

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1988-1989

(89^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

2^e séance du lundi 26 juin 1989

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON

1. Dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles. - Discussion, en lecture définitive, d'un projet de loi (p. 2506).

M. Jacques Floch, rapporteur de la commission des lois.

M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

Discussion générale : M. Georges Ilage.

Clôture de la discussion générale.

DERNIER TEXTE VOTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE (p. 2507)

Adoption, par scrutin, de l'ensemble du projet de loi, tel qu'il résulte du dernier texte voté par l'Assemblée nationale.

2. Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports. - Sécurité des aérodromes et du transport aérien. - Discussion de deux projets de loi adoptés par le Sénat (p. 2508).

M. François Loncle, suppléant M. Lorgeux, rapporteur de la commission des affaires étrangères, pour le projet de loi autorisant la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports.

M. Claude Ducert, rapporteur de la commission de la production, pour le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien.

M. François Massot, rapporteur pour avis de la commission des lois, pour le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aérodromes et du transport aérien.

Discussion générale commune.

MM. Gilbert Gantier,
Michel Coffineau,
Jean-Claude Lefort,
Jean-Yves Charmard.

Clôture de la discussion générale commune.

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer.

PROTOCOLE POUR LA RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES DE VIOLENCE DANS LES AÉROPORTS (p. 2518)

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique. - Adoption (p. 2518)

SÉCURITÉ DES AÉRODROMES ET DU TRANSPORT AÉRIEN (p. 2518)

Passage à la discussion des articles.

Article 1^{er}. - Adoption (p. 2519)

Article 2 (p. 2519)

Amendement n° 2 de M. Massot : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 11 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre, Jean-Yves Chamard. - Adoption.

Amendement n° 15 de M. Berthelot : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

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

Amendement n° 23 de M. Lefort : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 16 de M. Lefort : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 2 modifié.

Articles 3 à 8. - Adoption (p. 2520)

Article 9 (p. 2521)

Amendement n° 17 de M. Lefort : MM. Jean-Claude Lefort, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 9.

Article 10 (p. 2521)

Amendement n° 18 de M. Le Meur : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

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

Adoption de l'article 10 modifié.

Article 11. - Adoption (p. 2522)

Après l'article 11 (p. 2522)

Amendement n° 1 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. - Adoption.

Avant l'article 12 (p. 2522)

Amendement n° 26 de M. Lefort : MM. Jean-Claude Lefort, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Article 12 (p. 2522)

Amendement n° 3 de la commission des lois : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre, Jean-Yves Chamard. - Adoption.

Amendement n° 4 de la commission des lois : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 12 modifié.

Article 13 (p. 2523)

Amendement n° 5 de la commission des lois : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 6 de la commission des lois : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 13 modifié.

Article 14 (p. 2524)

M. Henri Cuq.

Amendement n° 7 de la commission des lois : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 19 de M. Goldberg : MM. Jean-Claude Lefort, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 8 de la commission des lois : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendements n°s 25 de M. Goldberg et 9 de la commission des lois : M. Jean-Claude Lefort. - Retrait de l'amendement n° 25.

MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le ministre, Jean-Claude Lefort. - Adoption de l'amendement n° 9.

L'amendement n° 28 de M. Massot n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 15. - Adoption (p. 2526)

Article 16 (p. 2526)

Amendement de suppression n° 21 de M. Le Meur : Mme Muguette Jacquaint, M. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 16.

Article 17 (p. 2527)

Amendement de suppression n° 22 de M. Goldberg : Mme Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 17.

Article 18 (p. 2527)

Le Sénat a supprimé cet article.

Amendements n°s 10 de la commission et 14 du Gouvernement : MM. le rapporteur pour avis, le ministre. - Retrait de l'amendement n° 10.

M. le rapporteur. Adoption de l'amendement n° 14.

L'article 18 est ainsi rétabli.

Articles 19 à 21. - Adoption (p. 2528)

Vote sur l'ensemble (p. 2528)

Explications de vote :

MM. Jean-Claude Lefort,
Jean-Yves Chamard.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. **Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat** (p. 2528).
4. **Dépôt d'un projet de loi rejeté par le Sénat** (p. 2529).
5. **Ordre du jour** (p. 2529).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. ANDRÉ BILLARDON, vice-président

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

DISPOSITIONS DIVERSES EN MATIÈRE D'URBANISME ET D'AGGLOMÉRA- TIONS NOUVELLES

Discussion, en lecture définitive, d'un projet de loi

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 20 juin 1989.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le texte du projet de loi portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture dans sa séance du 14 juin 1989 et modifié par le Sénat dans sa séance du 20 juin 1989.

« Conformément aux dispositions de l'article 45, alinéa 4, de la Constitution, je demande à l'Assemblée nationale de bien vouloir statuer définitivement.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion de ce projet de loi en lecture définitive (nos 799, 817).

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

M. Jacques Floch, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, mes chers collègues, au cours de sa nouvelle lecture après l'échec de la commission mixte paritaire, le Sénat a voté conforme la suppression des articles 1^{er} bis et 3 bis et a adopté conforme l'article 9.

En revanche, il a de nouveau supprimé l'article 5, relatif aux conditions d'évolution des agglomérations nouvelles à l'achèvement de la période de réalisation des travaux, et rétabli ses articles 5 bis et 6 concernant les autorisations d'utilisation du sol. Enfin, il a repris sa rédaction de l'article 7 sur les conditions de majorité permettant l'admission de nouvelles communes dans une agglomération nouvelle pendant la période de réalisation des travaux.

Comme vous le savez, la commission mixte paritaire n'a pu parvenir à l'adoption d'un texte commun. Nous nous trouvons donc saisis du texte que l'Assemblée a adopté en nouvelle lecture.

Sur les quatre articles 5, 5 bis, 6 et 7 restant en discussion, la différence de position entre les deux assemblées ne semble pas réductible.

En conséquence, en application de l'article 118 du règlement, la commission demande à l'Assemblée d'adopter le projet de loi en lecture définitive, sans modification par rapport au texte voté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Tony Dreyfus, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs, le Gouvernement, suivant l'avis du rapporteur de votre assemblée, demande le rétablissement de l'article 5.

Tout au long de ce débat, le Gouvernement a souligné, en effet, son souci de créer les conditions d'une croissance cohérente et harmonieuse des villes nouvelles par l'institution d'une plus forte solidarité entre les communes.

Bien que l'achèvement des premières villes nouvelles ne doive pas intervenir avant quatre ou cinq ans, il souhaite que soient précisées dès maintenant aux élus de ces villes nouvelles les conditions de la coopération intercommunale qui devra être mise en place avant l'achèvement des opérations de construction et d'aménagement.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement demande le rétablissement pur et simple de l'article 5.

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

M. Georges Hage. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, j'interviendrai très brièvement sur ce projet concernant les villes nouvelles qui restera sans doute comme un très fâcheux exemple d'une mauvaise méthode de légiférer - et de rapports déplorablement faussés entre le Parlement et l'exécutif !

La lecture précédente a été marquée par l'adoption de trois amendements réduisant les effets pervers de la procédure d'expropriation d'extrême urgence en matière de construction de voies de chemins de fer, spécialement du T.G.V.- Nord.

Mais, après l'adoption de ces amendements, la droite a, semble-t-il, été si surprise que, le nouveau maire d'Amiens en tête, elle a fui l'hémicycle : elle l'a déserté, invitant ainsi le Gouvernement à faire repousser par une seconde délibération des garanties permettant d'assurer les droits des propriétaires concernés à une juste indemnisation.

Le Gouvernement avait introduit à la sauvette, par un amendement qui n'avait pu faire l'objet d'aucun examen sérieux, une disposition rendant applicable à la construction des voies de chemin de fer la procédure d'expropriation d'extrême urgence. Cette disposition a été adoptée en termes identiques par les deux assemblées et l'Assemblée nationale en a discuté de nouveau lors de la troisième lecture pour atténuer les conséquences disproportionnées de cette mesure.

On comprend la notion d'extrême urgence pour ce qui concerne la défense nationale : mais pourquoi, en matière de chemin de fer, alors que cette procédure n'a pas été utilisée à ma connaissance pour le T.G.V. entre Paris et Lyon, ni pour le T.G.V. Atlantique... et alors que personne n'a critiqué la lenteur ou les difficultés d'une procédure classique respectant les droits des propriétaires qui vont être expropriés ?

C'est pourquoi l'amendement du Gouvernement est malvenu. Il concerne directement le T.G.V.- Nord et lui seul. Or il n'est jamais bon de légiférer en fonction d'un cas particulier, surtout pour imposer une procédure restrictive !

C'est pourquoi nous demandons à l'Assemblée nationale de reprendre les dispositions votées précédemment afin que la procédure exceptionnelle ne puisse être utilisée lorsque plus de mille expropriés sont en cause.

Nous demandons également que l'évaluation par le service des domaines intervienne après une visite contradictoire des lieux à laquelle seront conviés les expropriés concernés.

Qu'il s'agisse de l'article 5 et de la liberté des communes de ne pas se laisser enfermer dans une agglomération nouvelle, si elles ne le souhaitent pas ; ou qu'il s'agisse de la mise en cause injustifiée des droits des petits propriétaires au cours d'une procédure d'expulsion, les députés communistes ne modifient pas leur attitude.

C'est sur le fond du problème qu'ils ont voté : il serait inacceptable qu'une procédure exceptionnelle, dont le ministre lui-même a reconnu qu'elle n'avait pas été utilisée au cours des cinq années précédentes, devienne brusquement indispensable pour imposer un tracé contre la majorité de la population concernée.

Nous voterons donc contre ce projet de loi qui est lui-même un mauvais coup contre la démocratie et les libertés locales.

Nous demandons sur l'ensemble du projet un scrutin public.

M. le président. La discussion générale est close.

La commission mixte paritaire n'étant pas parvenue à l'adoption d'un texte commun, l'Assemblée est appelée à se prononcer sur le dernier texte voté par elle.

Outre les articles pour lesquels les deux assemblées étaient parvenues à un texte identique, ce texte comprend :

« Art. 1^{er} bis. - Supprimé. »

« Art. 3 bis. - Supprimé. »

« Art. 5. - Les deuxième et troisième alinéas de l'article 36 de la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 portant modification du statut des agglomérations nouvelles sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Dans les deux mois suivant la date de publication du décret prévu à l'article 34 ci-dessus, une ou plusieurs communes peuvent adresser au représentant de l'Etat dans le département une demande de retrait du syndicat d'agglomération nouvelle ou de la communauté d'agglomération nouvelle. Dans le même délai et selon la même procédure, une ou plusieurs communes limitrophes peuvent demander leur admission dans le syndicat ou la communauté d'agglomération nouvelle.

« Le comité syndical prévu à l'article 14 ou le conseil d'agglomération prévu à l'article 12 ainsi que les conseils municipaux des communes membres du syndicat ou de la communauté disposent d'un délai de six mois courant à compter de la même date pour se prononcer sur le retrait ou l'admission et sur leurs conditions financières et patrimoniales

« Si le comité syndical ou le conseil d'agglomération ainsi que les deux tiers des conseils municipaux des communes membres représentant plus des trois quarts de la population ou les trois quarts des conseils municipaux représentant plus des deux tiers de la population ont donné leur accord, le retrait ou l'admission est constaté par le représentant de l'Etat dans le département.

« Par le même acte, le représentant de l'Etat peut modifier les limites territoriales des communes avec l'accord des conseils municipaux de ces communes ainsi que du comité syndical ou du conseil d'agglomération.

« Si la modification des limites territoriales des communes affecte celles des cantons, cette modification ainsi que la décision de retrait ou d'admission sont prises par décret en Conseil d'Etat.

« A l'issue de la procédure de retrait ou d'admission ou, à défaut, à l'expiration du délai mentionné au deuxième alinéa, le syndicat d'agglomération nouvelle ou la communauté d'agglomération nouvelle prend la dénomination de syndicat d'agglomération ou de communauté d'agglomération.

« Les communes membres du syndicat d'agglomération ou de la communauté d'agglomération peuvent, dans les conditions de majorité prévues au dernier alinéa de l'article 4, opter pour la transformation du syndicat d'agglomération en communauté d'agglomération ou pour la transformation de la communauté d'agglomération en syndicat d'agglomération.

« Cette option peut être exercée soit dans un délai de trois mois à compter de la décision de retrait ou d'admission ou, si le représentant de l'Etat n'a pas été saisi d'une telle demande, dans un délai d'un an à compter de la publication du décret prévu à l'article 34, soit dans un délai de trois mois suivant un renouvellement général des conseils municipaux. »

* « Art. 5 bis et 6. - Supprimés. »

« Art. 7. - Dans la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 précitée, il est inséré, après l'article 14, un article 14 bis ainsi rédigé :

« Art. 14 bis. - Une commune peut, sur sa demande, être admise à faire partie du syndicat d'agglomération nouvelle.

« Par dérogation aux dispositions de l'article L. 163-15 du code des communes, la décision d'admission est prise par décret en Conseil d'Etat, sur proposition du représentant de l'Etat dans le département, après avis conforme du comité syndical et de la majorité des conseils municipaux des communes membres représentant au moins la moitié de la population. »

« Art. 9. - 1. - Lorsque dans une commune, des immeubles, parties d'immeubles, installations et terrains sans occupant à titre habituel ne sont manifestement plus entretenus, le maire, à la demande du conseil municipal, engage la procédure de déclaration de la parcelle concernée en état d'abandon manifeste.

« La procédure de déclaration en état d'abandon manifeste ne peut être mise en œuvre qu'à l'intérieur du périmètre d'agglomération de la commune.

« II. - Le maire constate par procès-verbal provisoire l'abandon manifeste d'une parcelle, après qu'il a été procédé à la détermination de celle-ci ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés. Ce procès-verbal détermine la nature des travaux indispensables pour faire cesser l'état d'abandon.

« Le procès-verbal provisoire d'abandon manifeste est affiché pendant trois mois à la mairie et sur les lieux concernés ; il fait l'objet d'une insertion dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département. En outre, le procès-verbal provisoire d'abandon manifeste est notifié aux propriétaires, aux titulaires de droits réels et aux autres intéressés ; à peine de nullité, cette notification reproduit intégralement les termes des paragraphes I à IV du présent article. Si l'un des propriétaires, titulaires de droits réels ou autres intéressés n'a pu être identifié ou si son domicile n'est pas connu, la notification le concernant est valablement faite à la mairie.

« III. - A l'issue d'un délai de deux ans à compter de l'exécution des mesures de publicité et des notifications prévues ci-dessus, le maire constate par un procès-verbal définitif l'état d'abandon manifeste de la parcelle ; ce procès-verbal est tenu à la disposition du public. Le maire saisit le conseil municipal qui décide, s'il y a lieu, de déclarer la parcelle en état d'abandon manifeste et d'en poursuivre l'expropriation au profit de la commune, pour une destination qu'il détermine.

« La procédure tendant à la déclaration d'état d'abandon manifeste ne peut être poursuivie si, pendant le délai de deux ans mentionné à l'alinéa précédent, les propriétaires ont mis fin à l'état d'abandon ou ont manifesté leur intention d'y mettre fin, soit en commençant des travaux, soit en s'engageant à les réaliser dans un délai fixé en accord avec le maire.

« La procédure tendant à la déclaration d'état d'abandon manifeste peut être reprise si les travaux n'ont pas été réalisés dans le délai prévu. Dans ce cas, le procès-verbal défi-

nitif d'abandon manifeste intervient soit à l'expiration du délai de deux ans mentionné au premier alinéa, soit, si elle est postérieure, dès la date à laquelle les travaux auraient dû être réalisés.

« IV. - L'expropriation des immeubles, parties d'immeubles, installations et terrains ayant fait l'objet d'une déclaration d'état d'abandon manifeste peut être poursuivie au profit d'une commune dans les conditions prévues par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

« L'expropriation doit avoir pour but, soit la construction de logements, soit tout objet d'intérêt collectif relevant d'une opération de restauration, de rénovation ou d'aménagement.

« V. - L'article L. 24-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« - à l'article 9 de la loi n° du portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles, relatif aux biens en état d'abandon manifeste. »

« Art. 10. - Conforme.

Je mets aux voix, conformément au troisième alinéa de l'article 114 du règlement, l'ensemble du projet de loi, tel qu'il résulte du dernier texte voté par l'Assemblée nationale.

Je suis saisi par le groupe communiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans le Palais.

M. le président. Je prie Mmes et MM. les députés de bien vouloir regagner leur place.

Le scrutin est ouvert.

(Il est procédé au scrutin.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	431
Nombre de suffrages exprimés	302
Majorité absolue	152
Pour l'adoption	274
Contre	28

L'Assemblée nationale a adopté.

2

PROTOCOLE POUR LA RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES DE VIOLENCE DANS LES AÉROPORTS. - SÉCURITÉ DES AÉRODROMES ET DU TRANSPORT AÉRIEN

Discussion de deux projets de loi adoptée par le Sénat

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

Du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971 (nos 786, 814) ;

Du projet de loi, adopté par le Sénat, tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile (nos 788, 808).

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

La parole M. François Loncle, suppléant M. Jeanny Lorgeoux, rapporteur de la commission des affaires étrangères pour le projet de loi autorisant la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports.

M. François Loncle, rapporteur suppléant. Monsieur le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, mes chers collègues, M. Jeanny Lorgeoux, empêché, m'a demandé de bien vouloir le remplacer afin d'exposer les conclusions de son rapport au nom de la commission des affaires étrangères.

Le présent projet de loi, déjà adopté par le Sénat, a pour objet d'autoriser la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale. Ce protocole complète la convention de Montréal du 23 septembre 1971, relative à la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

Il constitue le dernier en date des instruments juridiques organisant un système international de répression du terrorisme aérien. Le premier texte date de 1963. Il s'agit de la convention de Tokyo relative aux actes illicites commis à l'intérieur de l'appareil en vol. Son dispositif très imparfait a dû être complété pour faire face à la brusque multiplication des actes de piraterie aérienne survenue au début des années soixante-dix. Deux conventions ont été adoptées à La Haye le 16 décembre 1970 et à Montréal le 23 septembre 1971.

Ces textes organisent une répression internationale fondée sur le principe : « Extradier ou poursuivre en justice » pour une liste d'infractions limitativement énumérées. La convention de La Haye vise ainsi le détournement d'aéronefs, et celle de Montréal, divers actes accomplis en vol ou au sol contre un appareil en service, tels que les violences physiques, l'endommagement de l'appareil ou la destruction des installations de navigation aérienne.

Or ce dispositif multilatéral s'est révélé inadapté pour réprimer certains types d'attentats. En effet, les actes de terrorisme aérien évoluent depuis plusieurs années dans leurs objectifs et leurs modalités. Les terroristes ne se limitent plus, hélas ! à la capture illicite d'aéronefs en vol et au chantage des gouvernements. Ils se livrent désormais à des attaques dont l'impact meurtrier est croissant, dirigées qu'elles sont contre les installations ou les appareils au sol. Les moyens nouveaux dont ils disposent mettent en péril la fiabilité du dispositif de surveillance dans les aéroports.

Les attentats survenus en décembre 1985 dans les aéroports de Rome et de Vienne ont constitué un véritable électrochoc pour la communauté internationale. Les Etats ont décidé sans retard de négocier, sous les auspices de l'O.A.C.I., la mise au point d'un nouvel instrument juridique qui étend le champ d'application de la convention de Montréal. Les négociations ont débuté en septembre 1986 et ont abouti, lors d'une conférence diplomatique réunie à Montréal en février 1988, à l'adoption de ce texte.

Je souhaiterais maintenant aborder le dispositif du protocole de Montréal. Ce texte énumère une série d'actes qualifiés d'infractions pénales. Il s'agit des actes de violence commis dans les aéroports entraînant des blessures ou la mort, en second lieu des actions de destruction ou d'endommagement des installations ou des aéronefs qui ne sont pas en service, enfin des actes qui interrompent les services de l'aéroport.

L'article 2 du protocole ajoute que ces actes ne constituent des infractions que s'ils compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité dans les aéroports. Ce critère limitatif était indispensable pour circonscrire le champ des infractions et éviter que des événements tels qu'une grève du personnel ou un simple retard des aéronefs ne soient concernés par le dispositif de répression.

Votre rapporteur remarque cependant qu'il n'existe aucune définition précise de la notion d'aéroport international ni de celle d'interruption des services. La question se pose de savoir si certains Etats ne pourraient tirer parti de ces imprécisions pour refuser d'appliquer dans certains cas les dispositions du protocole.

Notre pays, pour sa part, a décidé sans tarder de mettre en œuvre les dispositions du protocole dans son droit interne. Le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien prévoit des peines sévères et attribue une compétence universelle aux tribunaux français pour les infractions visées.

Le système de répression défini par la convention de 1971 et le protocole repose sur le principe de la compétence multiple des Etats et sur le principe : « Extradier ou poursuivre en justice. » Les deux textes, la convention et le protocole, ont cependant des champs d'application un peu différents.

Selon la convention de Montréal, sont compétents pour engager des poursuites contre l'auteur d'une infraction : l'Etat du territoire sur lequel a été commise l'infraction ; l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ; l'Etat d'atterrissage ; l'Etat dans lequel est situé le siège principal ou la résidence permanente de l'exploitant.

