme une véritable entrave à la liberté du travail, les organisations professionnelles craignent également les conséquences d'une telle sanction sur les gains de l'équipage et la rentabilité du navire. Il sera donc nécessaire, monsieur le secrétaire d'Etat, d'appliquer cette sanction avec le plus grand discernement possible.

Ce sera également vrai pour l'application du nouvel article 14, relatif au contrôle effectué par les officiers et agents chargés de la police des pêches sur les navires de pêche en mer.

Reconnaissant l'utilité et l'importance de ces contrôles, les organisations professionnelles souhaiteraient qu'ils soient effectués de façon plus rationnelle.

Actuellement, les vedettes qui accomplissent les contrôles disposent de peu de crédits, ce qui fait qu'elles sortent peu en mer. Aussi, lorsqu'elles sont sur les lieux de pêche, ces vedettes procèdent à un maximum de contrôles, obligeant à faire virer le chalut à des bateaux qui ont mis en pêche trois quarts d'heure ou une heure auparavant. Dans ce cas, le coup de chalut est perdu, car le temps de virer le train de pêche, de contrôler les maillages et de remettre en pêche peut s'avérer très long.

C'est pourquoi, afin de réduire au minimum la gêne, il serait souhaitable de mettre en place un système autorisant un contrôle au moment où le bateau vire normalement son chalut.

Je me permets également d'appeler votre attention sur le fait que ce texte ne prévoit pas de réglementer l'exercice à titre non professionnel de la pêche à pied. Or celle-ci, telle

qu'elle est pratiquée actuellement, est dévastatrice et cause de dégâts dont on peut craindre qu'ils deviennent irréversibles. Si le texte proposé pour l'article 6-II fait état de la pêche à pied pratiquée à titre non professionnel en interdisant la vente et l'achat de ces produits, cette disposition ne semble pas suffisante. La nouvelle loi devrait donner la possibilité de réglementer l'activité elle-même. La chasse est totalement interdite à certaines époques de l'année. Pourquoi ne pas mettre en place un tel système pour la pêche à pied ? Certains spécialistes affirment même aujourd'hui la nécessité d'interdire totalement ce genre de pêche pendant plusieurs années et de ne l'autoriser à nouveau qu'après constat d'amélioration suffisante de l'état des zones concernées.

Ces réflexions étant faites, il apparaît nécessaire de replacer ce projet de loi dans le contexte économique actuel.

Comme vous le savez, l'année 1984 a été mauvaise pour la pêche. De plus en plus fréquemment, j'interviens dans ma circonscription pour essayer d'empêcher la saisie d'un bateau, pour négocier avec les créanciers des marins-pêcheurs l'obtention d'un moratoire ou pour obtenir de l'E.N.I.M. un aménagement dans le paiement des cotisations.

C'est pourquoi, en dépit de ses aspects positifs, ce texte apparaît comme une simple goutte d'eau dans la conjoncture actuelle, réglant certains problèmes très spécifiques, mais n'abordant pas les nombreux autres qui subsistent.

On peut penser que ceux-ci pourraient être traités dans le projet de loi sur le littoral. Or celui-ci, bien que encore officiellement à l'ordre du jour du Parlement, est toujours à l'étude et le projet ne pourra être vraisemblablement présenté dans les délais prévus.

Aussi ce coup de pinceau sur la réglementation française des pêches maritimes ne s'inscrivant pas dans une refonte globale et n'étant pas accompagné de mesures financières, il est à craindre que son application ne donne pas, pour l'instant, une réponse satisfaisante aux nombreux problèmes qui se posent ; c'est bien dommage.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, les réflexions que, au nom des professionnels de la pêche maritime, je voulais porter à votre connaissance. C'est avec attention et intérêt que nous écouterons vos réponses.

M. Joseph-Henri Maujouan du Gasset. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean Lacombe.

M. Jean Lacombe. Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, qu'apporte ce projet de loi aux pêches maritimes ? Il comble un vide juridique. Si un certain nombre de dispositions de base restent toujours valables, il fallait en effet légiférer compte tenu de l'importante évolution des activités de pêche, activités économiques qui n'ont rien de commun avec ce qu'elles étaient en 1852.

En outre — et M. le rapporteur l'a souligné — ces activités s'inscrivent dans un dispositif européen et, de ce fait, une harmonisation avec les règlements européens était nécessaire.

En outre, ce texte permet de prendre en compte — c'est son originalité — un domaine juridique qui ne relève pas des eaux communautaires : les pêcheries régionales, les cultures marines traditionnelles et nouvelles, communément appelées « aquaculture ». D'ailleurs, les textes réglementaires qui compléteront ce texte, après son adoption, permettront de répondre aux souhaits exprimés par les différents intervenants cet après-midi.

Elu de la façade méditerranéenne, je me réjouis que plusieurs dispositions soient applicables aux activités en mer Méditerranée et dans certaines de nos lagunes. Jusque-là on avait coutume, lorsque l'on pensait pêche et culture marines, de ne citer que la Manche et l'Atlantique. Et d'ailleurs l'Europe bleue ne concerne que ces deux façades maritimes et en aucune façon la mer Méditerranée. Le Fonds d'intervention et d'orientation des marchés lui-même — le F.I.O.M. — ne concerne pas, à part une espèce, la sardine — et encore s'agit-il là de fonds d'origine européenne — les espèces pêchées en Méditerranée.

Je tiens ici à souligner, contrairement à ce qui a pu être dit à cette même tribune, combien l'accord communautaire pour l'élargissement est bon pour la Méditerranée.

Il est bon parce qu'il prend en compte, pour le prix de référence concernant la mise en marché de la sardine, le prix méditerranéen. C'était pour nous une grande inquiétude, monsieur le secrétaire d'Etat, car non seulement le chalutage ne nourrissait plus les équipages, mais la pêche de la sardine, pour laquelle un investissement à terre important a été réalisé ces dernières années, était tributaire de la défense du prix sur le marché de la sardine méditerranéenne.

Je citerai un exemple pour montrer combien l'Espagne, même si elle est redoutée à juste titre, est nécessaire pour nous d'une certaine manière. Il n'est pas inutile de le répéter, 70 p. 100 des espèces nobles pêchées en Méditerranée sont exportées en Italie et surtout en Espagne. Il y aura trois ans au mois de décembre, les Espagnols ayant fermé la frontière par mesure de rétorsion, j'ai été assailli de demandes écrites — que je tiens à votre disposition, monsieur le secrétaire d'Etat, si je ne vous les ai pas transmises à l'époque — pour que le marché espagnol soit de nouveau ouvert aux espèces nobles méditerranéennes.

C'est dire si le problème espagnol, redoutable et redouté, doit être pris en compte dans un sens comme dans l'autre et non édulé tout simplement.

Le projet de loi qui est soumis à notre examen revient, d'une certaine manière, la législation française face à la législation européenne, ce qui était évidemment nécessaire depuis la création d'une véritable « Europe bleue ». De ce point de vue, on ne peut que s'en féliciter. Je n'insiste pas, car ce sujet a déjà été largement abordé.

Par ailleurs, la définition des champs d'application paraît plus claire et plus synthétique que précédemment. On voit apparaître des notions nouvelles, telle que celle de « structures artificielles ». Cette notion, qui est d'actualité — et la région à laquelle j'appartiens est une région pilote dans ce domaine — d'une part va permettre de combler le vide juridique existant et, d'autre part, facilitera le développement de ce que l'on appelle communément l'aquaculture ou les récifs artificiels.

Autres notions nouvelles, celles de répartition des captures par navire — on voit ainsi apparaître la notion de quota par navire au niveau national — et de limitation du nombre des bénéficiaires d'autorisation de certains types de pêche. Cette dernière disposition peut s'appliquer, notamment, à certains types de pêche côtière et lagunaire. Bien que ce domaine, pour ce qui concerne la Méditerranée, soit réglementé par des dispositions prud'homales, il n'est pas mauvais qu'il soit couvert par un texte comme celui que nous examinons aujourd'hui.

Ce qui est fondamentalement nouveau par rapport au décret-loi du 9 janvier 1852, c'est la prise en compte des notions actuelles d'aménagement de pêcheries. C'est monsieur le secrétaire d'Etat, une reconnaissance de la nécessité d'une gestion rationnelle de la ressource, ce qui est nouveau en droit français, en particulier dans sa partie législative.

Il est bon de mentionner également, dans le texte proposé pour l'article 3 du décret de 1852, la fixation du régime d'interdiction ou d'autorisation de la pêche dans les eaux placées sous surveillance ou juridiction française. Les amendements proposés par le rapporteur et tendant à compléter ces dispositions sont bons. En effet, même si des dégâts peuvent apparaître comme bénins aux yeux des profanes, ils sont parfois considérables pour la faune marine et mettent souvent en péril la survie de certaines espèces. Il convient donc d'être extrêmement vigilant et, surtout, de veiller à ce que les mesures pénales soient suffisamment dissuasives.

Je veux souligner à nouveau combien la Méditerranée échappe à la fois à la loi commune et au règlement européen qui définit ce qu'il est convenu d'appeler « l'Europe bleue ». La réglementation française s'arrête aux douze mille marins. Au-delà, les eaux sont réputées internationales. Or, pour une mer comme la Méditerranée, où les espèces ne peuvent pas se reproduire aussi facilement et où les stocks ne sont pas aussi importants que dans les océans, il est nécessaire qu'au-delà de la Communauté, les pays du pourtour méditerranéen se mettent d'accord très rapidement — et c'est possible maintenant dans le

cadre de la juridiction internationale — pour se répartir les zones économiques de pêche et pour éloigner de la Méditerranée les flottes industrielles qui, souvent, viennent mettre en péril les stocks et la ressource.

En ce qui concerne le texte proposé pour l'article 4 du décret de 1852, les précisions relatives à la réglementation en matière de mise en marché sont bonnes. Ce texte prend en compte les méthodes de mise en marché : pesage, tri, présentation. On peut se féliciter de ce fait, qui incitera à une meilleure qualité du produit débarqué.

Quant à la pêche sous-marine, notre collègue Lambert a dit tout ce qu'il fallait dire en la matière. Le texte proposé pour l'article 5 du décret de 1852 est important, car jusqu'ici les affaires maritimes étaient dans une situation ambiguë. En effet, la loi de 1966 précise expressément que la vente de tout produit pêché de manière sous-marine, même par des professionnels, est interdite, alors que l'arrêté de 1961 permet des dérogations éventuelles pour les professionnels. Le projet va dans le sens d'une clarification du problème, ce dont on peut se féliciter, en abrogeant la loi de 1966 et en rédigeant un nouvel article.