Si l'Etat de refuge n'extrade par le terroriste vers l'un des Etats compétents énumérés plus haut, il doit établir sa compétence et poursuivre l'auteur de l'infraction.

Le protocole, dans son article 3, prévoit, pour les infractions définies à son article 2, un dispositif de répression de portée un peu plus restreinte.

Seul peut demander l'extradition l'Etat sur le territoire duquel a été commise l'infraction, c'est-à-dire l'Etat où est situé l'aéroport. Ainsi l'Etat d'immatriculation peut-il faire valoir sa compétence si l'attentat a été commis en vol, mais non s'il a été dirigé contre l'avion posé au sol. Cette différence a de quoi surprendre et je serais intéressé, monsieur le secrétaire d'Etat, par vos explications sur ce point, car je n'ignore pas vos grandes compétences juridiques en la matière.

Le principe « extradier ou poursuivre en justice » s'applique toutefois aux infractions énumérées par le protocole puisque l'Etat de refuge, au cas où il refuse l'extradition, doit établir sa compétence et engager des poursuites.

Le système de règlement des différends est également identique et n'appelle aucune remarque particulière. La France a assorti sa signature d'une déclaration précisant que la réserve faite à la convention de Montréal était applicable au protocole. Cette réserve, désormais traditionnelle, exclut la juridiction de la Cour internationale de justice dans le processus de règlement des différends.

Ce dispositif d'entraide répressive internationale comporte certaines limites que votre rapporteur tient à souligner.

D'abord, les Etats restent libres de déterminer la nature des peines applicables aux infractions. Il aurait, certes, été difficilement concevable de définir dans le protocole un barème de peines obligatoires. Cependant, certains Etats restent réticents à l'idée de condamner en tant qu'actes terroristes ce qu'ils considèrent comme des luttes de libération nationale.

Ensuite, tous les pays ne sont pas parties à la convention de Montréal qui rassemble cependant plus de 130 Etats. Quant au protocole, il n'a été signé que par 59 Etats et ratifié à ce jour par cinq d'entre eux. Il n'est donc pas encore entré en vigueur puisque son article 6 envisage auparavant le dépôt de dix instruments de ratification. Ce défaut d'universalité a été souligné par les chefs d'Etat des sept pays industrialisés, lors du sommet de Toronto en juin 1988, qui ont lancé un appel à l'adhésion de tous les Etats aux conventions de l'organisation internationale.

Ces insuffisances, si elles peuvent gêner l'application du système de la compétence universelle, ne sont pas en soi critiquables. La convention et le protocole de Montréal sont des textes multilatéraux qui sont contraints de respecter la liberté des Etats pour mettre en œuvre dans leur droit interne les dispositions pénales.

Le protocole, comme la convention de Montréal, résulte d'un compromis équilibré entre le souci d'efficacité dans la lutte contre le terrorisme aérien et celui du respect de la souveraineté des Etats. A l'issue du protocole de Montréal, les attentats dans les aéroports sont des délits internationaux et font l'objet d'une répression judiciaire impliquant les Etats parties.

C'est la raison pour laquelle, mes chers collègues, la commission des affaires étrangères, conformément aux conclusions du rapporteur, vous demande d'adopter le présent projet de loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. Claude Ducert, rapporteur de la commission de la production et des échanges pour le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports.

M. Claude Ducert, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi qui est soumis à votre examen a pour objet principal d'assurer une plus grande sécurité du transport aérien, grâce, en particulier, à un renforcement des contrôles et à des sanctions prévues par le code de l'aviation civile.

En effet, bien que la sécurité reste en France, de ce point de vue, à un très haut niveau, l'évolution des menaces et des données technologiques impose de réviser un certain nombre de règles afin de renforcer l'efficacité. C'est l'objet du présent projet dont les différentes propositions peuvent se regrouper autour de cinq volets distincts.

Premier volet : La sécurité des aéronefs.

Il est donc prévu de renforcer les peines réprimant les infractions à la sécurité des aéronefs. Il s'agit des infractions aux règles relatives, d'une part, à la délivrance et au renouvellement des documents de navigabilité et des certificats de limitation des nuisances et, d'autre part, à la tenue des documents de bord, à l'entretien et à la maintenance des appareils, à leur chargement et à leur conduite. C'est l'objet des articles 2, 3, 5 à 8, 10 et 19 du projet de loi.

Second volet : Le survol des zones interdites.

Le projet prévoit de sanctionner plus sévèrement les atteintes à la réglementation du survol des zones interdites pour des raisons militaires ou de sécurité, telles que la ville de Paris.

Il est proposé, dans le même temps, d'adapter cette réglementation aux évolutions récentes, notamment au nouvel article 3 bis de la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale qui prohibe le recours à la contrainte par la force. Ces dispositions correspondent aux articles 1^{er} et 4 du projet.

Je voudrais attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le passage suivant : il serait par ailleurs souhaitable de revoir, pour la renforcer ou en assurer une meilleure application, la réglementation du survol des agglomérations qui ne sont pas protégées par les règles spécifiques des zones interdites. La protection de la tranquillité et de la sécurité des riverains des aéroports n'apparaît pas toujours bien assurée. La brièveté des délais d'examen du présent projet de loi par l'Assemblée nationale n'a pas permis d'élaborer sur ce point des propositions concrètes, mais cette question mérite d'être rapidement étudiée.

Troisième volet : La constatation des infractions.

Les articles 9 et 11 du projet de loi proposent de renforcer les procédures de constatation des infractions par une extension des catégories d'agents compétents et par la nécessité, pour ces agents, d'être assermentés.

Quatrième volet : Les actes terroristes.

Ce projet de loi prend aussi en compte le renforcement nécessaire de la protection du transport aérien contre les actes d'origine terroriste.

A cette fin, il vise à intégrer dans le droit français certaines dispositions du protocole, adopté à Montréal le 24 février 1988, relatives à la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, et notamment la règle de la « compétence universelle » qui permettra de poursuivre et de juger sur le territoire français tout individu qui s'est rendu coupable de certaines infractions de nature à porter atteinte à la sécurité dans un aéroport civil international. Ces dispositions correspondent aux articles 12, 13 et 20 du projet de loi.

De même, l'article 14 de ce texte propose de renforcer la réglementation relative au contrôle des personnes et des biens sur les aéroports en supprimant la distinction entre vols internationaux et vols intérieurs et en élargissant la liste des personnels habilités à opérer ces contrôles.

Cinquième volet : Les dispositions diverses.

Ces dispositions concernent le transport aérien régi par le livre III du code de l'aviation civile.

Il est proposé de porter de 500 000 à 750 000 francs la limite de responsabilité du transporteur à l'égard de chaque passager.

En second lieu, les dérogations au monopole du pavillon français pour les liaisons intérieures seront autorisées par simple décision administrative alors que les textes actuels prévoient une dérogation par décret.

En outre, il est prévu la suppression du conventionnement obligatoire pour toutes les lignes régulières de transport intérieures.

Enfin, la loi assurera une représentation spécifique des personnels navigants professionnels de la compagnie Air France au sein des comités d'établissement et du comité central d'entreprise.

Ces diverses dispositions font l'objet des articles 15 à 18 du projet de loi.

Le Sénat a approuvé l'objectif du texte, le renforcement de la sécurité aérienne, et l'essentiel de ses diverses dispositions. Néanmoins, outre un certain nombre d'amendements rédactionnels, la Haute assemblée a apporté quelques modifications importantes au projet initial.

Ainsi, à l'article 2, le Sénat a souhaité limiter à l'exploitant technique la responsabilité de mise en service d'aéronefs non conformes aux règles de sécurité, alors que le projet de loi visait également le propriétaire. De même, à l'article 10, le Sénat a restreint à l'exploitant technique les charges résultant de la retenue au sol d'un aéronef non conforme aux règles d'immatriculation.

A l'article 3, la Haute assemblée a prévu d'étendre à l'ensemble de l'équipage les sanctions prévues par le projet à l'encontre du pilote qui, sur un aéroport international, se soustrairait aux contrôles réglementaires.

Aux articles 12 et 13, le Sénat a apporté certaines modifications à la définition des actes interrompant le fonctionnement des services d'un aéroport.

A l'article 14, la Haute assemblée a refusé que les contrôles des personnes et des biens soient effectués par des agents des entreprises de transport aérien ou des personnes publiques gestionnaires d'un aéroport. Elle a également étendu à l'ensemble des zones aéroportuaires la possibilité de procéder à ces contrôles renforcés.

Enfin, le Sénat a supprimé l'article 18, estimant qu'il était contraire à la Constitution.

Votre commission s'est ralliée à nombre de modifications ou précisions utiles qu'a introduites le Sénat. Cependant, sur certains points, elle a jugé souhaitable d'en revenir au texte initial du projet et, sur d'autres, elle vous propose des modifications supplémentaires dont les principales sont les suivantes :

Elle a d'abord adopté aux articles 2 et 10 deux amendements tendant à revenir à un texte permettant au juge d'engager éventuellement la responsabilité du propriétaire de l'aéronef qui ne serait pas conforme aux règles de sécurité ou d'immatriculation, et donc de ne pas restreindre la charge de la responsabilité aux seuls exploitants techniques. En effet, votre commission a estimé que l'exploitation d'un avion était un acte continu qui devait engager éventuellement la responsabilité du propriétaire comme de l'exploitant.

A l'article 12, elle a adopté deux amendements rétablissant le texte initial : l'un porte sur la détermination des actes susceptibles d'interrompre le fonctionnement des services d'un aéroport ; elle a, en effet, considéré que tout dispositif interrompant ledit service devait être matériel. L'autre amendement tend à supprimer les précisions apportées par le Sénat au terme « sécurité », le Sénat ayant ajouté : « des biens et des personnes ».

Aux articles 13 et 14, elle a rétabli le texte initial tout en retenant les amendements rédactionnels adoptés par le Sénat ou proposés par la commission des lois.

La commission a enfin rétabli l'article 18 dans une rédaction améliorée par rapport au texte initial du projet de loi. Elle vous propose donc d'adopter dans cette forme le texte en discussion. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. François Massot, rapporteur pour avis de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, pour le projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Monsieur le président, mes chers collègues, j'interviens donc en tant que rapporteur de la commission des lois qui a été saisie pour avis de ce texte.

La commission des lois du Sénat avait demandé, de la même façon, à se saisir d'un certain nombre d'articles - l'article 4 : le survol illicite des zones du territoire ; l'article 12 : la répression des actes de terrorisme dans les aéroports ; l'article 13 : l'instauration de la règle de la compétence universelle ; l'article 14 : la fouille et le contrôle des personnes et des biens, et l'article 18 - la rédaction retenue pour le projet de loi ne lui ayant pas paru conforme à la Constitution.

La commission des lois de l'Assemblée a demandé à se saisir des mêmes articles et un accord est intervenu avec la commission de la production et des échanges pour que le rapporteur saisi au fond n'intervienne pas sur ces cinq articles, leur présentation revenant à la commission des lois.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le projet que vous nous soumettez vise quatre objectifs.

D'abord, éviter que la croissance très rapide du transport aérien n'induisse une diminution de la qualité du service rendu, particulièrement en matière de sécurité des vols.

A cette fin, le projet de loi renforce les obligations qui pèsent sur les compagnies et les équipages, en différentes matières concernant l'entretien des appareils, la préparation et le suivi des vols.

Deuxième objectif : protéger le transport aérien des actes de terrorisme par une prévention accrue et une répression plus efficace. Le projet de loi institue une nouvelle infraction visant à réprimer les agissements mettant en cause le fonctionnement des services des aéroports, instaure la règle de la compétence universelle pour certaines infractions dans les aérodromes, organise de façon plus large la fouille des personnes et des biens.

Troisième objectif : renforcer les sanctions applicables à ceux qui auront violé les interdictions de survol de certaines zones du territoire, notamment quand ces violations sont intentionnelles.

Enfin, quatrième objectif : améliorer la procédure de constatation de certaines infractions.

En outre, le projet de loi retient une série de dispositions diverses qui concernent l'organisation du transport aérien, et notamment, à l'article 18, une disposition un peu étrangère à l'objet du texte puisqu'elle est relative à la composition des collèges électoraux pour la représentation du personnel au sein des comités d'établissement et à la répartition des sièges au comité central d'entreprise de la compagnie Air France.

La commission des lois est donc saisie de cinq articles.

L'article 4 concerne les sanctions applicables en cas de survol illicite de zone interdites du territoire.

Il propose une rédaction nouvelle de l'ancien article L. 150-4 du code de l'aviation civile qui, dans sa rédaction actuelle, a un double objet puisqu'il fixe les sanctions applicables, d'une part, au pilote d'un aéronef qui aura méconnu les règles de l'article L. 131-1 du même code relatives au survol de zones interdites du territoire français ; d'autre part, au pilote qui, au départ ou à l'arrivée d'un vol international, n'aura pas utilisé, contrairement à l'obligation instituée par l'article L. 132-1, un aéroport international ou qui, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires.

L'article 4 du projet de loi, que le Sénat a adopté sous réserve de modifications d'ordre rédactionnel, clarifie ce dispositif et augmente sensiblement les peines applicables au pilote de l'aéronef.

Il est d'abord proposé, en effet, de distinguer entre, d'une part, le survol de zone interdite commis non intentionnellement et, d'autre part, le survol intentionnel ou le non-respect volontaire des dispositions des deuxième et quatrième alinéas de l'article L. 131-3, qui prévoient, respectivement, l'atterrissage immédiat quand le pilote s'est rendu compte de son erreur et la procédure d'alerte quand l'avion est repéré en vol.

Dans le premier cas, on observera que le fait non intentionnel est matérialisé soit par la maladresse, soit par la négligence du pilote : la sanction qu'il encourt alors est une amende de 15 000 francs à 100 000 francs et un emprisonnement de un à six mois ou l'une de ces deux peines seulement.

Dans le deuxième cas, qui recouvre deux situations distinctes le fait de s'engager ou de se maintenir sciemment au-dessus d'une zone interdite et le fait de ne pas se conformer à l'obligation d'atterrissage ou aux prescriptions de la procédure d'alerte, traduisant l'une et l'autre la volonté du pilote

de maintenir son aéronef en situation irrégulière, les sanctions sont encore renforcées : le pilote encourt en effet, dans ces hypothèses, une amende de 15 000 francs à 300 000 francs et un emprisonnement de trois mois à un an, ou l'une de ces deux peines seulement.

Cet article permettra de lutter contre les expériences d'individus comme le « Baron noir » qui, aussi sympathiques qu'ils puissent être, se révèlent particulièrement dangereux pour l'ordre public. Il était donc nécessaire de prendre des mesures pour éviter que des expériences de ce genre ne se reproduisent.

L'article 12 a trait à la répression des actes de terrorisme dans les aéroports intérieurs. Il propose de compléter sur deux points la rédaction de l'article L. 282-1 du code de l'aviation civile, qui punit d'un emprisonnement de deux à cinq ans et d'une amende de 10 000 francs à 120 000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, les agissements suivants :

La destruction totale ou partielle d'immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne ou l'assistance météorologique ;

Le trouble porté au fonctionnement de ces installations ;

La destruction totale ou partielle d'un aéronef dans l'emprise d'un aéroport ;

L'entrave à la navigation ou à la circulation des aéronefs.

L'article 12 tend d'abord à ajouter à cette liste l'interruption, à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, du fonctionnement des services des aéroports, si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens à l'intérieur de cet aéroport. Le Sénat a préféré ne pas envisager la sécurité des biens. Nous reviendrons sur ce point dans la discussion des amendements.

Cet article tend aussi à tirer les conséquences dans notre droit interne des dispositions du protocole de Montréal du 24 février 1988, que notre collègue François Loncle, avec la persuasion qui est toujours la sienne, nous a proposé de ratifier il y a un instant.

L'article 13 institue la règle de compétence universelle pour les actes de terrorisme dans les aéroports. Là encore, nous avons entendu M. Loncle avec grand intérêt, et je pense qu'il a convaincu l'ensemble de notre assemblée.

L'article 3 du protocole de Montréal dispose que chaque Etat contractant prendra les mesures lui permettant d'établir sa compétence pour connaître des différentes infractions qu'il énumère, à la double condition que l'auteur présumé se trouve sur son territoire et qu'aucune mesure d'extradition ne soit prise à son encontre.

Cette règle dite de la « compétence universelle » permet à chaque Etat signataire de réprimer un acte illicite, quelle que soit la nationalité de son auteur et quel que soit l'endroit du globe où il a été commis, dès lors que l'auteur de cet acte se trouve sur son territoire. Il s'agit évidemment d'une règle exorbitante du droit commun, mais elle est rendue nécessaire par la multiplication des actions terroristes.

L'article 14 est relatif à la fouille et au contrôle des personnes et des biens. Il propose une rédaction nouvelle de l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile, qui définit le régime applicable à la fouille des personnes et des biens. Cette rédaction répond à la volonté des gouvernements de rendre ce régime plus efficace, tout en l'insérant dans un cadre juridique non contestable.

Le nouveau dispositif supprime d'abord la distinction entre vol intérieur et vol international, distinction qui ne présentait aucun intérêt.

Il institue par ailleurs un régime différent pour la fouille des personnes et pour la fouille des biens.

La fouille des personnes resterait confiée aux officiers de police judiciaire assistés d'agents de police judiciaire, auxquels viendraient s'adjoindre des policiers ou des gendarmes auxiliaires. Cette disposition répond au souci d'accroître l'efficacité de la fouille sans qu'il en résulte une attente supplémentaire pour les passagers.

La fouille des biens, véhicules ou bagages serait menée soit directement par les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire, soit, sous leurs ordres, ou bien

par des policiers ou gendarmes auxiliaires, ou bien par des entreprises de transport aérien ou par des personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire, sous réserve, dans les deux cas visés par cette hypothèse, d'une procédure d'agrément délivré par le procureur de la République.

Enfin, dernière modification apportée au régime actuel : alors que les opérations de fouille et de contrôle peuvent être menées en toutes zones de l'aéroport, il est proposé de les limiter aux zones non librement accessibles au public et à leurs dépendances, étant précisé que, dans les autres zones, la procédure générale régissant les fouilles et contrôles s'appliquera.

A l'initiative de sa commission des lois, le Sénat a adopté une rédaction nouvelle qui tend à permettre les opérations de fouille et de contrôle sur toutes les zones de l'aéroport et de ses dépendances, qu'elles soient ou non accessibles au public. Des amendements ont également été déposés sur ce point. Nous en discuterons dans quelques instants.

Le dernier article soumis à la commission des lois est l'article 18, qui tend à compléter l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile, afin de donner compétence au décret en Conseil d'Etat, visé à cet article, pour établir des modifications au régime de représentation des personnels navigants professionnels de la compagnie Air France.

Le Sénat a supprimé l'article 18. J'aurai l'honneur de défendre, à ce sujet, un amendement qui a été accepté par la commission des lois.

Sous réserve des amendements que je viens d'évoquer, la commission des lois vous demande, mes chers collègues, d'adopter le texte qui nous est proposé par le Gouvernement. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

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

M. Gilbert Gantier. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le texte dont nous débattons ce soir a été adopté en première lecture par le Sénat. Il a ainsi bénéficié d'une réflexion approfondie, particulièrement nécessaire dans le domaine vital de la sécurité aérienne. Les cas récents de terrorisme aérien ont, en effet, illustré l'impérieuse nécessité de renforcer la protection dans les aéroports internationaux.

La France, qui n'est pas en reste, poursuit dans ce domaine un effort notable et ce texte constitue une nouvelle approche en ce sens. Aucune restriction ne serait tolérable dans la recherche des garanties les plus fermes pour les passagers aériens. Tous les moyens disponibles doivent donc tendre vers cet objectif.

Le Sénat l'a bien compris et les modifications proposées par son rapporteur contribuent à renforcer, dans le nécessaire respect des libertés individuelles, la sécurité des aéroports français, qui a déjà été portée à un niveau satisfaisant.

Mais, si assurer la sécurité des vols contre la menace du terrorisme reste une préoccupation permanente, il ne faudrait pas pour autant négliger la sécurité technique. A cet égard, les ailes françaises ont acquis partout dans le monde une solide réputation. La stricte conformité de nos appareils aux normes de sécurité technique est fréquemment, et à juste titre, soulignée. Mais nous savons que, même parmi les appareils civils les plus récents et les plus remarquables de la production étrangère, les normes atteintes à cet égard ne sont pas toujours pleinement satisfaisantes. Dans ce domaine comme dans d'autres, la vigilance doit donc rester de rigueur.

Le projet de loi qui nous est soumis durcit le régime répressif applicable aux infractions commises par l'exploitant technique, c'est-à-dire par les compagnies aériennes. Bien que ces infractions restent le fait d'une minorité d'entre elles, l'Etat doit montrer à leur égard une sévérité inflexible. Ce texte devrait mettre un coup d'arrêt à ces écarts et, sur ce point, il est, disons-le, particulièrement bienvenu.

A cette fin, il faudrait, tôt ou tard, en arriver à déterminer des normes communes avec nos principaux partenaires, normes justes et nécessaires mais normes suffisantes. S'il est crucial de ne pas lésiner sur la sécurité, celle-ci ne doit pas se transformer en une machine de guerre contre le dynamisme et l'expansion des compagnies elles-mêmes, à l'orée de l'ouverture de 1993 et de la constitution d'un grand marché unique. Elle ne doit pas non plus porter atteinte aux libertés individuelles traditionnelles.