Il a été rappelé que certaines pêches ne peuvent se pratiquer que de manière sous-marine, avec des appareils autonomes. Les nouvelles dispositions permettront de prendre en compte, pour certains professionnels, l'activité de pêche et donneront les moyens à votre administration de faire respecter la réglementation avec discernement et de permettre une activité qui n'était possible que sous forme de braconnage.

Voilà ce qui me paraissait, à partir de la modification du décret-loi du 9 janvier 1952, devoir être souligné. Vous est ouverte maintenant, monsieur le secrétaire d'Etat, la voie réglementaire pour prendre, au niveau régional ou au niveau des pêcheries régionalisées et des atolls côtiers, les mesures complémentaires nécessaires pour une application efficace de ce texte de loi. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je répondrai brièvement aux quatre orateurs qui ont, tous, fait des interventions extrêmement intéressantes, même si elles n'étaient pas toujours en accord avec les propositions gouvernementales.

Vous avez, monsieur Porelli, évoqué le problème de l'Europe et indiqué combien vous étiez soucieux du nombre de bateaux qui pêchent du poisson pour « faire de la farine », selon l'expression concrète que vous avez utilisée. Vous avez également évoqué le problème franco-espagnol, pour ne pas parler de certaines « indécidables ». Je partage tout à fait votre avis et je puis vous assurer que, dans les discussions que nous avons au sein du conseil des ministres des pêches à Bruxelles ou à Luxembourg, nous tenons compte de cette situation et nous essayons de la réglementer au maximum, avec l'accord de nos partenaires, pour faire en sorte que les abus constatés ne se reproduisent pas.

Vous m'avez d'abord posé une question précise sur le plan pluriannuel. Les crédits inscrits au budget de 1985 permettent de tenir nos objectifs tels qu'ils ont été définis et je veillerai, lors de la préparation du projet de budget pour 1986, à ce que ce programme prioritaire d'exécution du Plan continue à se réaliser normalement.

Vous avez abordé ensuite un problème que nous connaissons bien, à savoir que les aides du F.E.O.G.A. ne sont pas accordées pour les navires de plus de trente-trois mètres « entre

perpendiculaires », selon un jargon un peu technocratique. Je puis vous annoncer qu'à partir de 1986, ce règlement sera réexaminé. Compte tenu de l'importance que cela revêt pour la pêche française, je puis vous assurer que je serai extrêmement vigilant pour essayer de faire en sorte que l'on revienne sur une mesure qui, incontestablement, pénalise nos bateaux de pêche industrielle.

Vous avez évoqué aussi le volet social. Je suis en total accord avec vous sur ce point, mais la difficulté, c'est que ce volet social doit être adopté par le conseil des ministres de la Communauté. Or il faut savoir que les préoccupations de nos partenaires ne correspondent pas toujours aux nôtres, et je puis vous assurer que j'ai quelque peu ferrailé sur ce point avec mes collègues européens !

J'ai posé le problème très officiellement devant le conseil des ministres de la pêche en 1983. Nous n'avons pas encore gagné, mais nous avons avancé, puisque plusieurs propositions de la France ont été soumises à la Communauté pour aller vers l'harmonisation des régimes sociaux. Des résultats ont été obtenus dans le domaine de la sécurité et de la formation, mais, encore une fois, beaucoup reste à faire. Je continuerai à essayer de pousser notre pion dans ce sens, mais il faut savoir que nous ne sommes pas seuls et que la chose n'est donc pas simple.

Monsieur Lambert, vous avez exposé très clairement les problèmes qui concernent la pêche sous-marine. Lorsque nous préparons des décrets, c'est généralement en concertation avec les personnes intéressées, et je puis vous confirmer que les textes réglementaires qui seront pris pour organiser la pêche professionnelle sous-marine tiendront le plus grand compte des préoccupations de protection de la ressource et, de manière plus générale, des préoccupations que vous avez exprimées.

Monsieur Mauger, vous m'avez fait part de vos réserves sur ce projet. J'ai été surpris de vous entendre dire que vous étiez le porte-parole des professionnels — ce qu'au demeurant je ne mets pas en doute. En effet, nous avons élaboré ce projet de loi après une large concertation avec les professionnels, en particulier avec l'organe représentatif qui les réunit tous — syndicats, patrons, artisans — c'est-à-dire le comité central des pêches maritimes, et il a été présenté avec leur accord.

Vous souhaitez, si j'ai bien compris, un adoucissement des pénalités. Vous êtes donc en désaccord avec M. le rapporteur, M. Jean Peuziat, qui propose de les augmenter.

Je tiens tout de même à vous rassurer. Il n'y a peut-être pas incompatibilité entre vos souhaits respectifs. En effet, et il faut que les choses soient claires sur ce point, si des sanctions lourdes sont effectivement prévues, c'est seulement pour les fautes lourdes. Autrement dit, à fautes lourdes, sanctions lourdes. Pour les autres, les peines seront beaucoup plus modestes. Simplement, nous voulons préserver au maximum la ressource et faire en sorte que dès l'instant qu'une atteinte grave lui est portée, des sanctions exemplaires puissent être prises.

Vous avez parlé de la suspension de brevet, qui « chiffonne » quelques professionnels.

Je ferai à ce sujet une première remarque : la suspension de brevet me paraît moins grave que le retrait de rôle, qui interdit au navire de naviguer, tandis que le marin à qui l'on a retiré provisoirement son brevet peut continuer à naviguer. J'ajoute que cette sanction était déjà prévue dans le code disciplinaire et pénal de la marine marchande en cas d'infraction à la navigation, le retrait de brevet pouvant même alors être prononcé à titre définitif. Le projet de loi est nettement moins contraignant puisqu'il n'interdit pas de naviguer, mais simplement de commander, ou plus exactement de prendre des responsabilités pour une durée fixée.

M. Pierre Mauger. J'ai simplement dit qu'il fallait utiliser cette sanction avec discernement, parce qu'elle est très lourde.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. La sanction est lourde, je le sais. Je vous ferai d'ailleurs une confidence : j'ai eu une discussion avec mes collaborateurs encore à midi sur ce sujet, et je leur ai dit qu'il fallait effectivement l'utiliser avec discernement. Il n'y a donc pas de désaccord sur ce point entre nous.

Vous avez également souhaité que le contrôle soit plus rationnel. Dans le même ordre d'idées, plusieurs autres intervenants ont demandé que les contrôles soient plus stricts et ont évoqué, sans le dire ouvertement, la nécessité de les renforcer avec l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté.

Vous avez dit en substance, monsieur Mauger, qu'il vaudrait mieux attendre, parfois, plutôt que d'obliger un navire à virer son chalut trois quarts d'heure après l'avoir mis à l'eau. Mais vous savez comme moi qu'un coup de chalut peut durer deux heures, voire quatre heures ou cinq heures. Or nous savons les marins assez malins pour affirmer, alors que la vedette est en attente, qu'ils ont procédé à la mise à l'eau au moment où elle arrivait. Vous imaginez quels problèmes pratiques cela poserait. Donc, là aussi, je fais confiance à nos contrôleurs.

Au demeurant, le contrôle constitue l'une de nos préoccupations fondamentales, et il a été décidé d'y consacrer des moyens supplémentaires à partir de 1986. Le projet de budget n'étant pas encore définitivement arrêté, je ne vous en dirai pas plus.

Puisque l'on a évoqué l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans la Communauté, j'indique que la France a obtenu à l'arraché, dans les dernières minutes de négociation, qu'il soit précisé dans l'accord d'adhésion que « le Conseil examinera, sur proposition de la Commission, les dispositions financières qui pourront être adoptées pour aider les Etats membres à se doter des moyens appropriés de surveillance et de contrôle nécessaires à l'application de la politique commune des pêches dans la Communauté élargie ». J'ai d'ailleurs eu l'occasion de répondre ici même à une question d'actualité sur ce sujet il y a une dizaine de jours.

Cela signifie, non que la Communauté prendra elle-même en charge le contrôle, mais qu'elle aidera les Etats à assurer un contrôle plus strict. Il y a donc une volonté gouvernementale de prendre toutes les dispositions qui permettront un contrôle efficace, et le texte qui a été adopté devrait nous permettre d'obtenir des aides supplémentaires de la part de la Communauté.

Je vous remercie, monsieur Lacombe, des appréciations que vous avez portées à la fois sur l'accord concernant l'élargissement et sur le projet de loi.

Ce projet permettra de prendre en considération la spécificité de la pêche méditerranéenne, à laquelle je sais combien vous êtes attaché.

Il est vrai que la mer Méditerranée est exclue de ce qu'on appelle la « mer communautaire ». Vous avez invoqué la nécessité de s'intéresser à ce qui se fait, en dehors de la Communauté, dans les autres pays méditerranéens. Je suis rentré il y a vingt-quatre heures d'un voyage au Maroc et en Algérie. Ces pays témoignent effectivement d'une volonté d'engager une collaboration pour préserver la ressource et, peut-être, d'organiser une exploitation plus cohérente de la Méditerranée, selon un modèle sinon communautaire, du moins très proche. D'ailleurs, le Maroc a très officiellement demandé son adhésion à la Communauté.

Au-delà du présent projet de loi, qui nous permet d'avancer dans la voie de la réglementation de la pêche en Méditerranée, une volonté commence donc à se dessiner sinon d'en faire une mer communautaire, ce qui supposerait que l'on applique les règles relatives à la limite des deux cents milles et poserait de très gros problèmes internationaux, du moins d'y avoir une vision cohérente de la pêche.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je tenais à répondre aux différents intervenants, en les remerciant encore une fois pour la qualité de leurs interventions.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Les articles 3 à 9 du décret du 9 janvier 1982 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 3. — Lorsque la mise en application effective des règlements de la Communauté économique européenne relatifs au régime de conservation et de gestion des ressources de

pêche l'exige ou le permet ou lorsque la pêche s'exerce dans les eaux ou par des activités ne relevant pas du champ d'application de ces règlements, des décrets en Conseil d'Etat fixent les conditions dans lesquelles peuvent être prises les mesures suivantes :

« 1^o interdiction permanente ou temporaire de la pêche de certaines espèces dans certaines zones ;

« 2^o réglementation de l'exercice de la pêche, notamment par une limitation du nombre des captures de certaines espèces, une répartition des captures par navire, une définition des engins de pêche et une limitation du nombre des bénéficiaires d'autorisations de certains types ou procédés de pêche ;

« 3^o énoncé des conditions d'exécution d'opérations accessoires de la pêche à bord des navires ;

« 4^o prohibition de mise en vente, d'achat, de transport de produits dont la pêche est interdite ;

« 5^o classement des gisements naturels coquilliers et conditions de leur exploitation ;

« 6^o conditions générales de repeuplement des fonds, d'installations et d'exploitation des établissements de cultures marines, des établissements permanents de captures et des structures artificielles notamment en vue d'en faciliter la mise en place et l'exploitation ;

« 7^o régime d'interdiction ou d'autorisation de la pêche dans les eaux placées sous surveillance ou juridiction française, pour les navires battant pavillons étrangers.

« Art. 4. — Lorsque la mise en application effective des règlements de la Communauté économique européenne relatifs à l'organisation des marchés des produits de la mer l'exige ou le permet, ou lorsque la pêche s'exerce dans des eaux ou par des activités ne relevant pas du champ d'application de ces règlements, des décrets en Conseil d'Etat fixent les conditions dans lesquelles peuvent être prises les mesures suivantes :

« 1^o la détermination par les autorités de l'Etat, dans les ports de pêche et de commerce, des lieux et conditions de débarquement des produits de la pêche destinés à être mis sur le marché ;

« 2^o les obligations incombant aux producteurs en ce qui concerne le pesage, le tri par espèce, taille, qualité et le mode de présentation de ces produits ;

« 3^o la communication d'informations statistiques par les producteurs aux services et organismes compétents.

« Art. — Les conditions d'exercice, professionnel ou non, de la pêche sous-marine avec ou sans l'aide d'un appareil permettant de respirer sans revenir à la surface, sont fixées par décret en Conseil d'Etat. L'exercice à titre professionnel de la pêche à pied peut être réglementé dans les mêmes conditions.

« Art. 6. — Sera puni d'une amende de 3 000 à 150 000 F quiconque aura :

« 1^o détenu à bord ou utilisé pour la pêche des explosifs, des armes à feu, des substances sporifères ou toxiques de nature à détruire ou à altérer les animaux, les végétaux marins et leur milieu ;

« 2^o mis en vente, vendu, colporté, stocké, transporté, exposé ou acheté en connaissance de cause les produits des pêches pratiquées dans les conditions visées au 1^o ci-dessus ;

« 3^o pêché avec un engin dont l'usage est interdit ;

« 4^o fabriqué, détenu à bord ou mis en vente un engin dont l'usage est interdit ;

« 5^o pratiqué la pêche avec un engin dans une zone ou à une période où son emploi est interdit ;

« 6^o pratiqué la pêche dans une zone où elle est interdite ;

« 7^o pêché certaines espèces dans une zone ou à une période où leur pêche est interdite ;

« 8^o pêché, transbordé, débarqué, transporté, exposé, vendu, stocké, acheté en connaissance de cause des produits de la mer dont la pêche est interdite ou qui n'ont pas la taille ou le poids requis ;

« 9^o immergé des espèces marines dans des conditions irrégulières,

« 10° colporté, exposé à la vente, vendu sous quelque forme que ce soit ou acheté en connaissance de cause les produits de la pêche provenant des navires ou embarcations de plaisance ;

« 11° colporté, exposé à la vente, vendu sous quelque forme que ce soit, acheté en connaissance de cause les produits de la pêche sous-marine ou à pied pratiquée à titre non professionnel ;

« 12° formé ou immergé sans autorisation une exploitation de cultures marines, un établissement permanent de capture ou une structure artificielle ; ces exploitations, établissements ou structures formés ou immergés sans autorisation seront détruits aux frais du condamné.

« Art. 7. — Sera puni d'une amende de 50 000 à 300 000 F tout capitaine de navire qui, en mer et en manœuvrant son navire, se sera soustrait ou aura tenté de se soustraire aux contrôles des officiers et agents chargés de la police des pêches.

« Art. 8. — Sera puni d'une amende de 10 000 à 100 000 F toute personne qui aura refusé de laisser les officiers et les agents chargés de la police des pêches procéder aux contrôles et aux visites des exploitations de cultures marines, des établissements permanents de capture ou des structures artificielles, aux contrôles et aux visites à bord des navires ou embarcations de pêche, ainsi qu'à l'intérieur des installations, des locaux et des véhicules à usage professionnel.

« Art. 9. — Seront punis d'une amende de 50 000 à 300 000 F :

« 1° les capitaines des navires battant pavillon d'un Etat n'appartenant pas à la Communauté économique européenne qui pêchent en l'absence d'autorisation ou en méconnaissance des termes de l'autorisation accordée dans les eaux maritimes sous souveraineté ou juridiction française et dans la partie des fleuves, rivières, canaux, étangs où les eaux sont salées ;

« 2° les capitaines des navires battant pavillon d'un autre Etat membre de la Communauté économique européenne qui pêchent en infraction avec les règlements de la Communauté ou avec les dispositions nationales définissant les modalités d'accès, dans les eaux maritimes sous souveraineté ou juridiction française et dans la partie des fleuves, rivières, canaux, étangs où les eaux sont salées. »

M. Peuziat, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le texte proposé pour l'article 3 du décret du 9 janvier 1952 :

« La pêche maritime s'exerce conformément aux règlements de la Communauté économique européenne et notamment ceux relatifs au régime de conservation et de gestion des ressources.

« Toutefois, lorsque la mise en application effective de ces règlements l'exige ou le permet ou lorsque la pêche s'exerce dans les eaux ou par des activités ne relevant pas du champ d'application de ces règlements, des décrets en Conseil d'Etat fixent les conditions dans lesquelles peuvent être prises les mesures suivantes :

« 1° l'interdiction permanente ou temporaire ou la réglementation de l'exercice de la pêche de certaines espèces dans certaines zones ;

« 2° pour certaines espèces ou certains groupes d'espèces, la limitation du volume des captures et leur répartition par navire ;

« 3° pour certaines espèces, la détermination d'une taille ou d'un poids minimal des captures au-dessous desquelles celles-ci doivent être aussitôt rejetées ;

« 4° la détermination des règles relatives à la dimension du maillage des filets et aux caractéristiques techniques des navires ainsi que la définition des engins et modes de pêche ;

« 5° l'autorisation de certains types ou procédés de pêche et la limitation du nombre de leurs bénéficiaires en vue d'une gestion rationnelle de la ressource de pêche ;

« 6° la définition du pourcentage de prises accessoires de certaines espèces pour certains types de pêche ou avec certains engins ;

« 7° la réglementation de l'emploi des appâts ;

« 8° l'énoncé des conditions d'exécution d'opération accessoires de la pêche à bord des navires ;

« 9° la prohibition de la mise en vente, de l'achat et du transport des produits dont la pêche est interdite ;

« 10° le classement des gisements naturels coquilliers et la définition de leurs conditions d'exploitation ;

« 11° la définition des conditions de récolte des végétaux marins ;

« 12° la délimitation de réserves ou de cantonnements interdits à toute pêche ou la définition des restrictions de pêche destinées à favoriser l'implantation des structures artificielles aux fins d'exploitation et de mise en valeur des ressources biologiques ;

« 13° la détermination des conditions générales d'installation et d'exploitation des établissements de cultures marines, des établissements permanents de capture et des structures artificielles ;

« 14° la détermination des conditions de reconstitution des ressources de pêche et d'enrichissement ou de repeuplement des fonds ;

« Enfin, et généralement, toutes mesures d'ordre et de précaution propres à assurer la conservation des ressources et à régler l'exercice de la pêche. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. La commission propose, pour l'article 3 du décret du 9 janvier 1952, une nouvelle rédaction qui vise essentiellement à préciser, en préambule, que les règlements communautaires, puisqu'ils ont une valeur supérieure aux lois et règlements français, sont une des composantes de la réglementation des pêches maritimes.

Par ailleurs, la nouvelle rédaction tend à présenter de manière plus analytique et donc, je l'espère, plus compréhensible pour la profession et pour nos amis la réglementation que nous voulons instaurer.

Enfin, l'amendement de la commission vous propose de supprimer du texte de l'article toute référence au régime d'interdiction ou d'autorisation de la pêche dans les eaux françaises pour les navires battant pavillon étranger tout simplement parce que ce régime sera développé dans un amendement après l'article 8 du décret du 9 janvier 1952.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Peuziat, rapporteur, a présenté un amendement n° 2 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de l'avant-dernier alinéa (2°) du texte proposé pour l'article 4 du décret du 9 janvier 1952 :

« 2° la définition des obligations... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. La commission a tenu compte du fait que l'article 4 du décret du 9 janvier 1952 énumère un certain nombre de mesures.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Peuziat, rapporteur, a présenté un amendement n° 3 ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du dernier alinéa (3°) du texte proposé pour l'article 4 du décret du 9 janvier 1852 :

« 3° la fixation des règles relatives à la communication... (le reste sans changement) ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement est purement rédactionnel.

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

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Mauger a présenté un amendement n° 14 ainsi rédigé :

« Dans la deuxième phrase du texte proposé pour l'article 5 du décret du 9 janvier 1852, après les mots : « à titre professionnel », insérer les mots : « ou non ».

La parole est à M. Mauger.

M. Pierre Mauger. La pêche à pied non professionnelle et non contrôlée ayant des effets extrêmement néfastes, la nouvelle loi doit pouvoir donner la possibilité de réglementer cette activité.

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

M. Jean Peuziat, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

A titre personnel, j'indiquerai que les conditions générales d'exercice de la pêche à pied — époque d'ouverture, engins autorisés — sont déjà réglementées, aux termes du décret-loi du 9 janvier 1852, sur la base des décrets d'arrondissement.

Le texte proposé pour l'article 5 de ce décret-loi permet de définir par décret en Conseil d'Etat ce qui pourrait être un « atatur » du pêcheur à pied professionnel. Cette définition s'avérerait nécessaire parce que le texte proposé pour l'article 6 du décret du 9 janvier 1852 réserve aux seuls professionnels le droit de vendre le produit de leur pêche, ce qui est d'ailleurs en conformité avec les dispositions de la loi relative à la pêche fluviale.

Il ne me paraît dès lors pas indispensable, ni même souhaitable, de réglementer l'exercice de la pêche à pied par les amateurs. Ceux-ci devront observer la réglementation générale des pêches maritimes et n'auront désormais plus le droit de vendre le produit de leur pêche.