A cet égard, les mesures prévues aux articles 16 et 17, qui tendent à assouplir le régime administratif de la désignation intérieure, sur le fond comme sur la forme, vont dans le bon sens. Elles doivent néanmoins donner lieu à une analyse un peu plus approfondie.

En effet, l'argument fréquemment invoqué des risques à l'engorgement de nos aéroports, risques évoqués par le ministre des transports dans un très récent article de presse, ne semble pas être un argument totalement recevable. Car l'engorgement, s'il est en lui-même néfaste, ne saurait résulter que de l'insuffisance des capacités d'accueil mises à la disposition des compagnies aériennes par nos aérodromes. C'est donc aux pouvoirs publics qu'il appartient d'y remédier. Et si le Gouvernement ne met pas sans tarder en œuvre une politique de développement aéroportuaire, la montée en puissance des places aériennes se fera au détriment de Paris, au détriment aussi, ne l'oublions pas, de nos métropoles régionales. Encore une fois, l'absence d'une volonté politique ambitieuse justifiée, *ex post*, un abus réglementaire que nous ne saurions approuver.

Enfin, l'actualité récente a mis, hélas, en lumière un autre versant de la sécurité aérienne : je veux parler de l'indemnisation des victimes.

Nous prenons acte, monsieur le ministre des transports, de votre volonté d'élever le montant des indemnités prévues à l'article 15. Mais une mesure quantitative ne saurait suffire. Les délais d'indemnisation sont encore souvent beaucoup trop longs et les familles doivent, dans la douleur, affronter des retards inadmissibles.

En définitive, je dirai que votre texte présente une première approche satisfaisante d'un problème qui touche quotidiennement des millions de Français : la sécurité de nos vols intérieurs. Il s'efforce aussi d'assurer, au regard de l'opinion internationale, la pérennité de la réputation de notre pays comme plaque tournante, sûre et fiable, du trafic international.

Il nous faudra au cours de ce débat, comme a tenté de le faire le Sénat, concilier les impératifs de sécurité et le respect indispensable de nos libertés individuelles.

Peut-être manque-t-il, en outre, à ce texte la dimension prospective, que je soulignais à l'instant, de préparation de notre pays et de ses compagnies aux grands défis du trafic international futur.

Notre groupe, monsieur le ministre, aborde ce débat dans un esprit constructif, tant il nous apparaît que la sécurité et le dynamisme commercial vont de pair pour assurer la place de la France dans ce secteur clé de l'économie et des échanges internationaux qu'est le transport aérien. (*Applaudissements sur les bancs des groupes Union pour la démocratie française et du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Michel Coffineau.

M. Michel Coffineau. Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, depuis quatre ans, le trafic aérien augmente de 12 p. 100 par an, voire, dans certains aéroports comme Roissy, de 17 p. 100, et les perspectives de développement sont les mêmes pour les cinq ans à venir.

Cela se traduit, par exemple, par une pénurie de pilotes qualifiés.

Cela se traduit encore par une réunion organisée d'urgence, pour vendredi prochain, par les directeurs de la navigation aérienne des vingt-trois Etats réunis au sein de la commission européenne de l'aviation civile, en vue d'examiner les conditions d'écoulement du trafic dans leur espace aérien ces dernières semaines, et d'essayer d'améliorer la situation, dans la mesure du possible.

Il faut reconnaître que nous nous trouvons dans une période où, sur le plan international, la déréglementation apparaît comme une panacée pour un trop grand nombre de nos partenaires. Un tel contexte, dans lequel un accroissement inégalé du transport aérien se cumule avec l'ouverture de la concurrence, ne peut pas se traduire, en France, par une baisse de la sécurité.

Par ailleurs, il est tout aussi nécessaire que notre législation offre un maximum de moyens de prévenir les actes de terrorisme : c'est le second aspect de la sécurité dans les transports aériens, et c'est le second volet de ce texte.

Nous nous félicitons donc de ce projet de loi, qui arrive à point nommé et qui permettra, sans nuire au développement des transports aériens, d'assurer la sécurité des passagers. Les députés du groupe socialiste le voteront et approuveront la ratification du protocole de Montréal sur la répression des actes illicites de violence dans les aéroports, celui-ci allant dans le même sens.

Les sénateurs, en examinant ces textes avant les députés, ont apporté un certain nombre de modifications. Certaines clarifient le projet initial, ou le précisent, et nous ne pouvons que nous en féliciter. En revanche, il est nécessaire de reprendre certains aspects du débat, que nous retrouverons lors de l'examen article par article.

Il nous paraît, avant tout, indispensable de revenir à la rédaction initiale du projet de loi pour l'article 2, en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire de l'aéronef et de son exploitant commercial.

En effet, déresponsabiliser ceux-ci en matière de sécurité aérienne peut les pousser à ne pas s'entourer des garanties nécessaires dans leurs choix techniques ou à ne raisonner qu'en termes commerciaux à brève échéance. Il est nécessaire que leur responsabilité puisse être engagée. Il ne s'agit pas, dans notre esprit, de faire un procès d'intention, mais d'offrir la possibilité au juge de déterminer les responsabilités, toutes les responsabilités.

Un autre aspect essentiel de ce texte a été modifié par le Sénat qui a interdit, à l'article 14, le contrôle des biens dans les « zones non librement accessibles au public » par des agents des entreprises de transport aérien ou des personnes publiques gestionnaires d'un aéroport.

Il y a d'ailleurs une contradiction entre les deux amendements du Sénat sur cet article, car l'un élargit de façon imprécise le lieu d'application de cette mesure en le rendant très vague - « dans les aérodromes et leurs dépendances » - , et l'autre restreint le nombre des personnes habilitées à procéder aux contrôles.

Il nous apparaît nécessaire de revenir à la rédaction initiale, car le contrôle des biens est indispensable, avec la possibilité de mobiliser un personnel important à certains moments, pour prévenir le terrorisme, mais en contrôlant strictement le lieu et les conditions de ce contrôle, c'est-à-dire sous la responsabilité d'un officier de police judiciaire et avec un personnel agréé par le procureur de la République.

Des contrôles sont déjà effectués actuellement par du personnel spécialisé, dans des conditions discutables. Il ne faut pas interdire ces contrôles, car la France ne doit pas être un maillon faible en matière de sécurité aérienne ; il nous faut par contre nous garantir contre tout excès en contrôlant ces pratiques.

Monsieur le ministre, le Gouvernement propose un article additionnel après l'article 11 qui offre, après accord du procureur de la République, la possibilité d'une transaction sur l'amende encourue après une infraction aux règles d'exploitation, lorsque les mesures propres à faire cesser l'infraction auront été prises très rapidement. Cette mesure peut effectivement être efficace, et elle nous paraît cohérente avec l'amendement n° 2 du rapporteur de la commission des lois, qui accroît ces amendes.

Cependant, le mot « transaction » - même s'il paraît qu'il s'agit du terme officiel - n'est pas véritablement bien connoté ; on a l'impression qu'il ouvre la porte à des arrangements discutables. Il nous semble que, dans certains cas - une alcoolémie excessive du pilote par exemple - les transactions ne devraient pas pouvoir être autorisées.

Quoi qu'il en soit, nous souhaiterions obtenir des explications précises sur l'esprit de cet article et sur ses décrets d'application.

Enfin, monsieur le ministre, vous permettrez à un parlementaire qui connaît bien la situation des riverains à l'ouest de l'aéroport de Roissy - compte tenu des vents dominants, les décollages vers l'ouest sont les plus fréquents - de souligner que leur situation est relativement difficile. Alors qu'il existait des dispositions permettant de recueillir des fonds destinés à lutter contre le bruit, notamment par l'insonorisation des habitations, il n'y a plus de ressources aujourd'hui.

En effet, une taxe parafiscale par passager, instituée par un décret du 13 février 1973, était perçue auprès des compagnies aériennes. Elle avait permis l'acquisition d'immeubles où l'on

re pouvait plus habiter, parce qu'ils étaient trop exposés au bruit, et la réalisation de travaux d'insonorisation, en priorité dans les locaux publics.

En janvier 1984, deux décrets ont remplacé cette taxe parafiscale par une contribution calculée à partir de la redevance d'atterrissage, donc proportionnelle au niveau du bruit. Elle incitait donc les compagnies à remplacer les avions les plus bruyants et frappait tous les avions alors qu'auparavant les avions-cargos ne payaient pas. A ma connaissance, tout au moins du point de vue de l'oreille, il y a eu quelques améliorations réelles quant au niveau du bruit des moteurs, mais on n'en est pas encore au point où on ne les entend pas.

Or les compagnies aériennes ont introduit un recours devant le Conseil d'Etat pour demander l'annulation de ces décrets et, malheureusement, le 12 novembre 1987, le Conseil d'Etat a annulé ces deux décrets au motif que « la contribution mise à la charge des exploitants d'aéronefs pour financer l'atténuation de ces nuisances et perçue par l'exploitant d'aérodrome en complément de la redevance d'atterrissage n'est la contrepartie d'aucune prestation servie par l'exploitant d'aérodrome aux exploitants d'aéronefs ; que, par suite, elle n'a pas le caractère d'une redevance pour service rendu, mais celui d'une imposition qui ne pouvait être instituée qu'en vertu d'une loi ».

Ma première réaction, monsieur le ministre, a été de dire qu'il fallait intervenir sur le plan législatif et mon premier mouvement, je ne vous le cache pas, a été de préparer un amendement tendant à légaliser les décrets de janvier 1984.

J'ai cependant réfléchi sur ce sujet. Il y a certes une réalité intangible et vous avez certainement eu, monsieur le ministre, l'occasion de répondre à quelques questions. En tout cas, votre prédécesseur avait affirmé qu'il fallait faire quelque chose et que des études étaient en cours. Il est certain qu'il convient de continuer à alimenter une caisse permettant aux riverains d'insonoriser tant les lieux publics qui ne le sont pas encore que les locaux privés qui en auraient besoin.

Je reconnais néanmoins que la réflexion mérite d'être poursuivie, notamment sur le point de savoir qui doit payer : les compagnies ou l'exploitant d'aérodrome, c'est-à-dire Aéroport de Paris ? Si je voulais ironiser un instant, monsieur le ministre, je dirais que puisque Aéroport de Paris fait de l'immobilier d'entreprise, il va peut-être trouver les moyens permettant aux riverains d'insonoriser leurs habitations. Je veux d'ailleurs rappeler - car j'ai eu l'occasion de le souligner à d'autres moments - qu'il fait de l'immobilier d'entreprise dans des conditions de concurrence anormale avec les communes voisines ; en effet, aucun contrôle n'est exercé ni en ce qui concerne le plan d'occupation des sols - il n'en existe pas - ni sur l'utilisation des constructions. Bref, il s'agit d'un autre débat.

Je tiens tout de même à souligner que Aéroport de Paris ne peut pas à la fois sortir de son rôle en faisant de l'immobilier d'entreprise et ne pas penser aux riverains. Aéroport de Paris doit-il financer ? Comment va-t-il trouver des ressources ? J'en ai cité une, mais il peut y en avoir d'autres.

Cette situation est extrêmement préoccupante et elle est dénoncée par les riverains et par les associations qui les défendent autour de Roissy. Je sais d'ailleurs qu'il en va de même autour de l'aéroport d'Orly et sans doute autour de beaucoup d'autres, mais j'ai naturellement tendance à penser aux gens que je connais le mieux.

Monsieur le ministre, je souhaite que vous puissiez nous indiquer à l'occasion de ce débat - je reconnais que ce n'est pas tout à fait le même sujet - si vous pensez mettre rapidement en œuvre les moyens permettant de retrouver une formule de financement pour que les riverains aient la possibilité d'améliorer l'insonorisation de leurs maisons. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. Le président. La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Monsieur le président, monsieur le ministre, le problème de la sécurité du transport aérien dans toutes ses composantes est un sujet de très grande importance. La vie le souligne de manière très souvent dramatique. Tout le monde ne peut être que d'accord avec ce constat.

En revanche, les opinions divergent sur l'ampleur des solutions à apporter. Elles s'opposent, dans bien des cas, sur le fond même des choses. Je vais y revenir, mais au préalable deux remarques s'imposent.

Il est d'abord nécessaire, pour la clarté du débat, de distinguer les problèmes du terrorisme des autres questions touchant à la sécurité. Ils sont en effet, de nature différente.

Ensuite, on peut regretter que votre objectif - ainsi que vous l'avez déclaré au Sénat - ne consiste pas à traiter de l'ensemble des problèmes de sécurité.

Je reviens sur le fait que nos opinions divergent aujourd'hui sur le fond des choses.

Parce que votre projet de loi ne met pas en lumière les racines profondes de l'insécurité aérienne, il est, du même coup, de portée largement insuffisante. Par certains côtés, il est même, j'y reviendrai, facteur d'accroissement de risques.

Quel est le problème ? Pour vous - et je ne trahis pas votre pensée -, la raison majeure de l'insécurité réside dans la forte croissance du trafic aérien. Cependant, il est logique de souligner qu'une croissance accrue n'est pas en soi une cause obligatoire d'insécurité, surtout à notre époque, compte tenu des progrès fantastiques des technologies modernes.

Par contre, le problème devient sérieux quand cette croissance accrue n'est pas suffisamment accompagnée, maîtrisée, strictement régulée et réglementée.

Or à quoi assiste-t-on dans le transport aérien - entre autres - depuis quelques années ? Au phénomène majeur de la déréglementation. Cela se traduit, par exemple, par le fait qu'à Air France, entre 1978 et 1987, le poste « équipages » qui comprend non seulement les salaires mais aussi la formation, a chuté de 32 p. 100 ! Durant la même période le poste « entretien » des avions a diminué de 28 p. 100.

Autre exemple, toujours pour Air France : sa flotte a, en moyenne, douze ans d'âge, contre huit ans à la Lufthansa et cinq ans à la KLM.

Certains avions, comme des Boeing ont jusqu'à vingt ans de vol ! Et Air France affrète quarante-trois compagnies étrangères de seize pays différents. L'article 16 de votre projet de loi ouvre même de plus larges possibilités en la matière.

Tout cela aboutit à remettre en cause le niveau de sécurité et de protection en vigueur actuellement dans notre pays. C'est la mise en place d'une sorte de « pavillon de complaisance » pour l'aviation.

Je vous donne encore un exemple français.

Chacun connaît la catastrophe qui a failli survenir au-dessus de Villeneuve-le-Roi, avec le Boeing 747, mis en service en 1970, de la compagnie Minerve. Nous savons que vous avez traduit l'équipage devant le conseil de discipline. Mais quels moyens allez-vous mettre en œuvre pour astreindre de telles compagnies au respect des obligations en matière de sécurité ? En particulier, il faut plus de contrôleurs, des contrôleurs dont la tâche soit technique et pas seulement administrative. Telle est la vraie question.

Monsieur le ministre, partout où prévaut la déréglementation apparaissent de sérieux problèmes de sécurité.

Aux Etats-Unis, par exemple, le bilan de dix ans de déréglementation aboutit à ce genre d'accident : l'arrachement en vol du fuselage supérieur d'un avion. Là-bas aussi, les amendes existent, mais il est connu qu'une compagnie aérienne américaine préfère payer plusieurs millions de dollars d'amendes plutôt que de réaliser correctement, avec le personnel qualifié nécessaire, les travaux d'entretien. Cela lui coûte moins cher !

J'arrête là, mais il saute aux yeux que le fond commun de toutes ces situations qui mettent en cause la sécurité a pour objectif affirmé la déréglementation, c'est-à-dire un nouveau moyen dans la course effrénée au profit.

Avec la déréglementation, ainsi que l'a écrit le directeur de l'aviation civile dans la revue de l'E.N.A. en 1988, « n'importe qui peut faire voler n'importe quel avion dans n'importe quelles conditions ». Cela fait froid dans le dos !

Avec la déréglementation, on aboutit à cette situation : on comprime les postes « équipages », on réduit les postes « entretien » ; notre flotte vieillit ; on manque d'avions ; on manque de pilotes ; le contrôle aérien va connaître un nouvel été noir, et tout cela pourquoi ? Pour dégager des sommes considérables bien souvent stérilisées dans des placements financiers au détriment des personnels, des usagers, des riverains, au détriment de la sécurité et, j'ajoute, au détriment de la France.

Je ne noircis pas le tableau, car malheureusement telle est la vérité. Qui sait, par exemple, qu'Air France et Air Inter disposent aujourd'hui de plus de 4 milliards de francs de trésorerie en placements financiers ? Comme quoi, de l'argent il y en a !

Monsieur le ministre, le fond de notre désaccord est là. Vous soutenez la déréglementation, vous en voulez même plus, notamment avec la présidence française du Conseil de l'Europe. Pour nous - et je l'ai démontré - elle est source de graves reculs dans les différents domaines de l'aviation civile, en particulier en matière de sécurité. En vérité, seul le profit y trouve son compte !

Pour nous, il est clair qu'une politique de gauche ne saurait s'accommoder d'une telle logique. C'est l'évidence même.

C'est pourquoi nos propositions visent précisément à s'attaquer à la cause du problème. Elles s'articulent autour de l'idée moderne suivante : accroître la sécurité, c'est nécessairement faire reculer toute déréglementation.

Nous partons de l'exigence moderne selon laquelle il faut démocratiser l'accès au transport aérien, ce qui implique de concevoir et de prévoir une nouvelle augmentation du trafic. Rappelons que 12 p. 100 seulement des Français utilisent régulièrement ce mode de transport tandis que la proportion est déjà double voire triple dans plusieurs pays, occidentaux ou non.

Pour accompagner l'augmentation du trafic, il faut dégager d'urgence les moyens humains, matériels et financiers nécessaires pour assurer la sécurité la plus grande, une sécurité de haut niveau, possible à notre époque.

Cela pose, notamment, quatre problèmes : l'augmentation des salaires, le renforcement des effectifs des personnels au sol et navigants, le développement de la formation de toutes les catégories, la mise à niveau des infrastructures aéroportuaires en prenant en compte les problèmes de tranquillité et de sécurité des riverains.

J'observe d'ailleurs que ces exigences recouvrent totalement le sens des nombreux mouvements revendicatifs des salariés concernés.

Cela implique, en second lieu, le renforcement de la réglementation et son extension à toutes les compagnies aériennes françaises et étrangères. Dans ce domaine aussi vital est également par le haut qu'il faut harmoniser les législations.

Il est indispensable que, sans attendre, l'administration conserve la maîtrise de la certification des appareils et qu'il soit mis un terme à l'affrètement systématique. La solution, à cet égard, réside dans l'augmentation des cadences de fabrication d'avions coproduits par la France, en particulier avec la mise en place rapide de la deuxième chaîne de construction des A 320 à Toulouse.

Monsieur le ministre, vous ne pouvez pas tout à la fois déplorer le manque d'avions et, dans le même temps, laisser Airbus-Industrie refuser d'honorer une commande que souhaitait passer Air Inter !

Dans le même ordre d'idées, il doit y avoir obligation qu'à bord d'un avion l'un des pilotes soit titulaire d'une licence d'officier mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant. On se souvient que, récemment, la présence fortuite comme passager d'un officier mécanicien a permis de redresser une situation délicate à bord d'un appareil français.

Enfin, il faut également, sans attendre, que la totalité de la taxe de sûreté soit utilisée à sa fonction : la sécurité. Rappelons qu'il est prévu de n'en affecter que 46 p. 100 à cet objet en 1990.

Monsieur le ministre, plus de sécurité c'est aussi plus de transparence, plus de démocratie. En la matière, il y a beaucoup à faire aujourd'hui.

Nous proposons, en premier lieu, de rendre publics les audits auxquels procède la direction générale de l'aviation civile. Aujourd'hui, en effet, ceux-ci sont strictement secrets. Seules les directions d'entreprise, et vous-mêmes sans doute, en sont informés. S'agissant des « enquêtes accidents », les organisations syndicales doivent y être associées.

Nous proposons, en second lieu, d'organiser une table ronde avec les personnels, les usagers, les élus et les associations de riverains afin d'examiner et d'enrichir les propositions pour renforcer la sécurité aérienne sous ses différents aspects.

Pour l'heure vous refusez cette idée, ce qui est d'ailleurs assez paradoxal. En effet, aux Corses qui n'en voulaient pas, votre gouvernement a proposé des tables rondes tandis que, aujourd'hui, où cette demande vous est formulée, vous la refusez !

S'agissant de la démocratie, je tiens à relever deux faits graves.

Vous n'êtes pas sans savoir que deux pilotes sont entraînés en justice par une des compagnies affrétées par Air France après avoir participé, avec vous, à l'émission *Médiations*.

Vous n'êtes pas sans savoir, non plus que, toujours après cette émission, deux syndicalistes, M. Jean-Robert Perrin et M. Jacky Venel sont aujourd'hui l'objet de menaces de licenciement. Leur tort, si j'ose dire, est évident : ils ont parlé ! Et les droits de l'homme ? Je vous demande la levée de ces sanctions et de ces menaces.

M. le président. Il faut conclure, monsieur Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Pour terminer, monsieur le ministre, je tiens à exprimer notre opinion sur la question du terrorisme.

Votre projet de loi intègre dans notre ordre juridique les dispositions du protocole de Montréal additionnel à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile du 23 septembre 1971.