C'est pourquoi, à titre personnel, je ne suis pas favorable à cette réglementation, qui est contraignante.

Le problème de la protection devrait être examiné sur place, éventuellement dans le cadre des quartiers. Mais je ne crois pas que cela doive être inclus dans la loi.

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

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement n'est pas, lui non plus, favorable à cet amendement.

J'ajoute que le texte proposé pour l'article 5 vise à créer une catégorie de pêcheurs professionnels à pied qui pourra, seule, vendre le produit de sa pêche.

L'exercice de cette activité sera soumis à réglementation spécifique.

Il n'en va pas de même pour les pêcheurs amateurs à pied, qui ne pourront pas vendre le produit de leur pêche et qui seront soumis à la réglementation générale relative aux périodes de pêche, aux zones ou aux engins autorisés prise en application de l'article 3.

M. Pierre Mauger. Je retire mon amendement.

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

M. Peuziat, rapporteur, a présenté un amendement n° 4 ainsi rédigé :

« Compléter le premier alinéa du texte proposé pour l'article 6 du décret du 9 janvier 1852 par les mots :

« , en infraction aux règlements de la Communauté économique européenne et à ceux pris en application de l'article 3 du présent texte : ».

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 18 rectifié, ainsi libellé :

« Après les mots : « la Communauté économique européenne », rédiger ainsi la fin de l'amendement n° 4 :

« , aux dispositions du présent texte et aux règlements pris pour son application : ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 4.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement tend à préciser que les sanctions prévues par l'article 6 du 9 janvier 1852 sont applicables en matière d'infraction aux règlements communautaires.

Il s'agit de satisfaire un des objectifs du projet de loi, à savoir la définition par voie législative des dispositions pénales applicables en cas d'infraction aux règlements communautaires.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 4 et soutenir le sous-amendement n° 18 rectifié.

M. Guy Longagne, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 4, qui me paraît intéressant dans la mesure où il lève toute ambiguïté et évite donc tout risque de confusion. Il fait apparaître clairement, comme vient de l'indiquer M. le rapporteur, que les tribunaux peuvent infliger des peines d'amende pour des infractions à des dispositions communautaires.

Quant au sous-amendement n° 18 rectifié, il répond à un souci de précision. Il convient, en effet, de réserver les cas qui relèvent uniquement de ce présent article sans qu'il soit nécessaire de faire appel à des règlements d'application.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 18 rectifié ?

M. Jean Peuziat, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement, mais, à titre personnel, j'estime qu'il apporte une précision utile.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 18 rectifié.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4, modifié par le sous-amendement n° 18 rectifié.

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

M. le président. M. Peuziat, rapporteur, a présenté un amendement n° 5 ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article 7 du décret du 9 janvier 1852, substituer à la somme : « 300 000 francs », la somme : « 500 000 francs ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement tend à rapprocher le montant des pénalités que la France pourrait infliger à celui en vigueur dans certains autres pays de la Communauté, comme la R. F. A. ou la Grande-Bretagne. Il s'agit bien d'un maximum.

Je réponds à M. Mauger, qui nous a questionnés à ce propos, que le minimum reste relativement bas — c'est le tribunal qui jugera. Cela dit, c'est le maximum que nous augmentons.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. D'une part — M. le rapporteur l'a dit — cette disposition permet d'obtenir une coordination sur le plan communautaire, car les peines sont plus élevées dans d'autres pays.

D'autre part, je rappelle que c'est un maximum. Cela signifie qu'il appartient au tribunal de fixer exactement le montant de l'amende. Mais le tribunal ne fixera pas toujours ce maximum.

Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

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

(L'amendement est adopté.)

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

« I. — Après le texte proposé pour l'article 8 du décret du 9 janvier 1952, insérer l'article suivant :

« Art. 9. — Dans les eaux maritimes placées sous souveraineté ou juridiction française, les activités de pêche maritime sont, sous réserve des dispositions du traité instituant la Communauté économique européenne et des textes pris pour son application, interdites aux navires battant pavillon d'un Etat étranger.

« Par dérogation au premier alinéa du présent article, des autorisations de pêche à bord des navires battant pavillon d'Etats non membres de la Communauté économique européenne peuvent être délivrées dans les conditions prévues par le traité instituant la Communauté économique européenne et les règlements pris pour son application ainsi que par des accords internationaux passés par la Communauté économique dans les limites de leur application.

« Dans les eaux dont l'accès en matière de pêche ne relève pas de la Communauté économique européenne, les activités de pêche pratiquées par des navires battant pavillon d'un Etat étranger peuvent être autorisées en vertu d'un accord international passé avec l'Etat du pavillon de ces navires, aux conditions fixées par cet accord. »

« II. — En conséquence, l'article 9 du décret du 9 janvier 1952 devient l'article 10. »

Sur cet amendement, MM. Porelli, Duroméa et les membres du groupe communiste ont présenté un sous-amendement n° 17 ainsi rédigé :

« Compléter le troisième alinéa du I de l'amendement n° 6 par les mots : « et sous réserve de l'accord du Gouvernement français ».

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 6.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement a pour objet de définir le régime d'accès aux eaux sous souveraineté ou juridiction française conformément aux principes posés par la loi du 1^{er} mars 1888, mais en tenant compte surtout des engagements internationaux de la France.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est favorable.

M. le président. La parole est à M. Porelli, pour défendre le sous-amendement n° 17.

M. Vincent Porelli. Ce sous-amendement tend à permettre à la France de garder sa souveraineté pleine et entière. D'éventuels accords négociés entre la Communauté et un pays tiers en matière d'accès dans les eaux maritimes placées sous souveraineté ou juridiction française ne sauraient, selon nous, être imposés à la France contre son gré, par exemple à l'occasion d'une décision du Conseil de la Communauté qui pourrait être prise à la majorité qualifiée.

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

M. Jean Peuziat, rapporteur. La commission n'a pas examiné ce sous-amendement.

Mais l'adjonction qu'il propose me paraît contraire aux règlements européens.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Vous souhaitez, monsieur Porelli, soumettre l'application des accords de pêche internationaux passés par la Communauté économique européenne à l'accord préalable du Gouvernement français.

Je comprends votre souci et je le partage. Mais c'est contraire au droit communautaire. En effet, les engagements de la France dans le cadre du traité de Rome nous interdisent de procéder ainsi.

Je suis donc défavorable à ce sous-amendement.

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 17.

(Le sous-amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.

(L'amendement est adopté.)

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

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 9 du décret du 9 janvier 1952, substituer à la somme : « 300 000 francs », la somme : « 500 000 francs ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Je serais tenté de dire : « Même motif, même punition ! » Il s'agit, là encore, des 500 000 francs de pénalité.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

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

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

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

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — L'article 11 du décret du 9 janvier 1952 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 11. — Quiconque ayant été condamné par application des dispositions des articles 6, 7, 8 ou 9 aura, dans un délai de cinq ans après l'expiration ou la prescription de cette peine, commis le même délit sera condamné au double de la peine encourue. »

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

« Dans le texte proposé pour l'article 11 du décret du 9 janvier 1852, substituer à la référence : « 9 », la référence : « 10 ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement est la conséquence de l'amendement n° 6.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2, modifié par l'amendement n° 8.

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

Articles 3 à 5.

M. le président. « Art. 3. — Sont insérés au décret du 9 janvier 1852 les articles 13 et 14 nouveaux suivants :

« Art. 13. — Lorsqu'une infraction aux dispositions des articles 6, 7 et 8 a été constatée, le ministre chargé des pêches maritimes et des cultures marines peut suspendre, pour une durée maximum de trois mois, les droits et prérogatives afférents aux brevets, diplômes ou certificats des capitaines, patrons ou de ceux qui en remplissent les fonctions, dans des conditions qui seront fixées par un décret en Conseil d'Etat.

« Art. 14. — Les officiers et agents chargés de la police des pêches peuvent donner à tout navire de pêche l'ordre de stopper et de relever son matériel de pêche.

« Ils peuvent monter à bord du navire et procéder à tout examen des captures, matériels de pêche, installations de stockage ou de traitement et de tous documents de bord, notamment ceux qui sont relatifs à l'enregistrement des captures. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

« Art. 4. — L'article 18 du décret du 9 janvier 1852 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 18. — Les délits et contraventions en matière de pêche maritime sont jugés :

« 1° pour les navires français, par le tribunal du port où le navire a été conduit ou, s'il n'a pas été conduit au port, par le tribunal du port d'immatriculation ;

« 2° pour les navires étrangers, par le tribunal du port où le navire a été conduit ou, s'il n'a pas été conduit au port, par le tribunal de la résidence administrative de l'agent qui a constaté l'infraction. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Est inséré au décret du 9 janvier 1852 l'article 23 suivant :

« Art. 23. — Les dispositions du présent texte sont applicables aux eaux sous souveraineté ou juridiction française situées au large de la collectivité territoriale de Mayotte, des îles Tromelin, Glorieuses, Juan de Nova, Europa, Bassas da India et de l'île de Clipperton. » — (Adopté.)

Article 6.

M. le président. « Art. 6. — Cessent d'être applicables, sauf dans les territoires d'outre-mer où elles sont en vigueur, les dispositions contraires à la présente loi et notamment :

« — les articles 10 et 22, la deuxième phrase du deuxième alinéa et le troisième alinéa de l'article 12 du décret du 9 janvier 1852 ;

« — la loi du 1^{er} mars 1888 ayant pour objet d'interdire aux étrangers la pêche dans les eaux territoriales françaises ;

« — la loi du 31 juillet 1901 rendant applicable l'article 463 du code pénal et l'article premier de la loi du 26 mars 1898 relative aux délits et contraventions en matière de pêche et de navigation ;

« — l'article 2 de la loi du 11 juillet 1906 relative à la protection des conserves de sardines, de légumes et de prunes contre la fraude étrangère ;

« — la loi du 28 mars 1928 instituant un régime spécial de pénalités à appliquer aux chalutiers à propulsion mécanique surpris à pêcher en deçà des limites réglementaires ;

« — l'ordonnance du 3 juin 1944 portant réorganisation des pêches maritimes ;

« — la loi n° 66-471 du 5 juillet 1966 portant interdiction de la vente des produits de la pêche sous-marine ;

« — la loi n° 70-616 du 10 juillet 1970 relative à la pratique de la pêche à bord des navires ou embarcations de plaisance et des navires assujettis à l'obligation d'un permis de circulation et portant interdiction de la vente et de l'achat des produits de cette pêche ;

« — le premier alinéa et la première phrase du 2° du deuxième alinéa de l'article 3 de la loi n° 78-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République. »

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

« Substituer aux deux premiers alinéas de l'article 6 les dispositions suivantes :

« Sont abrogées les dispositions contraires à la présente loi et notamment :

« — l'article 22, la deuxième phrase du deuxième alinéa et le troisième alinéa de l'article 12 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime ; ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement tire les conséquences de l'abrogation implicite, par l'amendement n° 6, de l'article 10 du décret du 9 janvier 1852.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(L'amendement est adopté.)