Ce protocole prévoit que les Etats signataires s'engagent à poursuivre et à juger l'auteur d'actes de terrorisme perpétrés dans l'enceinte d'un aéroport. Nous approuvons totalement ces dispositions.

En revanche, votre projet prévoit, la possibilité de confier la fouille à des sociétés privées. Cela pose des problèmes de droits et de liberté, mais aussi de sécurité.

J'observe que le ministre de l'intérieur se prononce contre les polices municipales. Il convient - c'est le même problème - de maintenir les effectifs de la police de l'air et des frontières au lieu d'envisager de supprimer 1 000 postes dans ce secteur.

En résumé : nous avons soulevé à maintes reprises le problème de la sécurité dans les transports aériens, et nous pensons que les dangers se sont accrues aujourd'hui, ce qui justifie notre inquiétude et les propositions urgentes que nous formulons.

Comme nos collègues communistes du Sénat, nous pensons que la portée de votre texte est limitée. Et nous le regrettons. Dans un tel domaine, un projet de loi traitant de la sécurité dans son ensemble aurait été le bienvenu.

Pour autant, nous allons être vigilants sur la suite du débat et sur le sort qui sera réservé à nos amendements auxquels nous tenons. Monsieur le ministre, nous déterminerons notre vote en fonction de cela.

Mme Muguette Jacquaint. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. On l'a constaté à plusieurs reprises au cours des débats et vous l'avez vérifié au Sénat, monsieur le ministre, dès qu'on parle sécurité, transports aériens, le débat s'élargit forcément à l'ensemble du sujet. Même si ce n'est pas l'objet des deux projets de loi qui nous sont présentés ce soir, vous aurez sans doute à répondre à un moment ou à un autre à des questions plus générales. Pour ma part, je vous en poserai quelques-unes.

Tout d'abord, quel plan sur dix ans le Gouvernement compte-t-il mettre en œuvre pour le développement du transport aérien ? Si l'on estime que celui-ci se développe à raison de 12 à 15 p. 100 par an, il aura triplé au cours des dix prochaines années - c'est inéluctable - et cela suppose un certain nombre de conditions.

Quels investissements ? Etant pour l'essentiel pris en charge par l'Etat et partiellement par les collectivités territoriales et par les chambres de commerce, vous savez que la décision de l'Etat conditionne en général celle des collectivités locales.

Qu'en est-il de la formation des pilotes ? Nous savons que nous manquons actuellement de pilotes. Vous avez déclaré au Sénat qu'à partir de 1991, le problème serait à peu près résolu. Est-ce si sûr, compte tenu du développement du trafic aérien ?

Quoi de neuf dans vos négociations ou celles de votre administration tous les week-ends pour essayer d'élargir les espaces réservés au transport civil ? On sait en effet que les ministres successifs de la défense sont très jaloux des espaces qui ne sont pas réservés au civil.

Et les aiguilleurs du ciel ? Mercredi dernier, l'un de nos collègues posait une question au Gouvernement sur ce point à propos de Strasbourg, car nous étions dans une semaine au cours de laquelle l'Europe avait beaucoup compté, mais elle ne concernait pas seulement Strasbourg : que dire des retards fréquents que nous enregistrons notamment à cause des aiguilleurs du ciel ? La France s'est longtemps targuée - et je crois qu'elle peut le faire encore - d'avoir des trains qui arrivaient à l'heure. Quand viendra le jour où nous pourrons dire qu'en France les avions arrivent à l'heure ? Tout cela devra faire l'objet d'un débat - ce soir nous l'aborderons en incidente - car une nation moderne dans l'Europe sans frontière de 1993 ne peut pas laisser ce débat dans l'obscurité.

Croissance du trafic, croissance de la sécurité ou décroissance de la sécurité ? Est-ce que les deux croissances peuvent aller de pair ? Si l'on prend l'exemple de l'automobile, la réponse est oui.

Au cours des vingt dernières années, le nombre de véhicules automobiles a considérablement augmenté et le nombre de morts a diminué. Ce n'est pas suffisant. C'est la raison pour laquelle demain après-midi, dans cette enceinte, nous examinerons en deuxième lecture le projet de loi sur la sécurité routière. Il y a eu augmentation forte du trafic et, en même temps, croissance de la sécurité. Comment faire ?

C'est tout d'abord - et la comparaison avec les automobiles vaut également - une croissance de la sécurité technique. S'il y a moins de morts sur les routes aujourd'hui, c'est parce que les voitures sont plus sûres. Quelques-unes des dispositions que vous nous proposez doivent aller dans le sens d'une meilleure sécurité technique des avions, non pas seulement au moment de leur construction, mais dans leur exploitation avec le double lien de l'exploitant, d'une part, du propriétaire, d'autre part.

C'est aussi parce qu'on a construit des routes plus sûres, des autoroutes notamment. On retrouve la question précédemment posée du développement des investissements des nouveaux aéroports. La sécurité c'est aussi celle des infrastructures au sol.

J'en arrive aux principaux points de votre projet de loi, et tout d'abord la lutte contre le terrorisme. Je crois qu'il y a un accord unanime pour dire que cette lutte doit être renforcée avec, bien entendu, un nécessaire respect de la liberté individuelle, tout le problème étant de savoir jusqu'où on peut aller, car la sécurité est très importante et le terrorisme ne saurait être toléré ni par les Français ni par les autres.

Je regrette un peu, monsieur le ministre - mais une loi est faite pour balayer pas mal de choses -, que dans la même loi figurent des dispositions fortes sur un problème dur : le terrorisme, et qu'il y ait l'article 4, « l'article Arsène Lupin ». Je veux parler du Baron noir. On a parlé du côté sympathique du personnage - avec un « s » vraisemblablement. Il faut renforcer aussi un certain nombre de sanctions, mais mettre presque sur un pied d'égalité le terrorisme et Arsène Lupin, c'est un peu dommage ! J'imagine, si ces « Barons noirs » ont quelque humour, un titre demain dans les journaux : « Dans la nuit du 26 au 27 juin, le Baron noir survolait l'Assemblée nationale pendant que celle-ci examinait l'article 4 d'un projet de loi le concernant. » L'un et l'autre, le même soir, était-ce bien nécessaire ? Sans doute, vu l'encombrement de l'ordre du jour parlementaire, mais il faut bien le dire - et j'espère que vous le direz tout à l'heure - ce sont, tout de même, des choses qui n'ont pas de rapport direct. Il y a vraiment un problème de terrorisme et, accessoirement, pour que nos gendarmes, nos C.R.S. et autres policiers puissent se reposer le soir quand il fait beau l'été sans être obligés de regarder avec des jumelles du haut de la tour Eiffel, l'article 4.

Ma conclusion s'adressera d'abord à M. Lefort.

Je crois que le développement rapide du transport aérien est inéluctable. Prétendre à la fois s'opposer à ce développement, ou à certaines formes de ce développement et, en même temps, prôner la démocratisation du transport aérien est relativement contradictoire. Démocratisation du transport aérien ? Développement économique tout court ! On n'imagine pas que notre pays soit à la traîne des autres pays euro-

péens ou des pays du continent américain en s'interdisant ce mode de transport que, mes chers collègues, vous connaissez bien pour la plupart. Personnellement, j'ai été trop près de Paris pour utiliser l'avion, mais j'aurai contrôlé le T.G.V. Paris-Poitiers. De nombreux collègues peuvent exercer dans des conditions convenables leur fonction parlementaire et en même temps travailler dans leur circonscription parce que, tout simplement, on peut mettre une heure pour venir de Marseille ! C'est inéluctable et nous devons tout faire, ici le Gouvernement, ailleurs les collectivités locales, pour que ce développement se réalise.

C'est la raison pour laquelle les trois groupes de l'opposition adopteront le texte que vous nous présentez, sauf amendement particulièrement bizarre dont je n'ai pas cru voir d'exemple dans ceux qui m'ont été distribués. De la même façon, nous adopterons le projet de loi autorisant la ratification du protocole complémentaire à la convention de Montréal, mais nous souhaitons, monsieur le ministre, que, soit en commission, soit - pourquoi pas ? - dans cet hémicycle, il y ait un vrai débat d'ensemble sur le transport aérien en France.

M. Henri Cuq. Très bien !

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale commune ?...

La discussion générale commune est close.

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

M. Michel Delebarre, ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, mesdames, messieurs les députés, depuis longtemps déjà l'aviation civile internationale est la cible d'actes de violence dont les conséquences ont été souvent tragiques. Cette situation a conduit, d'une part, la communauté internationale à mettre au point un certain nombre de dispositifs conventionnels affectant la sécurité des transports aériens et, d'autre part, chacun des Etats a été conduit à renforcer les mesures applicables pour chacun d'eux tendant à préserver un excellent niveau - en tout cas le meilleur possible - de sécurité du transport aérien. C'est pourquoi deux textes vous sont soumis aujourd'hui.

Sur le plan international, on peut rappeler la convention de Tokyo, signée le 14 septembre 1963, relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs et la convention de Montréal, signée le 23 septembre 1971, pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile.

Ces conventions ne visaient toutefois que les actes de terrorisme commis dans un aéronef en vol ou en service, ou contre des installations et services directement liés à la navigation aérienne. Le protocole qui vous est présenté aujourd'hui, adopté à Montréal le 24 février 1988, a pour objet d'étendre aux aéroports eux-mêmes le champ d'application de ce dispositif conventionnel.

Ce protocole complète en effet la convention de Montréal de 1971 pour la répression des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, en permettant d'appliquer les mêmes règles de poursuite et d'extradition de leurs auteurs aux actes illicites de violence commis contre des biens ou des personnes dans les aéroports internationaux. On relèvera à cet égard le souci des auteurs de ce texte de mettre à la disposition de la communauté internationale un instrument juridique qui réponde très complètement aux objectifs recherchés. On notera en effet la définition à la fois très précise et très large des actes incriminés, aussi bien en ce qui concerne les moyens utilisés que les cibles et les conséquences. C'est ainsi qu'à l'égard des personnes la définition retenue vise les actes qui causent ou qui sont de nature à causer des blessures graves ou la mort, et à l'égard des biens les actes ayant pour conséquence de détruire ou d'endommager gravement les installations aéroportuaires ou des aéronefs en stationnement qui ne sont pas eux-mêmes en service ainsi que les actes ayant pour effet d'interrompre les services de l'aéroport. Les actes ainsi visés doivent toutefois pouvoir être considérés, conformément à la finalité de la convention, comme ayant pour effet de compromettre ou simplement d'être de nature à compromettre la sécurité de l'aéroport.

Le protocole comporte l'engagement pour les Etats parties d'appliquer à leurs auteurs les mêmes règles de répression que celles instituées par la convention de Montréal, à savoir l'obligation, d'une part, d'engager l'action pénale ou d'extrader l'auteur de l'acte s'il se trouve sur leur territoire et, d'autre part, d'établir à cet effet la compétence de leurs juridictions pour juger l'auteur de l'acte, quel que soit le lieu où l'acte a été commis. Toutefois, pour éviter tout risque d'une utilisation détournée de ce mécanisme, ce principe n'est appelé à s'appliquer que dans le cas où l'Etat qui requiert l'extradition et qui se déclare compétent pour juger est l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

La plupart des infractions visées par ce protocole sont déjà réprimées par notre législation. L'application de ce texte en droit français ne nécessite donc l'adoption que de quelques dispositions spécifiques de procédure pénale et de droit pénal qui figurent dans le deuxième projet de loi que nous examinons ce soir.

Face à cette grave situation qui pose le problème de la sécurité de l'aviation civile internationale, notre pays est, comme vous le savez, lui-même très vigilant et nous nous employons constamment à parfaire les moyens dont nous disposons sur le plan tant juridique que technique. Nous participons aussi très activement aux efforts menés sur le plan international visant à réduire les menaces que continue de faire peser le terrorisme. A cet égard, ce protocole constitue un instrument supplémentaire, dont l'efficacité sera d'autant plus grande qu'il recueillera l'adhésion la plus large possible. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons que la France puisse dans ce domaine ne pas être dans les derniers pays à ratifier ce protocole.

Le second projet de loi a pour objet le renforcement de la sécurité du transport aérien sur le plan national. Il comprend principalement deux volets. Le premier concerne l'aggravation des peines et amendes encourues en cas d'infraction au code de l'aviation civile, en particulier dans le domaine de la sécurité. Le second renforce les contrôles de sûreté dans les aéroports pour prévenir les tentatives d'attentats contre les avions et leurs passagers.

Ce projet intervient dans un moment où le transport aérien est au centre de l'actualité, non seulement parce que les grands départs en vacances sont proches - nous allons en entendre parler dans les prochaines semaines - mais aussi parce que, depuis trois ans, nous observons une croissance soutenue du transport aérien qui entraîne des difficultés quant à la ponctualité et la régularité du trafic.

Cette croissance résulte essentiellement de l'accélération de la baisse des coûts du transport aérien due en partie à la diminution rapide du prix du carburant. Elle entraîne une forte demande et la création de nouvelles compagnies et de nouvelles dessertes.

Le Gouvernement ne peut que se réjouir de la bonne santé économique de ce secteur. Elle est en partie un des facteurs de démocratisation du transport aérien. J'ai donc indiqué il y a quelques mois que j'étais favorable au développement des activités de tous les intervenants et à l'autorisation de nouvelles compagnies. Mais cette liberté d'établissement plus grande doit être accompagnée d'une vigilance accrue pour tout ce qui touche à la sécurité du transport aérien.

Par ailleurs, pour ce qui concerne la sûreté c'est-à-dire la prévention des attentats, la catastrophe de Lockerbie est venue malheureusement nous rappeler la menace qui pèse constamment sur le transport aérien du fait même de sa popularité et de la nécessité d'agir sans délai.

Le premier objectif est de renforcer l'efficacité du système de contrôle technique des entreprises de transport aérien dans les domaines de l'entretien des appareils, de la préparation et du suivi des vols, de la formation et du maintien de la qualification des équipages. Les agents qui effectuent des contrôles en vol pour le compte de l'administration seront commissionnés et assermentés pour l'exercice de ces fonctions. Les peines prévues en cas d'infraction seront correctionnalisées et aggravées. La coordination entre les poursuites administratives et judiciaires sera améliorée.

C'est vrai qu'il s'agit là, à mes yeux, d'un complément juridique indispensable pour accompagner les moyens financiers et humains que j'ai demandés dans le cadre du budget pour 1989 pour permettre à l'administration d'exercer plus efficacement le contrôle technique des entreprises. L'effica-

cité d'un tel système de contrôle, que nous renforçons comme cela n'a jamais été fait dépend en effet tout autant des moyens qui y sont consacrés que de l'adéquation du système de sanctions correspondant.

Je voudrais sur ce point appeler l'attention de l'Assemblée nationale sur le champ d'application de l'article 2 du projet - M. Coffineau y a fait référence - qui est le cœur même de ce dispositif. Lors de son examen au Sénat, un amendement a été adopté contre l'avis du Gouvernement limitant l'applicabilité des peines aux seuls exploitants techniques alors que le texte initial prévoyait le propriétaire ou l'exploitant.

Je souhaite que dans la discussion soit rétabli le texte initial car la limitation à l'exploitant technique pourrait dans de nombreux cas interdire au juge de poursuivre les vrais responsables d'une infraction ou d'un accident, et affaiblirait donc considérablement la portée de l'ensemble des règles de sécurité du code de l'aviation civile.

Dans le même chapitre du respect des règles de sécurité, le Gouvernement a considéré qu'il convenait d'aggraver fortement les peines prévues en cas de survol des zones interdites et tout particulièrement en cas d'acte volontaire. Chacun a encore présent à l'esprit - cela vient d'être illustré, excellente mémoire ! - les survols répétés de la zone interdite du territoire de Paris, qui se sont produits l'été dernier. Les zones interdites sont peu nombreuses. Elles sont établies à titre permanent ou temporaire pour protéger des points particulièrement sensibles du point de vue de l'action gouvernementale ou de la défense : le siège du Gouvernement à Paris, les sommets de chefs d'Etat, le centre spatial de Guyane ou certaines installations militaires.

J'espère que les aggravations de peine proposées, qui sont particulièrement nettes en cas d'acte volontaire, redonneront aux usagers de l'espace aérien une bonne appréciation de l'importance du respect des interdictions édictées. J'ajoute qu'en ce qui concerne Paris, les trajectoires des vols commerciaux sont systématiquement analysées par ordinateur et que les éventuelles infractions à l'arrêté de 1948 sont immédiatement détectées. Le texte qui vous est proposé leur sera bien entendu applicable.

Je ne mets pas tout à fait sur le même plan les matières qui sont contenues dans ces textes pour la sûreté des aéroports et des aéronefs, c'est-à-dire la lutte contre le terrorisme, et la pratique illustrée il y a un an par un baron, dit noir, à l'époque. Je ne prête pas tout de même un regard très souriant sur les pratiques de ces barons, pour plusieurs raisons. La première est que je ne reconnais pas le droit à ceux qui ont obtenu les qualifications nécessaires pour être pilotes, d'utiliser un avion quel qu'il soit comme une espèce de jouet avec lequel ils pourraient faire n'importe quoi. La seconde est que, si on a beaucoup parlé du baron noir parce qu'il fréquentait le ciel parisien, on n'a pas suffisamment parlé de tous ceux qui, dotés de la même qualification, et sur des avions ressemblant fortement à celui du baron noir, c'est-à-dire des avions petits, légers, passent régulièrement dans des couloirs aériens, à proximité des aéroports et occupent la route de nombreux avions de ligne risquant d'entraîner des accidents très graves. Je crois qu'il faut renforcer les règles dans ce domaine.

Pour l'ensemble de ces infractions à la sécurité, un amendement déposé par le Gouvernement vous propose de créer une possibilité de transaction sous l'autorité du procureur de la République. Cela a semblé interpeller tel ou tel d'entre vous.

Cette transaction permettra, suivant des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, d'inciter le transporteur en infraction à un rétablissement immédiat ou très rapide d'une situation jugée non satisfaisante. Il s'agit là avant tout de doter l'administration, sous le contrôle du ministère de la justice, du moyen d'agir rapidement et efficacement dans le sens d'une amélioration de la sécurité. Croyez-moi, cela ne sera pas dans le sens du laxisme.

La sûreté du transport aérien, c'est-à-dire sa protection contre les actes de terrorisme, constitue, je l'ai dit, le deuxième objectif majeur de ce texte. Après les détournements des appareils en vol effectués par des terroristes à l'aide d'armes dissimulées sur eux ou dans leurs bagages à main, les actes de terrorisme ont maintenant pris la forme de destruction en vol ou au sol des appareils ou des installations aéroportuaires.

Il était nécessaire de traduire en droit interne les mesures prévues par le protocole adopté le 24 février 1988 par la conférence diplomatique réunie à Montréal et dont le projet de ratification vous est simultanément proposé.

Ces mesures permettront de poursuivre les auteurs d'actes de terrorisme qui auront eu pour effet d'interrompre les services d'un aéroport alors que, jusqu'à présent, seuls les aéronefs en vol et les installations de la navigation aérienne étaient visés par la loi. Elles établissent par ailleurs la compétence universelle des tribunaux français vis-à-vis de tous les ressortissants étrangers arrêtés sur le territoire français s'ils ont commis sur un aéroport international, un des actes de terrorisme visés.

Mais il fallait également traduire en termes concrets notre volonté en matière de sûreté des aéroports, volonté réaffirmée avec force par la France au niveau international à la suite de catastrophes. Les moyens en hommes et en matériels affectés aux contrôles de sûreté ont donc été renforcés.

Une première disposition a été prise dans la loi de finances de 1989 permettant de poursuivre la perception de la taxe de sûreté. Des programmes importants de détection des explosifs dans les bagages de soute ont été lancés et les équipements correspondants seront installés sur les principaux aéroports à partir de l'année prochaine.

Je tiens à signaler d'ailleurs que la France est parmi les pays ayant la meilleure technologie dans ce domaine. J'ai autorisé les services de l'aviation civile française à se livrer à une confrontation technique au niveau des experts avec les moyens dont disposent les services des Etats-Unis et ceux d'Israël de manière à renforcer au maximum notre capacité technologique. Croyez-moi, dans cette confrontation, nous n'avons pas à rougir. Il y a, je crois, une forte chance pour que les technologies françaises soient retenues.

Il est d'autre part nécessaire d'accroître les effectifs affectés à ces tâches de contrôle. C'est pourquoi le texte prévoit la possibilité de faire appel aux policiers et gendarmes auxiliaires, c'est-à-dire aux appelés du contingent affectés dans la police ou la gendarmerie : 150 d'entre eux seront affectés, dès cette année, au service de la police de l'air et des frontières, et cet effectif sera progressivement porté à 600.

Monsieur Lefort, j'ai comme première ligne de conduite d'accroître les moyens de la police de l'air et des frontières.

Le Sénat a modifié le projet du Gouvernement qui prévoyait que les fouilles de bagages, de fret, de véhicules pouvaient également être pratiquées, sous les ordres des officiers de police judiciaire ou des agents de police judiciaire, par des agents désignés à cet effet par les compagnies aériennes et agréés par le procureur de la République.