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

« Après le troisième alinéa de l'article 6, insérer l'alinéa suivant :

« — l'article 82 de la loi du 13 avril 1898 portant fixation du budget de l'exercice 1898 (habilitation des agents de la surveillance des pêches maritimes à rechercher et à constater les infractions) ; ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement complète la liste des dispositions abrogées en y insérant un article de la loi du 13 avril 1898, dont les termes ont été repris par l'article 6 de la loi du 5 juillet 1963 relative au régime de la saïale.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Peuziat, rapporteur, a présenté un amendement n° 11 ainsi rédigé :

« Supprimer le dernier alinéa de l'article 6. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Les modifications à apporter à la loi de juillet 1976 seront reprises dans un article distinct faisant l'objet de l'amendement n° 12.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

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

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

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

Après l'article 6.

M. le président. M. Peuziat, rapporteur, a présenté un amendement n° 12 ainsi rédigé :

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

« Art. 6 bis-I. — Les quatre premiers alinéas de l'article 3 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 précitée sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les dispositions du décret modifié du 9 janvier 1952 sur l'exercice de la pêche maritime sont applicables dans la zone économique définie à l'article premier ci-dessus. »

« II. — Le début du cinquième alinéa de l'article 3 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 précitée est ainsi rédigé :

« Les peines prévues... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement tire les conséquences, dans la rédaction de la loi de juillet 1976 relative à la zone économique, d'une part, de l'abrogation de la loi du 1^{er} mars 1888 et, d'autre part, du nouveau régime de pénalités prévu par le projet de loi.

Il maintient donc en vigueur l'application des dispositions du décret du 9 janvier 1952 dans la zone économique de la République.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

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

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

« La présente loi, et notamment ses articles 6 et 6 bis, ne sont pas applicables dans les territoires de la Nouvelle-Calédonie et dépendances, de la Polynésie française, des Iles Wallis et Futuna ainsi que dans les terres australes et antarctiques françaises. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean Peuziat, rapporteur. Cet amendement, réexaminé par la commission, précise que le droit actuellement en vigueur dans les territoires susmentionnés dans le texte n'est pas modifié par le dispositif du projet de loi ni par les mesures d'abrogation et de modification proposées par les articles 6 et 6 bis.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

Avant l'article 7.

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement n° 15 ainsi rédigé :

« Avant l'article 7, insérer l'article suivant :

« A l'article 13 de la loi n° 84-512 du 29 juin 1984 relative à la pêche en eau douce et à la gestion des ressources piscicoles, les termes : « du treizième mois » sont remplacés par : « du dix-neuvième mois ».

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je disais tout à l'heure que nous étions, à certains moments, à la limite des eaux douces et des eaux salées, et qu'on ne pouvait pas déterminer une séparation nette entre les deux. L'amendement du Gouvernement est précisément relatif à ce qui se passe en eau douce.

Le délai d'entrée en vigueur de la loi n° 84-512 du 29 juin 1984 se révèle un peu court et pose problème dans la mesure où son adoption définitive s'est effectuée au milieu de l'année 1984.

D'une part, l'application de cette loi a donné lieu à une concertation très approfondie avec les organismes intéressés à la gestion des milieux aquatiques et à la pêche, et, de ce fait, les principaux décrets qui doivent impérativement remplacer la réglementation actuelle ne pourront être publiés avant juillet 1985.

D'autre part, la réglementation de la pêche étant annuelle — dates d'ouverture de la pêche, adhésion aux associations agréées — l'entrée en vigueur des nouveaux textes au début de l'année 1986 se révèle judicieuse.

Cet amendement a donc pour objet d'éviter tout risque de vide juridique et de permettre une application harmonieuse de la nouvelle réglementation de la pêche.

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

M. Jean Peuziat, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

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

(L'amendement est adopté.)

Article 7.

M. le président. « Art. 7. — Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur le premier jour du sixième mois suivant sa publication au Journal officiel de la République française. »

Le Gouvernement a présenté un amendement n° 16 ainsi rédigé :

« Au début de l'article 7, après les mots : « de la présente loi », insérer les mots : « à l'exception de celles de l'article précédent ».

La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. C'est un amendement de coordination.

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

M. Jean Pouizat, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

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

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 7, modifié par l'amendement n° 16.

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

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

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

M. Pierre Mauger. Abstention !

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

— 3 —

NAVIRES ET ENGINs FLOTTANTS ABANDONNÉS

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés (n° 2220, 2606)..

La parole est à M. Barthe, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

M. Jean-Jacques Barthe, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat chargé de la mer, mesdames, messieurs, le projet de loi que nous présente le Gouvernement, bien que de portée limitée, n'est cependant pas anodin car il s'efforce de parer à certains des dangers que peut présenter la navigation maritime.

Il s'agit de traiter les problèmes posés par des navires ou engins abandonnés par leurs propriétaires pour des raisons diverses, soit par suite d'incident grave de navigation, soit, parfois, parce que certains armateurs veulent se soustraire à une action de police. C'est souvent le cas de navires étrangers dont l'armateur se désintéresse complètement, laissant le soin à ses créanciers de résoudre l'affaire. Les créanciers éventuels ne se pressent pas en ce cas, car il leur faut vendre le navire aux enchères et faire payer son déplacement par l'acquéreur. Les délais de procédure sont de plus très longs, tandis que les problèmes de sécurité, eux, doivent être parfois résolus de façon urgente, voire très urgente.

L'intervention des pouvoirs publics ne peut se faire jusqu'à présent que pour des épaves ou lorsqu'un navire présente un danger pour le littoral : présence à bord d'hydrocarbures ou de produits nocifs et dangereux. Autrement, aucune réglementation n'existe permettant une intervention. C'est cette lacune du droit français que tente de combler ce projet de loi, en assimilant les engins flottants aux navires abandonnés. Les textes existant en ce domaine sont la loi du 23 novembre 1982 relative à la police des épaves maritimes et celle du 10 mai 1983 modifiant l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine provoquée soit volontairement soit accidentellement.

C'est à la suite d'une série de catastrophes maritimes provoquées par le *Torrey-Canyon*, l'*Olympic Brovery*, le *Tanio* et l'*Amoco-Cadiz*, que vous avez tous en mémoire, que ces deux textes ont été adoptés. S'ils permettent à l'administration d'intervenir dans la lutte qu'elle mène contre certains dangers résultant du développement de la circulation maritime, leur champ d'application est cependant strictement délimité.

Ainsi, la loi du 10 mai 1983 concerne tout navire ou engin transportant des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures qui, à la suite d'une avarie, peut créer un danger grave d'atteinte au littoral. La loi du 23 novembre 1982 ne permet, quant à elle, l'intervention de l'administration que pour sauver ou supprimer les dangers présentés par les épaves maritimes, c'est-à-dire les engins et les navires en état de non-flottabilité et abandonnés par leur équipage.

Aucun texte ne permet donc jusqu'à présent une intervention lorsqu'un danger existe pour la navigation maritime ou la sécurité du plan d'eau du fait de la seule présence d'un engin flottant ou d'un navire en état de flottabilité abandonné par son équipage.

Le projet tend à combler ce vide juridique en proposant d'étendre à ces cas les mesures d'intervention et de police prévues par le régime applicable aux épaves maritimes.

Son principal objet est de prévoir, afin de supprimer tout danger pour la navigation, que l'administration disposera de moyens d'intervention et de police identiques à ceux que lui confère la réglementation applicable aux épaves maritimes.

Lorsque le propriétaire est inconnu ou lorsque, dûment mis en demeure, il refuse ou néglige d'agir, l'Etat peut intervenir d'office aux frais et risques du propriétaire pour procéder aux opérations de sauvetage, de récupération, d'enlèvement ou de destruction de l'épave ou à celles destinées à supprimer les dangers qu'elle présente. Dans ces deux hypothèses, ou lorsque l'épave remonte à plus de cinq ans, une procédure de déchéance des droits du propriétaire peut être mise en œuvre par le ministre chargé de la marine marchande.

Le texte précise également que l'Etat peut vendre à son profit toute épave qui n'a pas été revendiquée par son propriétaire dans les délais fixés par la voie réglementaire.

Le présent projet propose d'introduire plusieurs modifications à la législation antérieure : d'une part, d'étendre la procédure de mise en demeure du propriétaire à l'armateur ou à l'exploitant ; d'autre part, de préciser que les frais et risques liés à l'intervention d'office pourront être mis à la charge du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

Il tend également à confier à l'administration des pouvoirs d'intervention plus étendus en cas d'urgence, puis que l'intervention d'office pourra être exécutée sans délai.

Enfin, le projet précise que ces dispositions s'appliqueront aux navires abandonnés sans équipage et dont la jauge brute sera égale ou supérieure à un tonnage fixé par décret en Conseil d'Etat, ainsi qu'aux engins flottants dont la garde ou la manœuvre ne sont plus assurées.

Le Gouvernement a jugé préférable d'étendre, sous réserve d'adaptations, les mesures d'intervention et de police figurant dans la réglementation applicable aux épaves maritimes aux navires et engins flottants abandonnés plutôt que de soumettre un texte autonome à l'examen du Parlement. Selon l'exposé des motifs, ce serait afin d'éviter une prolifération de textes.

Cet argument n'a pas convaincu la commission des lois.

Tout d'abord, et même si ce texte a une portée limitée, il paraît indispensable de rechercher la plus grande précision possible dans une matière qui tend, notamment, à limiter l'exercice du droit de propriété. En outre, les dispositions applicables aux épaves maritimes ne peuvent être purement et simplement transposées aux navires et engins abandonnés : des adaptations sont nécessaires.