Le but de cette disposition est de mettre en accord le droit et la pratique, en particulier en ce qui concerne les compagnies aériennes étrangères de certains pays qui souhaitent, ou qui doivent, sur instruction de leurs autorités, pratiquer des opérations de sûreté complémentaires. Nous estimons que plutôt que de fermer les yeux sur ces pratiques, il convient de les encadrer de façon que nos règles de droit soient effectivement appliquées sur notre sol. C'est la raison pour laquelle je souhaite que le texte initial soit rétabli, conformément à l'amendement qui sera évoqué tout à l'heure.

Enfin, ce projet comporte diverses dispositions sur l'indemnisation des victimes en cas d'accident et sur les procédures suivant lesquelles les autorisations de transport aérien sont accordées aux entreprises.

Il s'agit tout d'abord d'étendre au transport aérien domestique le relèvement des plafonds de garantie prévus en transport aérien international par la convention de Varsovie et par les dispositions contractuelles appliquées par les compagnies aériennes internationales. Les accidents récemment survenus en France et qui ont douloureusement frappé des familles sont présents à notre mémoire. J'ai réagi sur ce point comme M. Gantier. Il convient que ces dispositions d'alignement des plafonds de garantie puissent être mises en vigueur sans délai et que les familles puissent être éventuellement indemnisées le plus rapidement possible. Une indemnisation ne compense pas un drame, mais c'est, une nécessité.

Une disposition du code régleme l'affrètement des avions étrangers pour les vols intérieurs alors qu'aucune restriction n'existe pour les vols internationaux. La dérogation à cette règle est prévue par décret. La croissance rapide du trafic intérieur assuré par Air Inter et par les compagnies régionales, entraîne la nécessité de recourir fréquemment à l'affrètement d'avions étrangers, faute de trouver des avions

disponibles immatriculés en France. C'est pourquoi le projet de loi propose de soumettre ces affrètements à une autorisation administrative, mais dans le même temps j'ai demandé à mes services de préparer une directive qui précise les responsabilités techniques de l'affrèteur et de l'affrété, les procédures à suivre vis-à-vis de l'administration pour les opérations de ce type, l'information à donner aux usagers afin de préserver leur liberté de choix, et j'entends bien que cette circulaire soit strictement appliquée.

Enfin, l'obligation de conventionnement qui était associée à toute autorisation de transport aérien en transport intérieur est supprimée. Cette disposition de la loi d'orientation sur les transports intérieurs s'est révélée mal adaptée au transport aérien et n'avait d'ailleurs pas fait l'objet du décret d'application prévu par la loi.

Le transport aérien s'adresse par nature à plus d'une collectivité, les entreprises ont de plus en plus un développement en réseau, l'intervention de l'Etat ne peut se justifier qu'à partir d'une certaine taille d'entreprise. Si la convention reste nécessaire dans certains cas - subvention de lignes par les collectivités, réseau Air Inter -, elle n'est pas indispensable dans tous les cas et doit perdre son caractère d'obligation légale.

Voilà très brièvement résumés la plupart des aspects de ces deux projets de loi. Ils ne prétendent pas être exhaustifs, monsieur Lefort. Je n'ai jamais eu cette prétention, je l'ai dit clairement d'ailleurs au Sénat. D'ores et déjà, mes services étudient des dispositions législatives complémentaires sur d'autres aspects liés à la sécurité du transport aérien.

La sécurité est un travail continu qui ne doit jamais être considéré comme terminé. C'est pourquoi j'ai voulu soumettre dans les délais les plus courts ce texte au Parlement, sans attendre que toutes les dispositions que je souhaite introduire dans le code de l'aviation civile soient finalisées et prêtes à vous être présentées.

J'ai en partie répondu à M. Gantier sur la rapidité de l'indemnisation. Je ne lui ai pas répondu sur l'engorgement des aéroports. Nous avons à Paris, en couplant Roissy et Orly, une surface aéroportuaire qui est d'une bonne dimension. Roissy est en phase d'extension et offrira donc plus de structures d'accueil.

Cela étant, j'ai le sentiment que nous avons à envisager des moyens budgétaires pour étoffer nos plates-formes portuaires dans la région parisienne et en province, mais en même temps, nous avons la responsabilité de sélectionner les aéro-dromes.

Je ne crois pas qu'on puisse au niveau du budget de l'Etat, et même avec le concours des budgets des chambres de commerce - soyons sérieux, ceux-ci ne sont pas considérables - faire face à l'accroissement du trafic sur l'ensemble des aéroports français. Il nous faut conforter les grandes positions aéroportuaires françaises. C'est ainsi que l'on aura, je crois, une situation plus favorable.

A M. Coffineau, qui a évoqué les problèmes qui se posent au voisinage de l'aéroport de Roissy - ils sont identiques près de l'aéroport d'Orly -, je dois dire, s'agissant des décrets qui ont disparu, qu'il est vrai que le Conseil d'Etat n'est pas localisé au bout des pistes de Roissy, mais que nous travaillons sur un nouveau texte qui sera vraisemblablement prêt au printemps de 1990.

M. Michel Coffineau. C'est loin !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Nous faisons le plus vite possible, mais ce n'est pas très simple, monsieur Coffineau.

Le Gouvernement s'engage ici à ne pas abandonner le principe de l'aide aux riverains. Je tiens à vous indiquer - n'allez pas le propager ! - que, avec ce qui reste de disponible, nous pourrions indemniser pendant deux années les riverains. Pendant que nous préparons un nouveau texte, nous pouvons donc maintenir cette aide aux riverains.

Monsieur Lefort, je suis, comme vous, préoccupé des effets que pourrait avoir la déréglementation. Elle a des effets bénéfiques, ne les nions pas, car elle permet plus de souplesse et va dans le sens de la démocratisation du transport aérien. Alors, ne fermons pas les yeux sur des effets que nous jugeons positifs ! Elle a aussi un risque. Je ne considère pas que la réglementation, ce soit le laisser-faire, qu'elle permette à n'importe qui de se mettre à bord de n'importe quel avion pour faire n'importe quelle liaison.

C'est la raison pour laquelle, y compris dans l'ensemble du débat européen, y compris pendant cette présidence que la France va assumer pendant les six mois qui nous séparent de la fin de l'année, nous veillerons toujours à ce que la déréglementation soit faite dans le respect des règles de sécurité. Et croyez-moi, les autorités françaises de l'aviation civile sont plutôt réputées pour leur sens de la sévérité que pour leur laisser-faire.

S'agissant des enquêtes sur les accidents, vous me demandez d'associer des représentants des organisations syndicales. Je ne crois pas que cela soit possible. Les procédures d'enquête, pour les accidents ferroviaires comme pour les accidents aériens, sont très strictes. J'ai moi-même renforcé les règles qui entourent leur déroulement et demandé, aussi, qu'il y ait le maximum de transparence. A l'heure actuelle, parallèlement au déroulement de la commission d'enquête, un contact permanent est maintenu avec les organisations syndicales. Le président de chaque commission d'enquête rencontre, le jour même où il a réuni celle-ci, les représentants des organisations syndicales afin de faire avec eux un tour d'horizon des thèmes évoqués lors de cette réunion et d'entendre le point de vue des personnels de l'aviation civile ou des compagnies aériennes.

Je vous fais remarquer que je suis, je crois, le premier ministre des transports à avoir pris la décision de publier systématiquement tous les documents relatifs aux accidents d'avion, y compris le contenu des boîtes noires, y compris tous les dialogues dans les cabines. Cela ne se faisait pas de manière systématique auparavant, cela se fait dorénavant.

J'ai pris la décision de faire en sorte que le pilotage de ces enquêtes soit confié directement par le ministre à un inspecteur général de l'aviation civile ; j'ai pris la décision d'associer aux commissions d'enquête, non seulement des personnels compétents en matière d'aviation civile, mais aussi une ou deux personnes reconnues pour leurs compétences techniques, mais pas forcément dans le domaine strict de l'aviation civile, de telle façon que la presse ne puisse plus critiquer les enquêtes faites à huis clos. Celles-ci doivent se faire avec le maximum de transparence.

Vous avez craint que dans ce débat les sujets abordés ne soient trop strictement bridés. J'ai déjà dit que je proposais ce projet de loi parce qu'il nous fallait prendre des décisions dans les meilleurs délais, mais je suis tout prêt, non pas à l'occasion de ce texte, bien que je sois disposé à répondre aux questions qui me seront posées lors de la discussion des amendements, à participer dans les mois prochains à tout débat sur l'évolution de l'aviation civile et sur la sécurité aérienne. Je l'ai proposé au Sénat. Si ce débat ne trouve pas sa place dans cet hémicycle, il peut avoir lieu dans le cadre d'une des commissions de l'Assemblée. Il est important qu'ensemble nous puissions aller au fond de ce débat pour voir quelles sont les perspectives de la navigation aérienne et de l'aviation civile dans notre pays.

Monsieur Chamard, vous avez posé des questions qui sont relatives à ce débat. Vous avez exprimé votre inquiétude en demandant : que se passera-t-il dans les dix ans ? J'aurais aimé que cette question soit posée à l'un de mes prédécesseurs, il y a dix ans.

M. Michel Coffineau. Très bien !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Des mesures auraient peut-être été prises qui nous auraient permis d'éviter la situation actuelle. C'est l'addition d'imprévoyances qui nous conduit à cette situation où nous manquons de contrôleurs aériens et de pilotes. Je vous fais remarquer que depuis deux ans, dans les dispositions budgétaires que j'ai présentées à l'Assemblée nationale, et que vous avez bien voulu adopter - je ne m'adresse pas à vous, monsieur Chamard, mais à la majorité de l'Assemblée -, nous avons fait plus qu'augmenter de manière significative le nombre des contrôleurs aériens qui sortiront, au cours des prochaines années des écoles de formation et que nous avons multiplié par trois le nombre de pilotes qui sont formés dans les écoles de l'aviation civile. C'est vrai que c'est à partir de 1991, 1992, 1993 qu'on verra, sur le terrain, apparaître les bénéficiaires de ces formations. Cela supposait que dans l'espace intermédiaire nous trouvions les moyens d'améliorer le fonctionnement.

Je tiens à rendre hommage à la manière dont les organisations syndicales du contrôle aérien ont accepté, l'été dernier, le débat avec l'autorité gouvernementale que représente mon

ministère de manière à trouver, à moyen terme, des formules aménageant leurs carrières et reconnaissant l'importance du rôle de ceux qui assurent un service qui est sans cesse plus exigeant.

Je vous rappelle qu'un week-end fort chargé cette année représente 10 p. 100 de vols de plus qu'un week-end fort chargé de l'année dernière. Chaque jour de pointe, cette année, 5 500 vols sont suivis par la navigation aérienne et le contrôle aérien ; nous en contrôlions 5 000 il y a un an.

Je tiens à rendre hommage à l'efficacité et au sérieux des contrôles aériens. Cela entraîne de temps à autre un certain nombre de retards. Que voulez-vous ? Il faut bien prendre conscience qu'un avion ne peut décoller que dès lors qu'il peut atterrir. S'il ne peut pas atterrir, il n'a pas d'autorisation de décollage. Le problème n'est pas l'avion en vol. Des avions, on vous en met autant que vous voulez ; si vous voulez un peu plus, je vous en mets un peu plus ; on les empile dans des silos, cela est faisable, c'est un problème technique qui est maîtrisable.

Le seul problème tient à l'effet d'entonnoir. Par une logique « absurde », tous les avions veulent décoller d'un aéroport et veulent atterrir sur un aéroport ! Ils veulent tous arriver, et bien souvent aux mêmes heures, sur un aéroport. Dès lors, il y a nécessité de la régulation. Je reconnais que dans un certain nombre de cas cela crée des difficultés, mais je dois aussi rendre hommage aux fonctionnaires qui s'occupent de la navigation aérienne et qui ne laissent pas partir des avions qui ne pourraient pas atterrir dans des conditions convenables.

Statistiquement, monsieur Chamard, la sécurité aérienne s'améliore en France comme dans l'ensemble du monde occidental. Les matériels aéronautiques en vol et au sol sont plus performants et, bien entendu, de plus en plus sûrs.

Tels sont les éléments d'information que je souhaitais livrer à votre appréciation. Nous aurons l'occasion, lors de l'examen des amendements, de revenir sur un certain nombre de points, mais, je le redis, je n'ai pas la prétention d'épuiser le sujet à l'occasion de ce protocole et de ce projet de loi.

J'ai la ferme volonté, avec votre concours, d'apporter une pierre supplémentaire à un édifice important qui est l'amélioration de la sûreté et de la sécurité de la navigation aérienne française. Merci de votre attention. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

PROTOCOLE POUR LA RÉPRESSION DES ACTES ILLICITES DE VIOLENCE DANS LES AÉROPORTS

M. le président. Nous abordons, en premier lieu, l'examen de l'article unique du projet de loi autorisant la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion de l'article unique du projet de loi, adopté par le Sénat, est de droit.

Article unique

M. le président. « Article unique. - Est autorisée la ratification d'un protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 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.*)

SÉCURITÉ DES AÉRODROMES ET DU TRANSPORT AÉRIEN

M. le président. Nous en arrivons à l'examen des articles du projet de loi tendant à renforcer la sécurité des aéroports et du transport aérien et modifiant diverses dispositions du code de l'aviation civile.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi, dans le texte du Sénat, 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. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

CHAPITRE 1^{er}

Dispositions modifiant le livre 1^{er} - Aéronefs - du code de l'aviation civile

« Art. 1^{er}. - I. - Au deuxième alinéa de l'article L. 131-3, les mots : " de donner le signal réglementaire et " sont supprimés.

« II. - Le quatrième alinéa du même article est ainsi rédigé :

« Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit se conformer à la première injonction, ralentir sa marche, descendre à l'altitude et atterrir sur l'aérodrome qui lui sont indiqués. »

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. - Les articles L. 150-1 et L. 150-2 sont ainsi rédigés :

« Art. L. 150-1. - Sera puni d'une amende de 15 000 francs à 300 000 F et d'un emprisonnement de trois mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, l'exploitant technique, propriétaire ou non, qui aura :

« 1^o Mis ou laissé en service un aéronef sans avoir obtenu un certificat d'immatriculation, un document de navigabilité ou un certificat de limitation de nuisances lorsque ceux-ci sont exigibles ;

« 2^o Mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article L. 121-2 ;

« 3^o Fait ou laissé circuler un aéronef dont le document de navigabilité ou le certificat de limitation de nuisances ont cessé d'être valables ;

« 4^o Fait ou laissé circuler un aéronef ne répondant pas à tout moment tant aux conditions techniques de navigabilité ayant servi de base à la délivrance du document de navigabilité qu'aux règles relatives au maintien en état de validité de ce document ;

« 5^o Fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions d'utilisation non conformes aux règles édictées en vue d'assurer la sécurité par le présent code ou par des arrêtés pris en application du présent code par le ministre chargé de l'aviation civile et relatifs à l'équipement des aéronefs, aux modalités de leur utilisation, à la composition des équipages et à leurs conditions d'emploi.

« Art. L. 150-2. - Les mêmes peines seront prononcées contre le pilote qui aura :

« 1^o Conduit un aéronef sans être titulaire d'un brevet ou d'une licence en cours de validité ;

« 2^o Détruit un des documents de bord de l'aéronef prévus par le présent code ou porté sur l'un de ces documents des indications sciemment inexactes ;

« 3^o Conduit sciemment un aéronef dans les conditions prévues à l'article L. 150-1. »

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

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, substituer au chiffre : " 300 000 ", le chiffre : " 500 000 ". »

La parole est à M. François Massot.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Mon amendement tend à élever l'amende prévue à l'article 2 de 300 000 francs à 500 000 francs. En effet, compte tenu des masses financières importantes qui sont maniées par les compagnies d'aviation, il m'est apparu souhaitable de sanctionner une infraction par une amende qui leur soit sensible. Après tout, la somme de 500 000 francs représente un aller-retour Paris-Marseille pour un avion qui est plein.

Si je propose cet amendement, c'est aussi parce que le Gouvernement va nous demander dans quelques instants, par un amendement, de disposer du droit de transaction. Pour les infractions vénielles, il est bon de maintenir l'amende

minimum à 15 000 francs, mais pour les infractions plus graves, le maximum doit être augmenté. Ainsi l'administration disposera d'une palette plus large pour engager une transaction.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission a émis un avis favorable à l'augmentation du plafond de l'amende.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Mesdames, messieurs les députés, le Gouvernement pense beaucoup de bien de cet amendement, et cela ne vous étonnera pas.

On ne peut qu'être favorable à un durcissement de la peine parce que sont en jeu des intérêts considérables. Je ne suis pas surpris que le président du conseil supérieur de l'aviation marchande ait voulu corriger une faiblesse de notre projet.

Je voudrais simplement noter que, ce faisant, les peines prévues pour ces mêmes faits contre le pilote - article L. 152 - et celles relatives au transport et à l'usage à bord d'objets interdits - article L. 156 - sont *ipso facto* relevées. En effet, ces textes renvoient pour les peines encourues à l'article L. 151 du code de l'aviation civile. Je tenais à le dire pour compléter l'information des membres de l'Assemblée.

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

(L'amendement est adopté.)

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

« A la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : " l'exploitant technique, propriétaire ou non ", les mots : " le propriétaire ou l'exploitant ". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Claude Ducert, rapporteur. L'article 2 du projet est relatif aux sanctions pénales qui sont applicables en cas de mise en service ou de conduite d'aéronefs non conformes aux règles de sécurité.

Cet amendement tend à revenir au texte initial. Le Sénat a en effet décidé de restreindre au seul exploitant technique la charge de la responsabilité. Or la commission a estimé que l'entretien d'un avion est un processus continu et qu'il importait d'associer le propriétaire, dans la responsabilité d'un incident éventuel, à l'exploitant technique. Il appartiendra au juge d'apprécier les responsabilités respectives et d'associer éventuellement le propriétaire à l'exploitant technique.

M. le président. Qu'en pense le Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'en pense beaucoup de bien, monsieur le président !

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard, contre l'amendement.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Il a tort !

M. Jean-Yves Chamard. Je suis contre l'amendement dans la mesure où il ne reprend que partiellement le projet initial, dans lequel les infractions visées aux différents alinéas étaient précédées de la conjonction « ou », ce qui signifiait bien qu'il suffisait que l'une de ces infractions soit constatée pour entraîner les conséquences visées au premier alinéa de l'article.

La commission n'a pas repris les « ou » supprimés par le Sénat. Je ne suis pas juriste spécialiste, mais ne risque-t-on pas - et j'y vois l'explication de la rédaction initialement retenue par le Gouvernement - de voir un juge considérer que, puisque toutes les conditions énumérées successivement ne sont pas remplies, il n'y a pas lieu de sanctionner ? Ne conviendrait-il pas de compléter l'amendement n° 11 ?

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. MM. Berthelot, Le Meur, Lefort, Golberg et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 15, ainsi rédigé :

« I. - Dans le deuxième alinéa (1^o) du texte proposé pour l'article L. 150-1 du code de l'aviation civile, substituer au mot : " document ", le mot : " certificat ".

« II. - Procéder à la même substitution dans les quatrième alinéa (3°) et cinquième alinéa (4°) de cet article. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Avec cet amendement, monsieur le ministre, il s'agit, dans un souci de clarté, de substituer au document de navigabilité le certificat de navigabilité qui, lui, est très nettement défini par les textes.

Dans le même temps, il nous apparaît important de ne pas confier aux seuls compagnies et constructeurs la délivrance de ces documents. On ne peut pas être juge et partie. La certification appartient nécessairement aux pouvoirs publics ; ils doivent la conserver. Nous ne voulons pas que se généralisent des pratiques dangereuses, telles que celles employées par Boeing pour le 747-400 et visant à passer outre aux réglementations en vigueur en Europe.

Introduire la notion de « document » aboutirait en fait à supprimer la norme de certification et risquerait d'impliquer l'abandon de la maîtrise de la certification par les pouvoirs publics au seul constructeur

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission n'a pas retenu cet amendement, qui lui paraît sans fondement. L'article L. 133-1 du code de l'aviation civile répond au souci qu'il exprime. Il prévoit, en effet, que les termes « document de navigabilité » recouvrent le certificat de navigabilité, le certificat de navigabilité spéciale et le laisser-passer provisoire.

M. Jean-Claude Lefort. Pourquoi changer les termes, alors ?

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je partage l'avis de M. le rapporteur.

Je crains, monsieur Lefort, qu'il n'y ait malentendu entre nous. En effet, l'expression « document de navigabilité » recouvre un contenu strictement défini dans le code de l'aviation civile et qui reprend les trois termes que vient de rappeler M. le rapporteur. Je crois donc sincèrement que votre amendement n'a pas l'objet que vous souhaitez lui donner. Derrière le terme de « document », il y a bien les éléments de certification que vous souhaitez voir maintenir.

Pourquoi adopter le terme « document », demandez-vous ? Tout simplement parce que c'est celui qui a toujours fait référence dans le code de l'aviation civile.

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

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

« A la fin du deuxième alinéa (1°) du texte proposé pour l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile, supprimer les mots : " en cours de validité ". »

La parole est M. le rapporteur.

M. Claude Ducert, rapporteur. Le Sénat a modifié, en première lecture, le texte initial du projet en précisant que le brevet ou la licence dont le pilote doit être en possession doit être en cours de validité.

Cette précision nous paraît malvenue. En effet, dans le code de l'aviation civile, il est fait référence à plusieurs reprises à la licence ou au brevet, sans qu'il soit précisé « en cours de validité ». On pourrait en déduire *a contrario* qu'à défaut de cette précision, il est possible d'avoir un brevet ou une licence qui ne soit pas en cours de validité. Il convient donc de ne pas retenir la proposition du Sénat.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je partage l'avis du rapporteur.

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

M. le président. MM. Lefort, Le Meur, Berthelot, Goldberg et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa (3°) du texte proposé pour l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile par les phrases suivantes :

« La notion de sciemment implique qu'un pilote et son équipage disposent des moyens d'être correctement informés de l'état technique de l'appareil et disposent également des compétences nécessaires pour l'apprécier. Cela suppose que l'un au moins des pilotes soit titulaire d'une licence d'officier mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Par l'amendement n° 23, nous voulons faire préciser les conditions dans lesquelles le pilote sera sanctionné.

Il est anormal de sanctionner un pilote qui n'est pas à même d'apprécier l'état de l'appareil. En effet, les compétences et la formation d'un pilote ne sont ni identiques ni superposables à celles d'un officier mécanicien navigant ou d'un ingénieur navigant.

Pour que le commandant de bord puisse apprécier correctement l'état de son appareil, il est donc nécessaire que l'un des pilotes soit titulaire d'une licence d'officier mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant, comme il est précisé dans l'arrêté du 6 novembre 1987 de la direction générale de l'aviation civile, page 51.

L'objectif de l'amendement est d'intégrer la mise en application de cet arrêté dans le projet de loi qui nous est soumis.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement. En effet, il ne lui paraît pas opportun de limiter l'interprétation du terme « sciemment ». Il appartient au juge et à lui seul d'apprécier si le pilote a ou non une responsabilité dans l'irrégularité reprochée.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je partage l'avis de la commission.

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

M. le président. MM. Lefort, Le Meur, Berthelot, Goldberg et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Compléter le texte proposé pour l'article L. 150-2 du code de l'aviation civile par l'alinéa suivant :

« Le pilote est passible de ces peines à la seule condition que l'un au moins des deux pilotes soit titulaire d'une licence d'officier mécanicien navigant ou d'ingénieur navigant. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. Cet amendement procède du même esprit que l'amendement n° 23. Je le considère donc comme défendu.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. C'est bien parce qu'il est dans le même esprit que le précédent que la commission l'a repoussé.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je suis sciemment dans le même esprit que le rapporteur. (Sourires.)

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

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements adoptés.

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

Articles 3 à 8

M. le président. « Art. 3. - L'article L. 150-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 150-3. - Le pilote qui, en infraction aux dispositions de l'article L. 132-1, n'aura pas utilisé, sauf cas de force majeure, un aéroport international au départ ou à l'arrivée d'un vol international sera puni d'une amende de 15 000 F à 200 000 F et d'un emprisonnement de deux mois à trois ans, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice de l'application des peines prévues par la législation douanière.

« Sera puni des mêmes peines tout membre d'équipage qui, sur un tel aéroport, aura tenté de se soustraire aux contrôles réglementaires. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

M. le président. « Art. 4. - L'article L. 150-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 150-4. - Sera puni d'une amende de 15 000 francs à 100 000 francs et d'un emprisonnement de un à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement le pilote qui, par maladresse ou négligence, aura survolé une zone du territoire français en violation d'une interdiction prononcée dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article L. 131-3.

« Sera puni d'une amende de 15 000 francs à 300 000 francs et d'un emprisonnement de trois mois à un an, ou de l'une de ces deux peines seulement, le pilote qui :

« a) Se sera sciemment engagé ou maintenu au-dessus d'une zone mentionnée au premier alinéa du présent article ;

« b) Ne se sera pas conformé aux prescriptions des deuxième et quatrième alinéas de l'article L. 131-3. » - (Adopté.)

« Art. 5. - A l'article L. 150-5, les mots : " certificat de navigabilité " sont remplacés par les mots : " certificat d'immatriculation ". » - (Adopté.)

« Art. 6 - Les quatrième, cinquième et sixième alinéas de l'article L. 150-6 sont remplacés par deux alinéas ainsi rédigés :

« 3° Quiconque aura fait usage à bord des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

« 4° Quiconque aura, sans autorisation spéciale, fait usage d'appareils photographiques au-dessus des zones interdites. » - (Adopté.)

« Art. 7. - L'article L. 150-8 est ainsi modifié :

« I. - Au premier alinéa, la référence à l'article L. 150-3 est remplacée par la référence à l'article L. 150-2 ;

« II. - Au quatrième alinéa, les mots : " de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 180 francs à 8 000 francs " sont remplacés par les mots : " de trois mois à un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 francs à 60 000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement. » - (Adopté.)

« Art. 8. - L'article L. 150-12 est abrogé. » - (Adopté.)

Article 9

M. le président. « Art. 9. - Après les mots : " les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile ", la fin de l'article L. 150-13 est ainsi rédigée : " les personnels navigants effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration, les militaires, marins et agents de l'autorité militaire ou maritime, commissionnés à cet effet et assermentés ". »

MM. Lefort, Le Meur, Berthelot, Goldberg et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement n° 17, ainsi rédigé :

« Dans l'article 9, supprimer les mots : " les personnels navigant effectuant des contrôles en vol pour le compte de l'administration ". »

La parole est à **M. Jean-Claude Lefort**.

M. Jean-Claude Lefort. Nous proposons de changer le mode de nomination des personnels effectuant des contrôles en vol afin qu'ils soient réellement indépendants, par exemple en créant un titre spécifique pour lequel les personnes intéressées pourraient concourir.

Actuellement, ces personnes sont désignées sur proposition des compagnies aériennes. Elles sont donc dépendantes, pour leur carrière, des compagnies qui les emploient.

L'amendement proposé vise à uniformiser le mode d'accès à cette fonction et, du même coup, à renforcer l'autorité de ceux qui l'exercent.

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

M. Claude Ducart, rapporteur. La commission n'a pas adopté cet amendement. En effet, l'intérêt même de l'article 9 est d'étendre les possibilités de contrôle et de constat des infractions aux dispositions du livre I^{er} du code.

Les personnels navigants sont évidemment les plus compétents pour constater ces infractions. Nous rappelons par ailleurs qu'ils sont commissionnés et assermentés. C'est seulement dans ces conditions qu'ils peuvent dresser des constats.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je partage l'avis de **M. le rapporteur**.

Cela dit, je veux indiquer à **M. Lefort** la raison pour laquelle nous procédons ainsi qu'il est proposé dans l'article 9.

Instituer un corps spécifique pour les personnes appartenant à l'organisme du contrôle en vol, dont ce serait alors la seule activité, serait à mes yeux une erreur. Il est très important que les douze commandants de bord qui participent à cet organisme exercent à mi-temps dans des compagnies et pratiquent le métier de ceux qu'ils contrôlent. S'ils étaient recrutés une fois pour toutes au sein de l'organisme de contrôle, on aurait des contrôleurs totalement déconnectés de la réalité de la vie d'un commandant de bord, des responsabilités qu'il assume et qui évoluent considérablement dans le temps.

Ce système mixte où des commandants de bord exercent pour partie dans une compagnie et pour partie dans un organisme de contrôle - organisme où, je le précise, ils sont rémunérés par mes services et non par leur compagnie - permet d'avoir de vrais professionnels, connaissant très exactement les conditions de travail de ceux qu'ils contrôlent. Cela ne me paraît que justice à l'égard de ceux qui sont contrôlés.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

Article 10

M. le président. « Art. 10. - L'article L. 150-15 est ainsi rédigé :

« Art. L. 150-15. - Les aéronefs dont le document de navigabilité ne pourra être produit ou dont les marques d'immatriculation ne concorderont pas avec celles du certificat d'immatriculation pourront être retenus, à la charge de l'exploitant technique, propriétaire ou non, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent livre. »

MM. Le Meur, Lefort, Berthelot, Goldberg et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement n° 18, ainsi rédigé :

« Dans le texte proposé pour l'article L. 150-15 du code de l'aviation civile, substituer au mot : " document ", le mot : " certificat ". »

La parole est à **Mme Muguette Jacquaint**.

Mme Muguette Jacquaint. Dans la mesure où nos arguments sont les mêmes qu'à l'article 2, je suppose que nous aurons la même réponse.

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

M. Claude Ducart, rapporteur. Oui, madame, vous avez la même réponse : la commission n'a pas adopté votre amendement, qui est un amendement de coordination avec l'amendement n° 15 à l'article 2.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Le Gouvernement est prêt à faire preuve de bonne volonté. Si madame Jacquaint change l'amendement, nous changerons la réponse.

Mme Muguette Jacquaint et M. Jean-Claude Lefort. Et inversement !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

« Dans le texte proposé pour l'article L. 150-15 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : "de l'exploitant technique, propriétaire ou non," les mots : "du propriétaire ou de l'exploitant." »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Claude Ducert, rapporteur. J'ai déjà défendu, à l'article 2, le retour au texte initial, qui mentionnait la responsabilité « du propriétaire ou de l'exploitant ».

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

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

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

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 10, modifié par l'amendement n° 13.

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

Article 11

M. le président. « Art. 11. - L'article L. 150-16 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Copie des procès-verbaux est adressée au directeur de région aéronautique. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 11.

(L'article 11 est adopté.)

Après l'article 11

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 1, ainsi libellé :

« Après l'article 11, insérer l'article suivant :

« I. - Après l'article L. 150-16 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 150-16-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 150-16-1. - Pour les infractions prévues par le présent titre et par les textes pris pour son application, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'aviation civile a le droit de transiger, après accord du procureur de la République, selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. »

« II. - Après l'article L. 330-8 du code de l'aviation civile, il est inséré un article L. 330-9 ainsi rédigé :

« Art. L. 330-9. - Pour les infractions prévues par le présent titre et par les textes pris pour son application, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'aviation civile a le droit de transiger, après accord du procureur de la République, selon les modalités fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Par l'amendement n° 1, le Gouvernement souhaite démontrer l'intérêt d'une transaction réalisée sous l'autorité du procureur de la République, cet intérêt étant de permettre aux exploitants de se mettre le plus rapidement possible en conformité avec les règles de sécurité.

Lorsqu'une infraction aux règles d'exploitation a été relevée, il est hautement souhaitable que le contrevenant mette ses matériels ou ses procédures en conformité le plus rapidement possible.

Pour l'y inciter, il est proposé de faire application aux infractions prévues aux livres I, titre V, et III, titre III, du code de l'aviation civile de la possibilité d'extinction de l'action publique en cas de transaction instituée par le troisième alinéa de l'article 6 du code de procédure pénale.

Selon les modalités qui seront fixées par décret en Conseil d'Etat, l'autorité administrative compétente pourrait proposer que le prévenu s'acquitte d'une certaine somme ou prenne les mesures propres - c'est cela qui est important - à faire cesser l'infraction. Après accord du procureur de la République, cette proposition serait notifiée au prévenu. En cas d'acceptation de sa part et après exécution des obligations prévues, l'action publique serait éteinte.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission, malgré des états d'âme dont il a été fait état dans les interventions, a donné un avis favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

Avant l'article 12

M. le président. Je donne lecture de l'intitulé du chapitre II :

CHAPITRE II

Dispositions modifiant le livre II - Aérodromes - du code de l'aviation civile

MM. Lefort, Le Meur, Berthelot, Goldberg, et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Avant l'article 12, insérer l'article suivant :

« Il est procédé, par les pouvoirs publics, à la mise en place d'une table ronde réunissant les personnels, les usagers, les élus ainsi que les associations de riverains.

« Cette table ronde a pour objectif d'examiner et d'enrichir les propositions pour renforcer la sécurité aérienne sous tous ses aspects. »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. Nous pensons qu'assurer un très haut niveau de sécurité nécessite et de prendre l'avis et les exigences de toutes les personnes concernées par les transports aériens et de leur donner la parole. La sécurité va de pair avec la transparence et la démocratie.

Une table ronde telle que celle dont nous proposons la réunion permettrait d'entendre les propositions nombreuses des différents partenaires.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. Sans préjuger le fond, cet amendement vise à introduire dans un texte législatif une disposition qui n'y a pas sa place. Comme l'a démontré un exemple récent, le Gouvernement n'a pas besoin d'une autorisation du législateur pour réunir une table ronde.

La commission a donc donné un avis défavorable.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. La disposition proposée, même si elle est intéressante, ne peut pas être retenue, je crois, dans un texte de loi.

Ce n'est pas une table ronde qu'il faudrait, monsieur Lefort, mais des dizaines.

Celle que je vais réunir le 20 juillet prochain avec les représentants des compagnies, des écoles qui forment les pilotes, des syndicats de pilotes permettra de conforter la sécurité aérienne en posant le problème de la formation de nos pilotes.

De même, je l'ai dit à M. Coffineau, je suis prêt à demander l'organisation d'une table ronde à l'occasion d'un problème à Orly ou à Roissy.

Une autre table ronde, rassemblant les représentants des compagnies et des salariés, pourrait s'organiser, par exemple, pour la recherche d'une plus grande qualité dans la préparation des appareils d'Airbus. Cela regarde la direction de l'Aérospatiale et du consortium Airbus.

Vous le voyez, de nombreuses tables rondes peuvent concourir à la sécurité. Je prends l'engagement de veiller à les mettre en place chaque fois que cela sera nécessaire.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 26.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 12

M. le président. « Art. 12. - L'article L. 282-1 est ainsi modifié :

« I. - Après le cinquième alinéa, il est ajouté un 5° ainsi rédigé :

« 5° Interrompu à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aéroport si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens à l'intérieur de cet aéroport. »

« II. - Le dernier alinéa est ainsi rédigé :

« Pour toutes les infractions prévues au présent article, la tentative du délit sera punie comme le délit lui-même. »

M. Massot, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du paragraphe I de l'article 12, après le mot : "dispositif", insérer le mot : "matériel". »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Dans l'article 12, le Sénat a retenu le terme de « dispositif » et non l'expression « dispositif matériel ».

Il est apparu à la commission des lois que le terme de « dispositif », qui résulte de la traduction d'une convention prise en France dans son acception la plus large, se caractérise par une certaine imprécision, ce qui n'est pas sans inconvénient s'agissant de la définition d'une infraction pénale.

Il a donc paru souhaitable à la commission, à ce stade de la procédure, et sous réserve des précisions qui pourraient être apportées au cours des débats, d'écarter une formulation qui, en raison du champ d'application très étendu qu'elle pourrait recevoir, permettrait d'incriminer des comportements très divers.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission de la production a pensé que si l'on supprimait l'adjectif « matériel », la disposition en cause pourrait s'appliquer, alors que les peines sont très lourdes, à des conflits sociaux, et qu'il n'était pas souhaitable d'en arriver là. Elle est donc favorable à l'amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Favorable !

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard, contre l'amendement.

M. Jean-Yves Chamard. La crainte que vient d'émettre M. le rapporteur peut subsister, même en précisant que le dispositif mis en œuvre doit être un « dispositif matériel ». On peut en effet, par des dispositifs matériels, mais dans un objet de revendication syndicale, interrompre, au moins pour partie, le fonctionnement d'un aéroport.

Supprimer l'adjectif « matériel », comme l'a fait le Sénat, permettrait en revanche, à condition que nous précisions bien ici clairement, et que M. le ministre le fasse aussi, que les conflits sociaux ne sont pas visés, de couvrir, par une rédaction plus large, les intentions terroristes ou paraterroristes.

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

M. le président. M. Massot, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du paragraphe I de l'article 12, supprimer les mots : « des personnes ou des biens. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. François Massot, rapporteur pour avis. La commission des lois a considéré que le terme de « sécurité » était suffisamment large pour englober toutes les notions qui devaient l'être en l'espèce.

Certains juristes nous ont fait observer que le code pénal français visait les atteintes aux biens et les atteintes aux personnes. Il n'en demeure pas moins qu'aux yeux de la commission des lois, il peut très bien y avoir une notion plus large de « sécurité », tout court.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. Cette rédaction est plus conforme à celle du protocole de Montréal.

Par conséquent, la commission est favorable à l'amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Mon interprétation est différente de celle du rapporteur. J'ai le sentiment que, pour s'en tenir aux intentions du protocole de Montréal, il vaut mieux faire figurer les termes de « sécurité des personnes ou des biens ».

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 12, modifié par les amendements adoptés.

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

Article 13

M. le président. « Art. 13. - Il est ajouté, après l'article L. 282-4, un article L. 282-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 282-4-1. - Pour l'application du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, peut être poursuivi et jugé par les juridictions françaises, s'il se trouve en France, quiconque s'est rendu coupable, hors du territoire de la République, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme :

« 1° De l'une des infractions suivantes, si cette infraction porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale :

« a) Les crimes ou délits définis par les articles 295 à 298, 301, 303, 304, 310, 311, les troisième (2°) et quatrième (3°) alinéas de l'article 312 du code pénal, lorsque l'infraction a été commise dans un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ;

« b) Les crimes ou délits prévus par les articles 434 à 437 du code pénal, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aéroport et qui n'est pas en service ;

« c) Le délit prévu au quatrième alinéa (3°) de l'article L. 282-1 du présent code, lorsque l'infraction a été commise à l'encontre des installations d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale ou d'un aéronef stationné dans l'aéroport et qui n'est pas en service ;

« 2° De l'infraction définie au sixième alinéa (5°) de l'article L. 282-1 du présent code, lorsqu'elle a été commise à l'encontre des services d'un aéroport affecté à l'aviation civile internationale.

« Les dispositions du présent article sont applicables à la tentative des infractions ci-dessus énumérées, si celle-ci est punissable. »

M. Massot, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 5, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 282-4-1 du code de l'aviation civile :

« Art. L. 282-4-1. - Peut être poursuivi et jugé par les juridictions ... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. François Massot, rapporteur pour avis. L'article 13 commence par une sorte d'exposé des motifs, qui indique : « Pour l'application du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971. Ouf !

Je pense que nous avons à cœur - c'est le cas notamment de la commission des lois - de faire des lois simples, débarrassées de tout exposé des motifs et visant simplement à avoir un effet normatif.

C'est la raison pour laquelle la commission des lois propose de supprimer cette première partie de l'alinéa, pour reprendre simplement la disposition normative : « Peut être poursuivi et jugé par les juridictions françaises ... », etc.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. Avis favorable !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Il est défavorable, monsieur le président !

Là aussi, nous craignons une interprétation qui ne soit pas tout à fait celle que souhaite le rapporteur lui-même ! Nous avons le sentiment que l'amendement pourrait dénaturer l'esprit de l'article 13 du projet, lequel vise à instaurer une coopération judiciaire internationale pour lutter contre le terrorisme dans les aéroports.

En effet, il permettrait de poursuivre et de juger en France les actes de terrorisme commis sur le territoire d'un Etat non signataire de la convention et du protocole de Montréal.

Il convient d'observer, d'une part, que la France dépasserait ainsi très largement le cadre de ses engagements internationaux et que, d'autre part, cela pourrait en pratique aboutir à une situation paradoxale dans laquelle les autorités d'un Etat non signataire viendraient revendiquer devant nos juridictions la condamnation des auteurs d'un acte de terrorisme prévu par l'article L. 282-4-1, voire la réparation du préjudice subi, alors que nous ne pourrions pas, nous, bénéficier des mêmes facilités devant les autorités judiciaires de ce même pays.

Le Gouvernement ne peut admettre une telle situation, qui, dans le fond, abandonnerait la règle de réciprocité.

C'est la raison pour laquelle il s'oppose à cet amendement.

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

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

« A la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 282-4-1 du code de l'aviation civile, après le mot : "dispositif", insérer le mot : "matériel". »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Monsieur le président, cet amendement a déjà été défendu lors de la discussion, précédemment, d'un amendement identique.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. Avis favorable !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Favorable !

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

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

Je mets aux voix l'article 13, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 13, ainsi modifié, est adopté.)

Article 14

M. le président. « Art. 14. - L'article L. 282-8 est ainsi rédigé :

« Art. L. 282-8. - En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire et, si besoin, de policiers ou gendarmes auxiliaires, peuvent procéder à la visite des personnes pénétrant ou se trouvant dans les aéroports et leurs dépendances.

« Sous la même condition et dans les mêmes zones, les officiers de police judiciaire assistés des agents de police judiciaire peuvent également procéder à la visite des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules ou y faire procéder, sous leurs ordres, par des policiers ou gendarmes auxiliaires.

« Pour les transports par air en régime international les visites sont faites en liaison avec le service des douanes.

« Sous la même condition et dans les mêmes zones, les agents des douanes peuvent procéder aux visites prévues par le deuxième alinéa, en régime international. »

La parole est à M. Henri Cuq, inscrit sur l'article.

M. Henri Cuq. Je serai très bref, monsieur le président.

Il me semble tout à fait réaliste de revenir à la rédaction initiale de l'article 14, qui me paraît être une rédaction de bon sens, puisque, comme l'a dit le ministre tout à l'heure, elle ne fait jamais qu'adapter le droit à la pratique.

Les dispositifs de surveillance et de contrôle des bagages, en particulier, avaient été mis en place par la compagnie Air Inter à la demande des commandants de bord. Il me paraît tout à fait souhaitable, dans ce domaine, d'adapter le droit aux faits.