C'est pourquoi la commission des lois, à l'initiative de son rapporteur, vous propose de supprimer des dispositions sans intérêt pratique, telles que celles relatives à la traversée ou à l'occupation temporaire des propriétés privées, et d'en ajouter d'autres tendant à mieux définir le cadre des procédures facilitant l'intervention de l'administration sur des navires ou engins non réduits à l'état d'épave.

Une nouvelle rédaction de l'article 1^{er} précise les conditions d'application de la loi et définit la notion d'abandon selon qu'il s'agit d'un navire ou d'un engin flottant.

Deux articles additionnels sont insérés après l'article 1^{er}, l'un définissant les moyens d'intervention et de police mis à la disposition de l'administration pour mettre fin aux dangers présentés par les navires et engins abandonnés, le second précisant les conditions dans lesquelles la déchéance des droits des propriétaires peut être prononcée.

Sous réserve de l'adoption d'un amendement d'ordre rédactionnel, je vous propose d'adopter les articles 2, 3 et 4 sans modification et je donne un avis favorable à l'ensemble de ce projet de loi, qui représente un pas en avant de notre législation maritime. Ce texte a été adopté à l'unanimité par les membres de la commission des lois, compte tenu des modifications suggérées par votre rapporteur. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports, chargé de la mer.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs les députés, la vigilance des pouvoirs publics a été alertée — M. le rapporteur l'a rappelé à juste titre — par des incidents, voire des accidents, relativement fréquents, pour certains récents, dont les conséquences auraient pu être graves et même parfois dramatiques.

A plusieurs reprises, des navires se trouvant en mer ou au mouillage dans les ports ou dans des rades ont été laissés à l'abandon sans garde ni surveillance par leur propriétaire, constituant ainsi un danger réel pour la sécurité du plan d'eau, la navigation et, dans certains cas, pour l'environnement.

Face à une telle situation, les pouvoirs publics étaient jusqu'à présent démunis de moyens légaux d'action.

Ainsi, dans le cas d'un navire abandonné en mer, l'intervention du préfet maritime n'est aujourd'hui possible que si ce navire a subi un accident ou une avarie et s'il présente un danger pour l'environnement en raison des substances nocives ou dangereuses ou des hydrocarbures se trouvant à bord. Par ailleurs, seule la contravention de grande voirie prononcée par le tribunal administratif permet aujourd'hui de sanctionner l'inaction de l'armateur qui abandonne des « bâtiments ventouses » dans un port ou en rade. Cette procédure est longue à mettre en œuvre et elle a peu d'effets dissuasifs sur les armateurs étrangers. Enfin, un navire abandonné n'a pas le caractère d'une épave au sens juridique du terme et notre législation sur les épaves maritimes ne peut servir de fondement à une intervention sur les navires abandonnés.

Le projet de loi qui vous est soumis tend donc à combler une lacune du droit maritime français. Il contient les dispositions qui permettront désormais aux pouvoirs publics d'intervenir sur des navires abandonnés dans nos eaux territoriales.

Les principales mesures figurant dans le projet de loi concernent, premièrement, la possibilité d'intervention des pouvoirs publics pour faire cesser les dangers présentés par le navire ou l'engin flottant abandonné dès lors que le propriétaire, dûment mis en demeure, ne le fait pas lui-même, deuxièmement, la possibilité pour l'administration de prononcer la déchéance des droits du propriétaire et, troisièmement, la possibilité de vente au profit de l'Etat du navire ou de l'engin flottant abandonné afin de récupérer les frais d'intervention.

Je vous demande, mesdames, messieurs les députés, de bien vouloir adopter ce projet de loi et je précise d'ores et déjà à M. le rapporteur que je suis favorable à la série d'amendements qu'il a déposés. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. Personne ne demande la parole dans la diversion générale ?...

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du Gouvernement est de droit.

Je rappelle qu'à partir de maintenant peuvent seuls être déposés les amendements répondant aux conditions prévues aux alinéas 4 et suivants de l'article 99 du règlement.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Les dispositions de l'article 1^{er} de la loi du 24 novembre 1961 relative à la police des épaves maritimes, modifiée par la loi n° 82-990 du 23 novembre 1982, à l'exception de celles concernant la cargaison, sont applicables à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à un tonnage fixé par décret en Conseil d'Etat, en fonction des dangers qu'il peut présenter, ou à tout engin flottant, en état de flottabilité et de navigabilité, dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures, qui est abandonné sans équipage par son propriétaire, son armateur ou son exploitant ou dont la garde et la manœuvre ne sont plus assurées.

« Celles de ces dispositions qui concernent la mise en demeure s'appliquent au propriétaire, à l'armateur, à l'exploitant ou à leurs représentants, celles qui sont relatives à la charge des frais et risques en cas d'intervention d'office s'appliquent au propriétaire, à l'armateur ou à l'exploitant. En cas d'urgence, l'intervention d'office peut être exécutée sans délai. »

M. Barthe, rapporteur, a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 1^{er} :

« La présente loi s'applique à tout engin flottant et à tout navire en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à un tonnage fixé par décret, se trouvant dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures et présentant des dangers du fait de son abandon. L'abandon est défini, pour un navire, par l'absence d'équipage à bord, et pour un engin flottant, par l'absence de mesures de garde ou de manœuvre. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Barthe, rapporteur. Si vous en êtes d'accord, monsieur le président, je défendrai également les amendements n° 2 et 3, qui tendent à insérer un article 1^{er} bis et un article 1^{er} ter, car ils constituent un tout avec l'amendement n° 1.

M. le président. Soit.

M. Jean-Jacques Barthe, rapporteur. L'amendement n° 1 propose une nouvelle rédaction de l'article 1^{er} définissant mieux le champ d'application de la loi et précisant la notion d'abandon selon qu'il s'agit d'un navire ou d'un engin.

Cette nouvelle rédaction a pour conséquence les amendements n° 2 et 3, qui tendent à insérer deux articles additionnels.

L'amendement n° 2 introduit un article 1^{er} bis, qui énumère les moyens d'intervention et de police mis à la disposition de l'administration pour mettre fin aux dangers présentés par les navires et engins flottants abandonnés. Cet article précise que l'administration peut procéder à la réquisition des personnes et des biens, le contentieux de l'indemnisation relevant de l'autorité judiciaire. De la même manière, il organise au profit de l'autorité compétente une procédure d'intervention aux frais et risques du propriétaire si celui-ci, après une mise en demeure, refuse ou néglige de prendre dans les délais impartis les mesures nécessaires pour mettre fin au danger. Enfin est prévue une intervention d'office et sans délai en cas d'urgence, c'est-à-dire sans mise en demeure préalable.

L'amendement n° 3 introduit un article 1^{er} ter qui confie au ministre chargé de la marine marchande le soin de prononcer la déchéance des droits du propriétaire du navire abandonné. S'agissant d'une procédure qui touche à l'exercice du droit de propriété, il a paru indispensable que sa mise en œuvre soit strictement limitée. Prononcée par décision du ministre, la déchéance des droits du propriétaire ne pourra intervenir qu'à l'issue d'un délai d'un mois après mise en demeure au propriétaire de faire cesser l'état d'abandon. Une garantie supplémentaire est ainsi instituée au profit du propriétaire. Cet article additionnel reprend également les dispositions figurant dans la loi sur les épaves maritimes relatives à la vente au profit de l'Etat du navire abandonné, après observation d'un délai minimum. Je propose de laisser au pouvoir réglementaire le soin de fixer ce délai.

Je le répète : ces trois amendements constituent un tout. Ils proposent une réécriture complète de l'article 1^{er} sans en changer le sens fondamental et ont été adoptés à l'unanimité par la commission des lois.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. M. le rapporteur a souligné que ces trois amendements ne modifient pas l'esprit du projet de loi : je suis donc favorable à leur adoption.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 1^{er}.

Après l'article 1^{er}.

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

« Après l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« En vue de mettre fin aux dangers que présentent les navires et engins flottants abandonnés, il peut être procédé à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire, en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité.

« Lorsque le propriétaire ou l'armateur ou l'exploitant, dûment mis en demeure, directement ou en la personne de son représentant, de mettre fin aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, refuse ou néglige, dans les délais impartis, de prendre les mesures nécessaires, l'autorité compétente peut intervenir aux frais et risques du propriétaire.

« En cas d'urgence, l'intervention d'office peut être exécutée sans délai. »

Cet amendement a déjà été soutenu et le Gouvernement a donné son avis.

Je mets donc aux voix l'amendement n° 2.

(L'amendement est adopté.)

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

« Après l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Dans les cas prévus à l'article précédent, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut être prononcée par décision du ministre chargé de la marine marchande. Cette décision ne peut intervenir qu'après mise en demeure au propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant.

« Le navire ou l'engin flottant abandonné peut être vendu au profit de l'Etat quand le propriétaire ne l'a pas revendiqué dans les délais fixés par le décret visé à l'article 3. »

Cet amendement a déjà été défendu et le Gouvernement a donné son avis.

Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(L'amendement est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — La cargaison des navires et engins flottants abandonnés visés à l'article premier peut être vendue, si elle n'est pas revendiquée ou enlevée dans les conditions définies par le décret mentionné à l'article 3. Le produit de la vente

est consigné durant cinq ans. Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation et la vente de la cargaison sont garanties par un privilège sur la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose. Au terme du délai de cinq ans, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises au Trésor. »

M. Barthe, rapporteur, a présenté un amendement n° 4 ainsi rédigé :

« Dans la troisième phrase de l'article 2, après les mots : « un privilège sur », insérer les mots : « la valeur de ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Barthe, rapporteur. L'article 2 du projet a pour objet de définir de façon spécifique les mesures applicables à la seule cargaison. Il précise que la cargaison peut être vendue à l'issue d'un délai fixé par la voie réglementaire, délai qui doit être suffisamment long pour permettre aux propriétaires de celle-ci de se faire connaître.

Les sommes provenant de la vente de la cargaison sont acquises au Trésor à l'expiration d'un délai de cinq ans au cours duquel les créanciers éventuels de la cargaison peuvent faire valoir leurs droits. L'Etat peut figurer au nombre de ces créanciers dans la mesure où, par sa contribution, il aura permis de sauvegarder la cargaison. Il peut donc récupérer sur les sommes provenant de la vente les crédits qu'il a engagés pour sauver la cargaison et procéder à sa vente.

Je vous propose, mes chers collègues, d'adopter l'article 2, sous réserve de l'adoption de l'amendement n° 4, d'ordre purement rédactionnel.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2, modifié par l'amendement n° 4.