Je rappelle - cela a déjà été dit - que des compagnies étrangères utilisent ce type de dispositifs. Dans la mesure où le personnel délégué reçoit l'agrément du procureur de la République et est placé sous le contrôle de la police de l'air et des frontières, il ne saurait y avoir de problèmes.

Je souscris donc totalement à la décision de la commission des lois de revenir à la rédaction initiale.

M. le président. M. Massot, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 7, ainsi libellé :

« I. - Rédiger ainsi le début du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile :

« Art. L. 282-8. - Les officiers de police judiciaire... (le reste sans changement).

« II. - En conséquence, au début du deuxième alinéa de cet article, supprimer les mots : "Sous la même condition et". »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Cet amendement vise à supprimer le premier membre de phrase de l'article 14 : « En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols ».

De deux choses l'une : ou bien il s'agit d'un simple exposé des motifs indiquant le but des dispositions contenues dans l'article ; ou bien il s'agit d'une condition restreignant la possibilité d'intervention des officiers de police judiciaire pour procéder à la fouille des personnes pénétrant dans les zones non accessibles des aéroports. Dans ce dernier cas, il est apparu à la commission des lois que ce membre de phrase risquait de créer des difficultés. Une personne particulièrement procédurière pourrait, avant le contrôle des bagages ou le contrôle personnel, physique, qui, pourtant, doit être effectué très rapidement, demander que l'on justifie que ce contrôle est bien réalisé en vue d'assurer préventivement la sûreté des vols.

Il est apparu qu'il était préférable, dans les deux cas, de supprimer ce membre de phrase.

M. le président. Qu'en pense la commission saisie au fond ?

M. Claude Ducert, rapporteur. Avis favorable !

M. le président. Et le Gouvernement ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Il est bien ennuyé, monsieur le président ! (Sourires.) Nous poursuivons exactement le même objectif. Cependant, nous arrivons à un texte qui sera interprété de façon totalement différente, voire opposée.

La fouille, puisque c'est ce dont il s'agit, est une opération préventive de police administrative. Il faut clairement indiquer qu'elle a cette nature. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas favorables à cet amendement.

Celui-ci ne pose pas seulement un problème rédactionnel ; il modifie le cadre juridique dans lequel les officiers et agents de police judiciaire vont procéder au contrôle du fret des aéronefs et des véhicules.

Cet amendement, s'il est adopté, va entraîner des difficultés d'application.

C'est notamment la suppression du mot « préventivement », monsieur le rapporteur, qui pose un problème. En effet, les termes « en vue d'assurer préventivement la sûreté des vols » expriment clairement qu'il s'agit là d'une opération

préventive de police administrative. Si l'on supprime ces mots, le cadre n'est plus défini. Or vous savez, monsieur le rapporteur, qu'un cadre bien défini est indispensable dans le domaine de la fouille, qui est un domaine délicat et à propos duquel les juristes n'ont pas fini d'être pointilleux.

De plus, il est nécessaire, à nos yeux, que les usagers connaissent l'objectif des opérations de fouille auxquelles ils ont été soumis. En l'absence de ce critère, nous craignons que le risque ne soit grand de voir se multiplier les contestations - nous avons donc, en définitive, la même crainte - ce qui pourrait perturber sérieusement la qualité du service aérien. C'est la raison pour laquelle je pense qu'il faut maintenir ces termes, même si la phrase vous paraît un peu lourde.

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

M. François Massot, rapporteur pour avis. Le rapporteur que je suis n'a qu'un regret : c'est que M. le ministre n'ait pas eu l'occasion de venir s'exprimer devant la commission des lois.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Je viendrai quand vous voudrez !

M. François Massot, rapporteur pour avis. Je suis certain qu'il nous aurait convaincus et que cet amendement n'aurait pas été adopté.

Je ne puis évidemment retirer l'amendement, car c'est un amendement de la commission, mais je suis prêt à ne pas le voter.

M. Jean-Yves Chamard. Très bien !

M. le président. Vous étiez inscrit contre l'amendement, monsieur Chamard. Je pense que vous avez satisfaction.

M. Jean-Yves Chamard. Oui, monsieur le président !

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

M. le président. MM. Goldberg, Le Meur, Berthelot, Lefort et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile, supprimer les mots : "et, si besoin, de policiers ou gendarmes auxiliaires." »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Jean-Claude Lefort. D'abord, je prends acte, monsieur le ministre, que vous avez décidé d'organiser une table ronde ainsi que cela vous a été demandé par les personnels, les associations de riverains de l'aéroport d'Orly et les élus, en particulier le maire de Villeneuve-le-Roi.

S'agissant plus précisément de l'article, nous sommes opposés au fait que cette fouille puisse être effectuée autrement que par les personnels qualifiés de la police de l'air et des frontières. C'est un souci d'efficacité et de compétence, et donc de sécurité, que nous formulons avec cet amendement.

Il faut, en effet, tenir compte des moyens extrêmement sophistiqués qu'utilisent les terroristes pour tenter de perpétrer leurs crimes.

Face à cela une compétence renforcée s'impose.

Dans le cadre, il est évident qu'une formation appropriée est nécessaire, ce qui n'est malheureusement pas le cas des appelés du contingent. Plutôt que de prévoir une réduction des effectifs de la police de l'air et des frontières dans le budget pour 1990, il faut, au contraire, accroître les effectifs, ce personnel devant être le seul qualifié pour de telles fouilles.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. Cet amendement vise à refuser la possibilité aux policiers et aux gendarmes auxiliaires d'assister les officiers et agents de police judiciaire dans la fouille des personnes pénétrant ou se trouvant dans les aérodromes et leurs dépendances.

Nous considérons qu'il va à l'encontre du renforcement de la sécurité, qui est l'objectif de ce projet de loi.

En conséquence, nous proposons à l'Assemblée de le refuser.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Monsieur Lefort, vous êtes soucieux de l'amélioration des garanties de sécurité dans nos aérodromes. Retirez donc votre amendement !

Il est important de pouvoir recourir à des policiers ou à des gendarmes auxiliaires pour pratiquer certaines fouilles.

Je concède qu'il faut un minimum de formation, mais, croyez-moi, cela s'acquiert dans un délai qui est inférieur à la durée du service. Qu'on puisse mettre des effectifs plus importants à la disposition de la mission de sécurité et de sûreté dans les aérodromes me paraît une nécessité. Nous avons là, je crois, une démarche qui est tout à fait logique.

J'ajoute, monsieur Lefort, que l'aérodrome le plus sûr du monde fait effectuer une grande partie des fouilles par des jeunes gens et des jeunes filles. Ils sont nombreux dans l'aérodrome et ils contribuent à la sécurité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Massot, rapporteur pour avis, a présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« A la fin du premier alinéa du texte proposé pour l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : "aérodromes et", les mots : "zones non librement accessibles au public des aérodromes et de". »

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. François Massot, rapporteur pour avis. La commission des lois propose de revenir au texte initial.

Le Gouvernement nous avait proposé - et la commission des lois reprend cette disposition - que les fouilles ne puissent être faites que dans les zones des aérodromes non librement accessibles au public. Le Sénat a étendu cette possibilité à l'ensemble des aérodromes. Nous proposons, dans un souci de protection des libertés élémentaires, de revenir au texte adopté en première lecture, car il nous semble qu'il y a une possibilité de contrôle suffisante dans les aérodromes. Lorsqu'un individu est soupçonné de vouloir commettre une infraction, il peut être contrôlé et fouillé - c'est la règle générale. Il n'y a pas lieu, selon nous, d'adopter une règle particulière en ce qui concerne les aérodromes, tout au moins dans la partie librement accessible au public.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission de la production a jugé excessif de vouloir étendre le contrôle à l'ensemble de l'aérodrome et des dépendances. Pourquoi pas aussi aux gares et à tous les lieux recevant du public ? Elle a donc émis un avis favorable sur cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Favorable !

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, nos 25 et 9, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 25, présenté par MM. Goldberg, Le Meur, Berthelot, Lefort et les membres du groupe communiste et apparenté, est ainsi rédigé :

« Après les mots : "des véhicules", supprimer la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 282-8 du code de l'aviation civile. »

L'amendement n° 9, présenté par M. Massot, rapporteur pour avis, est ainsi rédigé :

« A la fin du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article L. 282-2 du code de l'aviation civile, substituer aux mots : "par des policiers ou gendarmes auxiliaires", les dispositions suivantes :

« a) Par des policiers ou gendarmes auxiliaires ;

« b) Par des agents désignés pour cette tâche par les entreprises de transport aérien ou par les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire, agréés à cet effet par le procureur de la République. »

La parole est à M. Jean-Claude Lefort, pour soutenir l'amendement n° 25.

M. Jean-Claude Lefort. Il est retiré !

M. le président. L'amendement n° 25 est retiré.
La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour défendre l'amendement n° 9.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Là aussi, il s'agit de revenir au texte initial et de prévoir que les contrôles peuvent être effectués par des policiers ou gendarmes auxiliaires et par des agents désignés pour cette tâche par les entreprises de transport aérien ou par les personnes publiques chargées d'une exploitation aéroportuaire, agréés à cet effet par le procureur de la République.

La commission des lois estime, en effet, qu'il faut être efficace dans cette affaire. Si l'on peut craindre certains dérapages dans quelques endroits, il est évident que ce n'est pas tellement à l'occasion de la fouille des bagages que l'on peut craindre de tels dérapages. En revanche, les impératifs de la sécurité du transport aérien nécessitent que des mesures particulières puissent être prises. D'ailleurs, un certain nombre de compagnies ont déjà prévu des mesures à cet effet. Cela revient finalement à régulariser les mesures déjà prises.

J'ajoute que le texte proposé par le Gouvernement prévoit des garanties puisque les agents en question doivent être agréés à cet effet par le procureur de la République, qui exerce donc un contrôle judiciaire.

C'est la raison pour laquelle la commission des lois demande à l'Assemblée de revenir au texte initial.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission considère que la proposition du Gouvernement vise à contrôler une pratique et que le Sénat en « rajoute » un peu en demandant d'aller au-delà.

Nous sommes donc favorables à cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Favorable !

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Lefort, contre l'amendement n° 9.

M. Jean-Claude Lefort. Monsieur le ministre, renforcez la police de l'air et des frontières, et vous n'aurez plus besoin d'avoir recours à la police et aux gendarmes auxiliaires !

Cela dit, nous sommes, là aussi, vivement opposés à l'amendement de la commission, qui propose de réintroduire la possibilité d'élargir le dispositif des fouilles à des agents d'entreprises de transport aérien.

Ce problème est finalement de même nature - je l'ai dit tout à l'heure - que celui que soulève la mise en place de polices municipales.

Pourquoi celles-ci sont-elles mises en place ? Parce qu'il y a insuffisance des moyens d'Etat en la matière !

Quelle en est la conséquence ? C'est tout simplement la multiplication des « bavures », comme on dit. C'est si vrai que M. Joxe, en visite de travail dans mon département, vendredi dernier, a tenu à se joindre à notre opposition à la mise en place de tels systèmes.

Ce qui est sous-entendu avec cet amendement - et c'est pourquoi nous sommes contre - c'est la prise de risques potentiels de telles bavures dans un domaine où les conséquences sont évidemment dramatiques. Cela n'a rien à voir avec une quelconque suspicion tant à l'égard de ces entreprises que de leurs personnels. Cela tient à des raisons diverses, telles que le mode de recrutement, les conditions de formation, la possibilité de pressions de caractère économique ou autres. Aucun risque ne peut être pris dès lors qu'il s'agit de terrorisme. A tout le moins, il faut le réduire au maximum.

La sécurité des biens et des personnes doit relever de la responsabilité de l'Etat et de lui seul. Il faut, je le redis une nouvelle fois, donner à la police de l'air et des frontières les moyens d'effectuer cette mission. Cela passe par une augmentation de ses effectifs. Le fait que ces pratiques puissent déjà exister, comme cela a déjà été signalé, n'enlève rien à la force de ces arguments.

J'espère que notre assemblée partagera mon opinion à ce sujet.

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

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 28 de M. François Massot tombe.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

Article 15

M. le président. Je donne lecture de l'article 15 :

CHAPITRE III

Dispositions modifiant le livre III - Transport aérien - du code de l'aviation civile

« Art. 15. - Dans la deuxième et la troisième phrase du premier alinéa de l'article L. 322-3, les mots : « 500 000 francs » sont remplacés par les mots : « 750 000 francs ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

Article 16

M. le président. « Art. 16. - Au deuxième alinéa de l'article L. 330-2, les mots " sous réserve des dérogations spéciales et temporaires qui peuvent être accordées par décret ", sont remplacés par les mots : " sauf autorisation délivrée par l'autorité administrative ".

MM. Le Meur, Lefort, Berthelot, Goldberg et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 16. »

La parole est à Mme Muguetta Jacquaint.

Mme Muguetta Jacquaint. Notre amendement concerne l'autorisation d'affrètement.

Monsieur le ministre, vous avez déclaré au Sénat que, en tout état de cause, vous restez maître de la décision d'accorder ou non l'affrètement.

Dans ces conditions, de deux choses l'une. Ou bien cela ne change rien au processus actuel. Et, dans ce cas, pourquoi changer la loi ? Ou bien cela change quelque chose. Et dans ce cas, il s'agit bien d'élargir considérablement les possibilités d'affrètement. Cela serait d'ailleurs dans votre logique d'accroître la déréglementation.

C'est pourquoi nous demandons de maintenir au moins les choses en l'état, autrement dit de faire dépendre directement de vous cette autorisation. Là encore, il s'agit d'un problème de sécurité qui ne saurait être délégué.

J'ajoute qu'élargir les possibilités d'affrètement, outre les problèmes de sécurité, donne une possibilité de contourner la législation sur le droit de grève reconnu par la Constitution.

Des exemples récents à Air France et Air Inter m'incitent à une particulière vigilance sur ce point.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. La commission a considéré qu'une relative déréglementation pouvait avoir des effets bénéfiques. M. le ministre l'a indiqué lui aussi.

En l'occurrence, il ne s'agit d'ailleurs pas tout à fait de déréglementation dans la mesure où une autorisation administrative sera tout de même nécessaire.

Compte tenu de l'accroissement du trafic et de la fréquence grandissante des affrètements, il nous paraît nécessaire d'encourager la rapidité d'exécution d'opérations de ce genre.

C'est pourquoi nous pensons qu'il convient de rejeter cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

Article 17

M. le président. « Art. 17. - L'article L. 330-3 est ainsi rédigé :

« Art. L. 330-3. - L'autorisation nécessaire pour effectuer des services réguliers de transport de personnes entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est délivrée après consultation des collectivités territoriales, des chambres de commerce et d'industrie et des autres établissements publics intéressés. Par dérogation au paragraphe II de l'article 7 de la loi d'orientation des transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982, cette autorisation peut être délivrée sans qu'ait été conclue au préalable une convention répondant à cette disposition. »

MM. Goldberg, Le Meur, Berthelot, Lefort et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 17. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

Mme Muguette Jacquaint. La nouvelle rédaction retenue par le Sénat pour les dispositions de l'article L. 330-3 du code de l'aviation civile risque d'engendrer une véritable déréglementation des transports aériens intérieurs réguliers.

En effet, si la dérogation demandée était maintenue, elle mettrait gravement en cause le service public en développant de façon anarchique le trafic aérien intérieur.

Les mesures proposées retireraient tout caractère contractuel aux rapports entre l'Etat et les compagnies aériennes, en supprimant toute référence aux conditions de fonctionnement et de financement des services réguliers de transport.

On assisterait, outre à la quasi-disparition des vols réguliers entre nos régions, à une concurrence effrénée des compagnies sur les lignes les plus rentables, ce qui aurait pour conséquence une surcharge du trafic que nombre d'aéroports et d'aérodromes de province ne seraient pas en mesure d'absorber sans risque pour la sécurité.

Cette politique de déréglementation ne ferait qu'accroître les clivages entre les régions à forte activité économique et les régions plus défavorisées.

Des dessertes seraient abandonnées par les compagnies intérieures parce que jugées non rentables : les compagnies concentreraient leurs activités sur les lignes susceptibles de rapporter davantage sur le plan financier et à court terme.

De plus, pour répondre à la demande dans les régions excentrées des grands couloirs aériens, les compagnies feraient payer très cher aux collectivités, aux établissements publics locaux ainsi qu'à l'Etat la desserte de la plupart des régions françaises.

Enfin, cet article laisse le champ libre aux compagnies étrangères - il prépare leur arrivée ! - sur le marché intérieur dans des conditions de concurrence généralisée, ce qui porterait atteinte à la notion même de service public.

Pour toutes ces raisons nous demandons l'adoption de cet amendement, et donc la suppression de l'article 17.

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

M. Claude Ducert, rapporteur. L'article 17 du projet de loi tend à supprimer l'obligation de conclure une convention entre la ou les personnes publiques concernées et la société exploitante avant toute création d'une ligne régulière de transport aérien à l'intérieur du territoire national.

Cette obligation, introduite par la loi d'orientation des transports intérieurs, s'est révélée dans la pratique très difficile à gérer. D'ailleurs, elle n'a jamais fait l'objet d'un décret d'application. Il s'agit donc ici de mettre le droit en accord avec les faits.

Je propose donc à l'Assemblée de repousser cet amendement de suppression de l'article 17.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Le Gouvernement partage l'avis de la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

Article 18

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 18.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 10 et 14, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 10, présenté par M. Massot, rapporteur pour avis, est ainsi libellé :

« Rétablir l'article 18 dans le texte suivant :

« L'article L. 342-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, les personnels navigants professionnels constituent un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel au sein des comités d'établissements de la Compagnie nationale Air France et disposent d'une représentation spécifique au comité central d'entreprise. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa, notamment la composition des collèges électoraux, ainsi que le nombre et la répartition des sièges au comité central d'entreprise. »

L'amendement n° 14, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« Rétablir l'article 18 dans le texte suivant :

« Il est ajouté à l'article L. 342-4 un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation aux dispositions des articles L. 433-2 et L. 435-4 du code du travail, les personnels navigants professionnels constituent un collège spécial pour l'élection des représentants du personnel au sein des comités d'établissement de la compagnie nationale Air France et disposent d'une représentation spécifique au comité central d'entreprise. Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent alinéa. »

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. François Massot, rapporteur pour avis. L'article 18 tend à compléter l'article L. 342-4 du code de l'aviation civile afin de donner compétence au décret en Conseil d'Etat, visé à cet article, pour établir des modifications au régime de représentation des personnels navigants professionnels de la compagnie Air France.

Le Sénat, à l'initiative de sa commission des lois, a décidé de supprimer cet article qui lui a paru contraire à la Constitution. En effet, le rapporteur de la commission des lois du Sénat a fait valoir que les dispositions auxquelles le projet de loi propose de déroger par décret sont codifiées dans deux articles de nature législative du code du travail et qu'en conséquence du partage des compétences entre la loi et le règlement une telle démarche n'était pas conforme à la Constitution.

Le Conseil constitutionnel, en effet, a eu l'occasion à plusieurs reprises d'obliger le législateur à ne pas rester en deçà des compétences qu'il détient en application de l'article 34 de la Constitution en sanctionnant des dispositions qui présentaient le caractère de « subdélégation » : ainsi, il a déclaré non conforme à la Constitution la disposition de la loi de démocratisation du secteur public, qui renvoyait à un décret la fixation du nombre des représentants du personnel dans les conseils d'administration.

La difficulté soulevée par le Sénat est apparue réelle à la commission des lois de l'Assemblée. C'est la raison pour laquelle j'ai proposé à la commission, qui l'a adoptée, une rédaction nouvelle de cet article susceptible de répondre aux critiques d'ordre constitutionnel encourues par le texte initial.

D'une part, aux termes de la rédaction que je vous propose, le principe de la dérogation aux articles législatifs du code du travail serait désormais inscrit dans la loi elle-même et ne résulterait plus du décret.

D'autre part, le décret se bornerait à préciser la composition des collèges électoraux ainsi que le nombre et la répartition des sièges au comité central d'entreprise. Cette disposition ne semble pas traduire une méconnaissance des dispositions de l'article 34 de la Constitution en ce qu'il pré-

cise qu'il revient à la loi de « déterminer les principes fondamentaux... du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale ».

Le Gouvernement a déposé un amendement n° 14 qui, à très peu de chose près - il ne comporte pas une précision que donne la commission des lois - est le même que celui que nous vous proposons.

M. le président. La parole est à M. le ministre, pour donner son avis sur l'amendement n° 10 et présenter l'amendement n° 14.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. Mesdames, messieurs, nous ne sommes pas éloignés de la position de la commission des lois, rappelée par son rapporteur.

Nous n'avons qu'un point de divergence : nous souhaitons que soient supprimés dans le dernier alinéa de l'amendement de la commission les mots : « notamment la composition des collèges électoraux ainsi que le nombre et la répartition des sièges au comité central d'entreprise ».

En effet, le pouvoir réglementaire ne peut avoir seul la prérogative de fixer la composition des collèges électoraux, ainsi que le nombre et la répartition des sièges. L'article L. 433-2 du code du travail prévoit que ces matières peuvent aussi faire l'objet d'accords collectifs du travail ou de conventions.

Il convient donc de permettre à la négociation collective de s'exprimer au sein d'Air France comme dans les autres entreprises. Nous proposons en somme l'adoption de l'amendement de la commission, moins le membre de phrase que j'ai cité.