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

Articles 3 et 4.

M. le président. « Art. 3. — Un décret en Conseil d'Etat déterminera les conditions d'application de la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

« Art. 4. — La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte. »

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

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

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

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Claude Wilquin un rapport fait au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan sur le projet de loi relatif à l'émission de certaines valeurs mobilières par les associations (n° 2563).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 2612 et distribué.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Mercredi 17 avril 1985, à quinze heures, séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Questions au Gouvernement.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures quinze.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
LOUIS JEAN.

Motion tendant à proposer de soumettre au référendum le projet de loi n° 2401 modifiant le code électoral et relatif à l'élection des députés.

Cette motion, enregistrée le 16 avril 1985, est appuyée par les cinquante et une signatures suivantes :

MM. Claude Labbé, Jacques Chirac, Bernard Pons, Marc Lauriol, Gabriel Kaspercik, Maurice Couve de Murville, Roger Corréze, Mme Nicole de Hauteclocque, MM. Michel Debré, Pierre Mauger, Jean-Paul Charié, Philippe Séguin, Emmanuel Aubert, Bruno Bourg-Broc, Mme Hélène Missoffe, MM. Claude Marcus, Jacques Toubon, Jean Foyer, Christian Bergelin, Pierre Messmer, Michel Cointat, Jean-Louis Gosseluff, Jacques Chaban-Delmas, Michel Noir, Serge Charles, Charles Paccou, Pierre-Charles Krieg, Régis Perbet, Pierre-Bernard Cousté, Georges Tranchant, Charles Miossec, Jean Narquin, Yves Lancien, René La Combe, Pierre Bachelet, Gérard Chasseguet, Hyacinthe Santoni, Olivier Guichard, Charles Haby, Didier Julia, Michel Péricard, Etienne Pinte, Germain Sprauer, Bernard Rocher, Jean de Lipkówski, Jean de Présumont, Alain Feyrefitte, René André, Jean Falala, Jean-Paul de Rocca Serra, Camille Petit.

Délégation de l'Assemblée nationale
pour les Communautés européennes.
(Instituée par l'article unique de la loi n° 79-564
du 6 juillet 1979.)

En application de l'article 25 du règlement, le groupe socialiste a désigné M. René Massat pour siéger à cette délégation, en remplacement de M. Jean Ibanès.

Candidature affichée le 16 avril 1985 à douze heures et publiée au *Journal officiel* (Lois et décrets) du 17 avril 1985.

La nomination prend effet dès la publication au *Journal officiel*.

Nomination d'un rapporteur.

COMMISSION DES FINANCES,
DE L'ÉCONOMIE GÉNÉRALE ET DU PLAN

M. Claude Wilquin a été nommé rapporteur du projet de loi relatif à l'émission de certaines valeurs mobilières par les associations (n° 2593).

Errata.

I. — Au compte rendu intégral de la séance du 10 avril 1985.

Page 135, 2^e colonne :

Au lieu de :

« (La séance est levée à vingt et une heures dix.) »,

Lire :

« (La séance est levée à vingt heures dix.) »

II. — Au compte rendu intégral de la dernière séance
du 11 avril 1985.

ENTREPRISE UNIPERSONNELLE

Page 178, 2^e colonne, article 10 :

Après la présentation de l'article 10, compléter ainsi l'inter-
vention de M. le président :

« M. Serge Charles a présenté un amendement n° 19 ainsi rédigé :

« Après les mots : « article 426 », supprimer la fin du texte
proposé pour l'article 427 de la loi du 24 juillet 1983. »

« La parole est à M. Serge Charles. »

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

Communautés européennes (élargissement).

777. — 17 avril 1985. — M. Gabriel Kaspercik rappelle à M. le ministre des relations extérieures que tous les pays membres de la Communauté européenne ont des relations diplomatiques avec Israël. Il en est de même du Portugal. Le droit d'Israël à une existence à l'intérieur de frontières sûres et internationalement reconnues a été jusqu'à présent un des principaux points de départ d'une politique européenne commune de coopération applicable au Moyen-Orient. Il serait extrêmement regrettable qu'à la suite de l'élargissement de la Communauté à l'Espagne et au Portugal, un des deux membres de la Communauté européenne reste sans relation avec Israël. Tel est actuellement le cas de l'Espagne. Il lui demande qu'après consultation de nos partenaires européens, une démarche soit entreprise auprès du Gouvernement espagnol pour inciter celui-ci à entamer le plus tôt possible des négociations avec le Gouvernement d'Israël en vue de l'établissement de relations diplomatiques entre les deux pays.

Handicapés (établissements).

778. — 17 avril 1985. — M. René André expose à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, qu'un nombre de plus en plus important de jeunes handicapés, placés dans des établissements spécialisés type instituts médico-éducatifs et qui atteignent l'âge de vingt ans, se trouve aujourd'hui dans une situation particulièrement difficile. En effet, les commissions départementales d'éducation spéciale refusent désormais systématiquement toute prolongation de prise en charge des jeunes handicapés ayant atteint l'âge de vingt ans. Ceux-ci, dès lors, sont contraints de regagner leur famille, sans travail et sans possibilité d'accueil envisageable dans un établissement du genre centres d'aide par le travail, ateliers protégés, maisons d'accueil spécialisées, faute de place ou d'inexistence de ces structures. A titre d'exemple, sur quarante-neuf jeunes confiés à l'Institut médico-éducatif d'Avranches et qui vont faire l'objet d'une orientation dans les trois années à venir, dix devraient être placés dans une maison d'accueil spécialisée, vingt-quatre dans un centre d'aide par le travail et quinze en atelier protégé. Or, ces orientations ont de forts risques de demeurer théoriques dans la mesure où tous les établissements existants sont actuellement complets et le resteront encore pendant plusieurs années faute de crédits pour créer des places supplémentaires. Par ailleurs, il n'existe pas de maisons d'accueil spécialisées et il n'est pas envisagé d'en créer. Ainsi, sur cinq jeunes handicapés

placés à l'institut médico-éducatif d'Avranches, âgés de vingt ans et dont la commission départementale d'éducation spéciale refuse de prolonger la prise en charge au-delà du 21 décembre 1984, un seul a pu trouver une place en centre d'aide par le travail. Les quatre autres, non insérables en milieu ordinaire de production, ont dû, faute de place dans un établissement de travail protégé, regagner leur famille qui souvent vit dans des conditions précaires. Cette situation sans issue, et parfois dramatique, contraste singulièrement avec les déclarations constantes du Gouvernement sur la solidarité nationale dont, précisément, les jeunes handicapés devraient pouvoir bénéficier de manière prioritaire. Dans ce contexte, seule la création rapide de nombreuses places supplémentaires en centre d'aide par le travail et l'ouverture de nouvelles structures de type maison d'accueil spécialisée sont de nature à permettre l'insertion professionnelle et sociale de jeunes adultes dont un nombre de plus en plus important de parents ne comprennent, ni n'acceptent, à juste titre, qu'ils soient sacrifiés à la politique de rigueur du Gouvernement. Quelles mesures le Gouvernement envisage-t-il de prendre pour permettre à ces jeunes handicapés de trouver une structure d'accueil à leur sortie d'un institut médico-éducatif.

Français (Français de l'étranger).

779. — 17 avril 1985. — M. Bruno Bourg-Broc attire l'attention de M. le ministre des relations extérieures sur les difficultés de fonctionnement que connaît actuellement le Conseil supérieur des Français à l'étranger. D'une part, depuis la mise en place de la nouvelle structure en 1982, on assiste progressivement à un affaiblissement du Conseil. En créant des conseils spécialisés par voie réglementaire (cf. conseil pour l'enseignement du français à l'étranger, conseil pour la protection sociale), il apparaît que le Conseil supérieur des Français à l'étranger, dont les membres sont élus par la communauté des Français résidant hors de nos frontières, se voit dépossédé de facto de ses compétences. Certes, rien ne s'oppose à ce que des conseils spécialisés puissent être créés dès lors qu'il s'agit d'instances préparatoires intervenant comme des comités techniques. Mais en l'occurrence, la composition de ces instances est définie de telle manière que les élus de la communauté des Français à l'étranger y sont minoritaires. Ils ne sont que deux au Conseil pour l'enseignement à l'étranger qui comprend vingt sièges et qui plus est, désignés par l'autorité administrative. La composition de cette instance s'est faite au bénéfice des organisations syndicales dans des conditions d'ailleurs critiquables, puisque les titulaires ont été désignés avant que ne soient organisées les élections professionnelles aux commissions consultatives paritaires ministérielles et que la composition du Conseil n'a pas été modifiée depuis lors, pour tenir compte des résultats. D'autre part, à plusieurs reprises les élus du Conseil supérieur des Français à l'étranger ont été victimes d'une rétention d'informations de la part de l'administration. Ainsi, aucun élu n'a-t-il été informé de la décision rendue par le Conseil d'Etat le 9 novembre 1984 pour laquelle la Haute Juridiction annule le décret n° 82-858 du 7 octobre 1982 qui portait notamment création du conseil pour l'enseignement français à l'étranger. Non seulement les autorités administratives chargées du secrétariat des conseils n'ont pas procédé à l'information des membres du Conseil, mais elles ont également ignoré la décision du juge. C'est ainsi que le conseil pour l'enseignement français à l'étranger s'est réuni le 27 novembre 1984, alors même que l'instance n'avait plus d'existence légale. Le 19 mai 1985, la communauté des Français à l'étranger est appelée à renouveler les membres du Conseil supérieur. Aussi importe-t-il que tous les éclaircissements soient donnés sur les conditions dans lesquelles le Conseil a fonctionné depuis deux ans. A cet égard, il convient de savoir si le Gouvernement entend tenir compte des vœux émis par le Conseil supérieur des Français à l'étranger en ce qui concerne les conseils créés par voie réglementaire. Par ailleurs, il apparaît nécessaire de savoir quelles seront les conséquences tirées de la décision du Conseil d'Etat du 9 novembre 1984 et les mesures prises pour régulariser l'ensemble des décisions entachées d'illegalité.

Calamités et catastrophes (froid et neige).

780. — 17 avril 1985. — M. André Tourné expose à M. le ministre de l'agriculture que les grands froids du mois de janvier, suivis d'une période de gel de plusieurs jours, ont provoqué un désastre sans précédent à l'encontre des productions légumières d'hiver de plein champ. Le gel a frappé tous les départements du midi de la France avec une pointe plus destructrice dans celui des Pyrénées-Orientales. Il lui rappelle qu'en pleine période de ce froid implacable, alors que le gel continuait ses méfaits, il a alerté son ministère, le Premier ministre et d'autres membres du Gouvernement. Au moment où la vie printanière reprend sa place, on est à même de vérifier ce qui fut détruit par le gel comme passé au lance-flammes et ce qui résista tant bien que mal à ses

brûlures. Aussi, il est possible d'ores et déjà de connaître l'étendue des dégâts dont furent victimes les exploitants agricoles, les maraîchers en tête, et toutes les infrastructures liées aux productions agricoles d'hiver. Bien sûr tout est semé ou replanté à nouveau mais les futures productions qui sortent de terre ne seront commercialisables qu'aux futurs mois de juin et de juillet. Et elles risquent d'arriver toutes ensemble et engorger ainsi les marchés traditionnels. En conséquence, il lui demande de bien vouloir préciser : 1. Où en sont les enquêtes relatives aux calamités agricoles provoquées par le gel et quel est le résultat de leur inventaire ? 2. Quelles mesures d'aides diverses, indemnités compensatrices, facilités d'emprunts bonifiés, etc., ont été prises ou sont envisagées ? 3. Les aides prévues en faveur des plus atteints et des plus démunis seront-elles d'origine spéciale ou s'inscriront-elles dans le cadre de la loi du 10 juillet 1964 organisant un régime de garantie contre les calamités agricoles et de la loi du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles.

Retraites complémentaires (salariés).

781. — 17 avril 1985. — M. Jean-Marie Daillet rappelle à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, que l'ordonnance n° 82-270 du 26 mars 1982 a permis aux assurés relevant du régime général des salariés ou des assurances sociales agricoles, lorsqu'ils justifient d'une longue carrière professionnelle, de prétendre dès soixante ans à une retraite au taux plein. Cette mesure a été étendue aux régimes d'assurance vieillesse des artisans et des commerçants. Les gestionnaires des régimes complémentaires obligatoires des artisans et des salariés ont également adopté des règles similaires ; toutefois dans les régimes complémentaires des salariés, demeurent exclues du bénéfice de ces dispositions les personnes considérées comme « parties », telles celles qui exercent une activité indépendante au moment de leur demande de retraite. Il en résulte qu'un artisan devenu salarié en fin de carrière peut obtenir à soixante ans, s'il remplit les conditions de durée d'assurance requises, l'ensemble de ses avantages de retraite au taux plein et sans abattement ; en revanche, un salarié devenu artisan doit attendre soixante-cinq ans pour faire liquider sans coefficient de minoration sa retraite complémentaire acquise à raison de son activité salariée passée. Il souhaiterait donc savoir s'il est envisagé de mettre un terme à cette situation difficilement justifiable sur le plan logique et que les intéressés ressentent comme une injustice.

Urbanisme (politique de l'urbanisme).

782. — 17 avril 1985. — M. Gilbert Gentier appelle l'attention de M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports sur l'inquiétante montée des prix des mètres carrés de bureaux dans la capitale. Ce phénomène est directement lié à la pénurie croissante de ce secteur à Paris. Il ressort en effet des statistiques fournies par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (I.A.U.R.I.F.) et relatives aux agréments accordés par le comité de décentralisation que le secteur public accapare plus de 60 p. 100 des surfaces disponibles en bureaux. La flambée des prix que l'on observe depuis dix-huit mois risque donc de s'accroître si, malgré les réformes liées à la décentralisation, le secteur public reste aussi favorisé. Il lui demande en conséquence s'il entend donner des instructions pour rééquilibrer en faveur du secteur privé les autorisations données par le comité de décentralisation trop favorable aux administrations centrales dont il est l'émanation. Créer de nouveaux bureaux pour satisfaire le marché ne constitue sûrement pas une solution alternative, car ce ne peut être qu'au détriment du logement dont on connaît également les difficultés dans la capitale.

Logement (expulsions et loyers).

783. — 17 avril 1985. — Mme Lydie Dupuy attire l'attention de M. le Premier ministre sur le fait que la période pendant laquelle les expulsions de personnes hors d'état d'acquitter leurs loyers sont interdites a pris fin le 15 mars. Les préfets et sous-préfets sont d'ores et déjà saisis de nouvelles demandes de concours de la force publique. Certains résisteront, d'autres céderont. La plupart d'entre eux couperont la poire en deux en accordant le concours de la force publique non seulement pour les mauvais payeurs, qui ont en réalité les moyens de payer mais qui ne veulent pas, cela est normal, mais aussi pour les personnes, je cite, « susceptibles » d'être recueillies par leur famille. Cela n'est pas acceptable, on ne peut en 1985, sous un gouvernement socialiste, mettre les gens à la rue et le problème concerne plusieurs dizaines de milliers

de personnes. Or les commissions de conciliation de loyers ne sont pas encore en place dans plus de la moitié des départements; les offices de H. L. M. se refusent à signer des conventions d'application Etat-H. L. M. permettant de tenir compte de la dimension sociale du logement. Les prêts des caisses d'allocations familiales sont souvent inadaptés pour les familles en difficulté. Il faut donc trouver une solution : des prestations suffisantes; une modification du code civil quant aux délais de paiement susceptibles d'être accordés aux débiteurs malheureux; un moratoire plus ou moins étendu dans le temps et quant à ses bénéficiaires; un fonds de garantie pour que les petits propriétaires n'en subissent pas le contrecoup. On ne peut plus attendre ni se renvoyer l'affaire de ministère en ministère, d'Etat à collectivités locales ou à caisses. Il faut définitivement mettre hors la loi certaines formes de souffrances humaines. Elle lui demande si le Gouvernement tiendra compte de ces considérations et de ces propositions.

Matériels électriques et électroniques (entreprises : Côtes-du-Nord).

784. — 17 avril 1965. — M. Pierre Jagaret attire l'attention de M. le Premier ministre sur le fait que depuis plus de six mois le Trégor est agité régulièrement par de graves mouvements sociaux (manifestations, débrayages, occupations d'usines ou de lieux publics, etc.), et cela risque d'empirer dans les semaines qui viennent, car les promesses qui ont été faites aux salariés des entreprises n'ont pas été tenues. On avait dit, et notamment les représentants du Gouvernement avaient dit : « pas un licenciement, tous les emplois supprimés seront remplacés. On apportera des activités nouvelles, on développera la formation ». Aujourd'hui, alors que plusieurs centaines de salariés ont accepté de quitter leur entreprise, la C.G.E. (Compagnie générale d'électricité), principal employeur du Trégor et, à le rappelle, entreprise nationalisée, s'appête à licencier 300 personnes; des licenciements secs et brutaux. Pourtant, il s'agit de entreprises globalement en expansion, travaillant dans des secteurs en croissance (télécommunications, électronique, informatique, etc.). Le récent rapport du Groupement de stratégie industrielle a affirmé qu'il était possible de procéder autrement, qu'il y avait déjà eu trop de licenciements dans ce secteur et que l'emploi actuel pouvait parfaitement être maintenu, comme cela est implicitement prévu dans les contrats de plan C.G.E.-Etat. Il lui demande quelles sont les mesures prévues par le Gouvernement pour que ce rapport soit totalement pris en compte. Les entreprises nationalisées doivent être un modèle dans la politique sociale, dans la concertation avec les salariés. C'est en tout cas ainsi qu'il avait été entendu lorsque ces nationalisations ont été votées. Les mesures qui frappent actuellement le Trégor n'ont

jamais été discutées, les plans industriels ont été imposés. La politique sociale à la C.G.E. se résume à une réunion de C.C.E. (comité central d'entreprise) pour exposer des décisions prises par sa direction. Cela correspond-il aux engagements de la C.G.E.? Le Gouvernement ne peut-il inciter cette entreprise nationalisée à avoir une conception plus moderne de la gestion?

Carburants et fuel domestique (pétrole et produits raffinés).

785. — 17 avril 1965. — M. François Lancla attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie, sur les prix des trois carburants (essence, super, gazole) qui sont désormais fixés librement à tous les stades de la vente. Même si la libéralisation de ces prix s'est accompagnée d'un certain nombre de garde-fous, on vient d'enregistrer ces dernières semaines des hausses manifestement trop importantes du gazole. Il semble que les compagnies pétrolières, les pétroliers indépendants, les raffineurs ou les grossistes aient profité de la libéralisation des prix de manière abusive pour augmenter considérablement le gazole. Or ces produits représentent l'outil de travail principal pour de nombreuses catégories de travailleurs : agriculteurs, transporteurs routiers, notamment, sans compter tous les automobilistes qui utilisent le diesel et procèdent ainsi à de salutaires économies d'énergie. Il lui demande que le Gouvernement prenne d'urgence des mesures pour dissuader les producteurs d'utiliser la liberté des prix au détriment des consommateurs et donc de l'activité économique.

Transports aériens (aéroports : Val-de-Marne).

786. — 17 avril 1965. — Mme Paulette Neveux attire l'attention de M. le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports sur le problème de la délimitation des zones de bruit donnant droit à l'insonorisation pour les riverains de l'aéroport d'Orly. Elle souhaite évoquer, plus précisément, le cas des logements de fonction de l'école maternelle Foulmarch à Villeneuve-le-Roi qui ne sont pas insonorisés tandis que le groupe scolaire Paul-Bert, situé à quelques mètres de cette école, voit ses logements de fonction entièrement insonorisés. Elle lui demande s'il est envisagé une évolution de la réglementation en matière de zone de bruit donnant droit à indemnisation et si, dans ce cas précis, on ne pourrait considérer la notion de « groupe scolaire » afin que tous les logements de fonction soient insonorisés.

ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et Outre-mer.	ETRANGER	DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 10.
Codes.	Titres.	Francs.	Francs.	
Assemblée nationale :				
Débats :				
66	Compte rendu.....	112	642	Téléphone } Renseignements : 571-61-31 Administration : 573-61-39
38	Questions	112	528	
Documents :				
87	Série ordinaire	636	1 416	TELEX B01176 F DIRJO-PARIS
27	Série budgétaire	190	368	
Sénat :				
66	Compte rendu.....	163	363	Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : — 87 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions ; — 27 : projets de lois de finances.
38	Questions	163	331	
99	Documents	636	1 264	
En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.				
Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.				

Prix du numéro : 2,70 F. (Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats ; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)