Tel est l'objet de l'amendement du Gouvernement.

M. François Massot, rapporteur pour avis. Je me rallie à l'amendement du Gouvernement !

M. le président. Nous pouvons donc considérer que vous retirez l'amendement n° 10 ?

M. François Massot, rapporteur pour avis. Exactement, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 10 est retiré.

Quel est l'avis de la commission de la production sur l'amendement n° 14 ?

M. Claude Ducert, rapporteur. A titre personnel, je me rallie bien sûr à la proposition du Gouvernement.

Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 18 est ainsi rétabli.

Articles 19 à 21

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

CHAPITRE IV

Dispositions finales et transitoires

« Art. 19. - L'article L. 150-17 du code de l'aviation civile est abrogé. Cette abrogation prendra effet à la date d'entrée en vigueur du décret en Conseil d'Etat fixant les peines contraventionnelles réprimant les infractions actuellement définies audit article L. 150-17 ou, à défaut, le 1^{er} janvier 1990. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 19.

(L'article 19 est adopté.)

M. le président. « Art. 20. - Les dispositions de l'article L. 282-4-1 du code de l'aviation civile ne seront applicables qu'aux infractions commises après l'entrée en vigueur, à l'égard de la France, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, fait à Montréal le 24 février 1988, complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971. » - *(Adopté.)*

« Art. 21. - Les dispositions de la présente loi, sont applicables aux territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte. » - *(Adopté.)*

Vote sur l'ensemble

M. le président. Dans les explications de vote, la parole est à M. Jean-Claude Lefort.

M. Claude Lefort. Le projet de loi qui nous est proposé n'aborde que très partiellement, nous l'avons dit, les problèmes de la sécurité du transport aérien. Je tiens à le regretter une nouvelle fois ici.

En outre, ce projet mêle deux problèmes de nature complètement différente avec, d'un côté, des dispositions concernant la lutte contre le terrorisme, de l'autre - à côté de la question des amendes - des dispositions qui aboutiront à une aggravation de la déréglementation dans les transports aériens, d'autant plus qu'aucun de nos amendements allant contre cette orientation n'a été retenu.

Nous soutenons toute mesure tendant à faire progresser et à renforcer la lutte contre le terrorisme, mais nous nous opposons avec fermeté à toute mesure permettant une nouvelle aggravation de la déréglementation, car celle-ci est un facteur accru de risque d'insécurité.

Notre vote exprimera la contradiction qui est au cœur de votre projet de loi : celui-ci ne fait qu'un de ces deux questions. Nous nous abstenons donc, à défaut de pouvoir voter pour un aspect et contre l'autre.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Chamard.

M. Jean-Yves Chamard. Monsieur le ministre, les trois groupes de l'opposition voteront l'ensemble de ce projet - après avoir d'ailleurs voté la plupart des amendements - car il va dans le sens souhaité par les Français en ce qui concerne la lutte contre le terrorisme.

Chers collègues socialistes, vous avez eu tort, je crois, de ne pas suivre le ministre à propos de la convention de Montréal.

J'espère, monsieur le ministre, qu'en deuxième lecture, vous serez plus convaincant vis-à-vis de vos amis car je crois à la réciprocité dont vous parliez précédemment.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et de la mer. J'ai été très faible ! *(Sourires.)*

M. Jean-Yves Chamard. En effet, mais nous vous aiderons si nécessaire. *(Nouveaux sourires.)*

Les Français sont vraiment très soucieux de sécurité, et le texte que nous venons d'adopter contribue à celle-ci, parmi d'autres éléments, notamment les progrès technologiques dont vous avez parlé précédemment. Il importe, en effet, que la France soit à la pointe dans ce domaine, avec quelques autres pays comme les Etats-Unis ou Israël.

Pour terminer, je soulignerai que nous sommes à la veille des grands départs. Je pense à tous ceux de nos concitoyens qui vont attendre, quelquefois pendant de longues heures, le départ ou l'arrivée d'un avion pour eux ou pour un membre de leur famille. En cette période, monsieur le ministre, vous devez de vous préoccuper, outre de la sécurité, de ce problème : essayez de faire faire en sorte - quitte à intervenir auprès de votre collègue, le ministre de la défense, pour ce qui concerne les couloirs aériens - qu'un maximum d'avions décollent et atterrissent à l'heure. Pendant les mois de juillet et d'août, on arrive à saturation, vous le savez.

Nous manquerions à nos devoirs de représentants de l'ensemble de nos concitoyens si, à la veille des départs en vacances, nous ne manifestions pas également ce souci.

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

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

Mme Muguette Jacquelin. Abstention du groupe communiste.

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

3

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par le Sénat, complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 822, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

4

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI REJETÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, le texte du projet de loi modifiant la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication, adopté par l'Assemblée nationale et qui a fait l'objet d'un vote de rejet par le Sénat au cours de la séance du 26 juin 1989.

Le texte du projet de loi rejeté sera imprimé sous le n° 823 distribué et renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui (*), à seize heures, première séance publique :

Eloge funèbre de Pierre Tabanou ;

Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi n° 787 relatif à diverses dispositions en matière de sécurité routière et en matière de contraventions (rapport n° 819 de M. Léo Grézard au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le mardi 27 juin 1989, à zéro heure vingt.)

*Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,*

CLAUDE MERCIER

(*) Lettre de M. le ministre chargé des relations avec le Parlement communiquée à l'Assemblée au début de la deuxième séance du 23 juin 1989.

ERRATUM

*Au compte rendu intégral
de la deuxième séance du 21 juin 1989*

TRAVAIL CLANDESTIN

Page 6321, 1^{re} colonne, amendement n° 5, 3^e alinéa, 2^e ligne :

Au lieu de : « remettre en tenter »,

Lire : « remettre ou tenter ».

PROCLAMATION D'UN DÉPUTÉ

Par une communication du 26 juin 1989 faite en application de l'article L.O. 179 du code électoral, M. le ministre de l'intérieur a informé M. le président de l'Assemblée nationale que M. Claude Barande a été élu le 25 juin 1989, député de la troisième circonscription de la Gironde en remplacement de Mme Catherine Lalumière, démissionnaire.

MODIFICATION A LA COMPOSITION DES GROUPES

(Journal officiel, Lois et Décrets, du 27 juin 1989)

Liste des députés n'appartenant à aucun groupe

(17 au lieu de 16)

Ajouter le nom de M. Claude Barande.

COMMISSIONS MIXTES PARITAIRES

COMMISSION MIXTE PARITAIRE CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF A L'ACCUEIL PAR DES PARTICULIERS, A LEUR DOMICILE, A TITRE ONÉREUX, DE PERSONNES ÂGÉES OU HANDICAPÉES ADULTES.

Composition de la commission

A la suite des nominations effectuées par l'Assemblée nationale le lundi 26 juin 1989 et par le Sénat dans sa séance du vendredi 23 juin 1989, cette commission est ainsi composée :

Députés

Membres titulaires : MM. Jean-Michel Belorgey, Jean-Claude Boulard, Alain Vadaliés, Mme Hélène Mignon, MM. Marcel Garrouste, Jean-Yves Charmard, Georges Colomier.

Membres suppléants : MM. Jean-Pierre Sueur, André Clert, Jean Proveux, Mme Roselyne Bachelot, MM. Jean-Luc Préel, Jean-Pierre Foucher, Gilbert Millet.

Sénateurs

Membres titulaires : MM. Jean-Pierre Fourcade, Jean Madelain, Pierre Louvot, Henri Belcour, André Rabineau, Guy Penne, Mme Marie-Claude Beaudeau.

Membres suppléants : Mme Hélène Missoffe, MM. Jean Cauchon, José Baarello, Jean Ciérioux, François Delga, Charles Bonifay, Paul Souffrin.

COMMISSION MIXTE PARITAIRE CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DU PROJET DE LOI RELATIF A L'ENSEIGNEMENT DE LA DANSE.

Ont été nommés membres de la commission mixte paritaire, le lundi 26 juin 1989 en qualité de représentants de l'Assemblée nationale :

Membres titulaires : MM. Jean-Michel Belorgey, Charles Metzinger, Bernard Schreiner, Bernard Derosier, Jean Giovanelli, Mme Françoise de Panafieu, M. Léonce Deprez.

Membres suppléants : MM. Alfred Recours, Thierry Mandon, Marcel Garrouste, Jean-Yves Chamard, François-Michel Gonot, Mme Bernadette Isaac-Sibille, M. Georges Hage.

ANNEXE AU PROCÈS-VERBAL

de la 2^e séance

du lundi 26 juin 1989

SCRUTIN (N° 140)

sur l'ensemble du projet de loi portant dispositions diverses en matière d'urbanisme et d'agglomérations nouvelles (lecture définitive)

Nombre de votants 431
 Nombre de suffrages exprimés 302
 Majorité absolue 152

Pour l'adoption 274
 Contre 28

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe socialiste (271) :

Pour : 269.

Contre : 1. - M. Jean-Paul Nunzi.

Non-votant : 1. - M. Pierre Hlard.

Groupe R.P.R. (132) :

Abstentions volontaires : 128.

Non-votants : 4. - MM. Gautier Audinot, Patrick Balkany, Edouard Frédéric-Dupont et Nicolas Sarkozy.

Groupe U.D.F. (90) :

Abstention volontaire : 1. - M. Alain Lamassouse.

Non-votants : 89.

Groupe U.D.C. (41) :

Non-votants : 41.

Groupe communiste (28) :

Contre : 26.

Non-Inscrits (17) :

Pour : 5. - MM. Claude Barande, Michel Carlelet, Jean-Pierre Luppé, Claude Miquen et Bernard Tapie.

Contre : 1. - M. Elie Hoarau.

Non-votants : 11. - MM. Léon Bertrand, Serge Franchis, Alexandre Léontieff, Mme Yann Plat, MM. Alexis Pota, Jean Royer, Maurice Sergheraert, Christian Spiller, André Thlen Ah Koua, Emile Vermaudon et Aloyse Warhouver.

Ont voté pour

MM.

Maurice
 Adevah-Paul
 Jean-Marie Alalize
 Mme Jacqueline
 Alger
 Jean Ancelart
 Robert Anselin
 Henri d'Attille
 Jean Aurox
 Jean-Yves Auzier
 Jean-Marc Ayrault

Jean-Paul Bachy
 Jean-Pierre Bœumier
 Jean-Pierre Baldoyck
 Jean-Pierre Balligand
 Gérard Bapt
 Régis Baraille
 Claude Barande
 Bernard Bardia
 Alain Barron
 Claude Bartolone
 Philippe Bastiaet

Christian Bataille
 Jean-Claude Bateau
 Umberto Battist
 Jean Beauvais
 Guy Bêche
 Jacques Becq
 Roland Beix
 André Belloa
 Jean-Michel Belorgey
 Serge Beltrane
 Georges Benedetti

Jean-Pierre Bequet
 Michel Bérégovoy
 Pierre Bernard
 Michel Berson
 André Billardon
 Bernard Bloulac
 Jean-Claude Blin
 Jean-Marie Bockel
 Jean-Claude Bois
 Gilbert Bonnemaison
 Alain Bonnet
 Augustin Boarepoux
 André Borel
 Mme Huguette
 Bouchardeau
 Jean-Michel
 Bocheron
 (Charente)
 Jean-Michel
 Bocheron
 (Ille-et-Vilaine)
 Jean-Claude Boulard
 Jean-Pierre Bouquet
 Pierre Bourguignon
 Jean-Pierre Braine
 Pierre Brana
 Mme Frédérique
 Bredin
 Maurice Briand
 Alain Brune
 Mme Denise Cacheux
 Jean-Paul Calloud
 Alain Calmat
 Jean-Marie Cambacères
 Jean-Christophe
 Cambadellis
 Jacques Caratouine
 André Capet
 Roland Carrax
 Michel Carlelet
 Bernard Carton
 Elie Castor
 Laurent Cathala
 Bernard Cauvia
 René Cazenave
 Aimé Césaire
 Guy Chanfreault
 Jean-Paul Chanteguet
 Bernard Charles
 Marcel Charmant
 Michel Charzat
 Guy-Michel Chauveau
 Daniel Chevallier
 Didier Chouat
 André Clert
 Michel Coffin
 François Coicombet
 Georges Colla
 Michel Crépeau
 Mme Martine David
 Jean-Pierre
 Defontaine
 Marcel Dehoux
 Jean-François
 Delahais
 André Delattre
 André Delechaide

Jacques Delby
 Albert Denvers
 Bernard Derossier
 Freddy
 Deschaux-Beaume
 Jean-Claude Dessesla
 Michel Destot
 Paul Dhaille
 Mme Marie-Madeleine
 Dieulangard
 Michel Dinet
 Marc Dolez
 Yves Dollo
 René Dosière
 Raymond Donyère
 Julien Dray
 René Drouin
 Claude Ducert
 Pierre Ducout
 Jean-Louis Dumont
 Dominique Duplet
 Yves Durand
 Jean-Paul Durieux
 Paul Duvalaix
 Mme Janine Ecochard
 Henri Emmanuel
 Pierre Esteve
 Laurent Fabius
 Albert Facon
 Jacques Fleury
 Jacques Floch
 Pierre Forgues
 Raymond Forni
 Alain Fort
 Jean-Pierre Fourré
 Michel François
 Georges Frêche
 Michel Fromet
 Claude Galts
 Claude Galametz
 Bertrand Gallet
 Dominique Gambier
 Pierre Garmendia
 Marcel Garrouste
 Kamilo Gata
 Jean-Yves Gateaud
 Jean Gatel
 Claude Gernou
 Jean Giovannelli
 Joseph Gourmelon
 Hubert Gouze
 Gérard Gouzes
 Léo Gréard
 Jean Guigné
 Jacques Guyard
 Charles Herau
 Edmond Hervé
 François Hollande
 Roland Hugnet
 Jacques Huyghues
 des Etages
 Gérard Istace
 Mme Marie Jacq
 Frédéric Jalton
 Jean-Pierre Joseph
 Noël Joseph
 Charles Jossella

Alain Journet
 Jean-Pierre Kuchelda
 André Labarrère
 Jean Laborde
 Jean Lacombe
 Pierre Lagorce
 Jean-François
 Lamarque
 Jérôme Lambert
 Michel Lambert
 Jean-Pierre Lapaire
 Claude Laréal
 Dominique Lariffia
 Jean Laurain
 Jacques Lavédrine
 Gilbert Le Bris
 Mme Marie-France
 Lecur
 Jean-Yves Le Déaut
 Jean-Yves Le Drian
 Jean-Marie Ledac
 Robert Le Foll
 Bernard Lefranc
 Jean Le Garrec
 Jean-Marie Le Guen
 André Lejeune
 Georges Lemoine
 Guy Lengagne
 Roger Léron
 Alain Le Vera
 Mme Marie-Noëlle
 Lieemann
 Claude Lise
 Robert Loidi
 François Loncle
 Guy Lordillot
 Jeanny Lorgeoux
 Maurice
 Louis-Joseph-Dugué
 Jean-Pierre Luppé
 Bernard Madrelle
 Jacques Mabès
 Guy Malandain
 Martin Malvy
 Thierry Mandon
 Philippe Marchand
 Mme Gilberte
 Maria-Moskowitz
 Roger Mas
 René Massat
 Marius Masse
 François Massot
 Didier Mathus
 Pierre Mauroy
 Louis Mermaz
 Pierre Métais
 Charles Metzinger
 Louis Mexandeau
 Henri Michel
 Jean-Pierre Michel
 Didier Milgand
 Mme Hélène Mignou
 Claude Miquen
 Gilbert Mitteraud
 Marcel Mécœur
 Guy Moujalon
 Gabriel Moucharroat

Mme Christiane Mora
Bernard Nayral
Alain Néri
Jean Oehler
Pierre Ortet
François Patriat
Jean-Pierre Pélocaut
Jean-Claude Peyronnet
Michel Pezet
Christian Pierret
Yves Pillet
Charles Pistre
Jean-Paul Planchou
Bernard Polguant
Maurice Pouchou
Jean Proveux
Jean-Jack Queyranne
Guy Ravier
Alfred Recoura
Daniel Reiner
Alain Richard
Jean Rigal

Gaston Rimareix
Roger Rinchet
Alain Rodet
Jacques
Roger-Machart
Mme Yvette Roudy
René Rouquet
Mme Ségolène Royal
Michel Salute-Marie
Philippe Sanmarco
Jean-Pierre Santa Cruz
Jacques Santrot
Michel Sapin
Gérard Saumade
Robert Savy
Bernard Schraier
(Yvelines)
Roger-Gérard
Schwartzenberg
Robert Schwint
Patrick Seve
Henri Sicre

Dominique
Strauss-Kahn
Mme Marie-Joséphine
Sublet
Michel Sachod
Jean-Pierre Sueur
Bernard Tapie
Yves Tavernaler
Jean-Michel Testu
Pierre-Yvon Trézuel
Edmond Vacaut
Daniel Vaillant
Michel Vauzelle
Joseph Vidal
Yves Vidal
Alain Vidalles
Alain Vivien
Marcel Wacheux
Jean-Pierre Worms
Emile Zaccarelli.

Mme Christiane Papon
Pierre Pasquini
Dominique Perben
Régis Perbet
Michel Péricard
Alain Peyrefitte
Etienne Pinte
Bernard Pons
Robert Poujade
Eric Raoult
Pierre Raynal

Jean-Luc Reitzer
Lucien Richard
Jean-Paul
de Rocca Serra
Antoine Rufenacht
Mme Suzanne
Sauvalgo
Bernard Schreiner
(Bas-Rhin)
Philippe Séguin
Martial Tangourdean

Michel Terrot
Jean-Claude Thomas
Jean Tiberi
Jacques Toubou
Georges Tranchant
Jean Ueberschlag
Léon Vachet
Jean Valleix
Robert-André Virvies
Roland Vuillaume.

N'ont pas pris part au vote

MM.

Edmond Alphandéry
François d'Aubert
Gautier Audinot
Patrick Balkany
Raymond Barre
Jacques Barot
Dominique Baudés
Henri Bayard
François Bayrou
René Beaumont
Jean Bégault
Léon Bertrand
Claude Birraux
Jacques Blanc
Roland Blum
Bernard Bosson
Jean Bousquet
Mme Christine Boutin
Loïc Bouvard
Jean-Guy Branger
Jean Briane
Jean Brocard
Albert Brocard
Jean-Marie Caro
Robert Cazalet
Hervé de Charette
Georges Chavares
Paul Chollet
Pascal Clément
Daniel Colla
Louis Colombani
Georges Colomblin
René Comanau
Yves Coussain
Jean-Yves Cozian
Jean-Marie Daillet
Francis Delattre
Jean-François Deleau
Léonce Deprez
Jean Desanlis
Willy Diméglio
Jacques Dominati
Maurice Dousset
Adrien Durand
Georges Durand
Bruno Durioux
Charles Ehrmann
Hubert Falco
Jacques Farria
Charles Fèvre
Jean-Pierre Foucher

Serge Franchis
Edouard
Frédéric-Dupont
Yves Fréville
Jean-Paul Fuchs
Claude Gaillard
Gilbert Gantier
René Garrec
Claude Gatignol
Jean-Claude Gaudin
Francis Geag
Germain Geagenwin
Edmond Gerrer
Valéry
Giscard d'Estaing
François-Michel
Gonnat
Gérard Grignon
Hubert Grimsalt
Alain Griotteray
Ambroise Guellac
Jean-Yves Haby
François d'Harcourt
Pierre Hiard
Xavier Hausant
Jean-Jacques Hyst
Mme Bernadette
Isaac Sibille
Denis Jacquet
Michel Jacquemin
Henry Jean-Baptiste
Jean-Jacques Jegou
Aimé Kergueris
Christian Kert
Emile Koehl
Jean-Philippe
Lacheaud
Marc Laffineur
Edouard Landrain
Alexandre Léontieff
François Léotard
Pierre Lequiller
Roger Lestas
Maurice Ligoit
Gérard Longuet
Alain Madelin
Raymond Marcellin
Gilbert Mathieu
Joseph-Henri
Manjoian du Gasset
Alain Mayoud

Pierre Méhauguerie
Pierre Merli
Georges Mesmin
Philippe Mestre
Michel Meylan
Pierre Micaut
Charles Millon
Mme Louise Moreau
Alain Moyse-Bressand
Jean-Marc Nesme
Michel d'Ornano
Arthur Paecht
Mme Monique Papon
Michel Pelchat
Jean-Pierre de Peretti
della Rocca
Francisque Perrut
Jean-Pierre Philibert
Mme Yann Piat
Ladislas Pomiatowski
Alexis Pota
Jean-Luc Prael
Jean Proriot
Marc Reymann
Jean Rigaud
Gilles de Robien
François Rochebloine
André Rossi
José Rossi
André Rossioit
Jean Royer
Francis Saint-Ellier
Rudy Salles
André Santini
Nicolas Sarkozy
Jean Seidinger
Maurice Sergheraert
Christian Spiller
Bernard Stasi
Paul-Louis Tenaillon
André Thien Ah Koon
Philippe Vasseur
Emile Vermandou
Gérard Vignoble
Philippe de Villiers
Jean-Paul Virapoullé
Michel Voisin
Aloÿse Warhouver
Jean-Jacques Weber
Pierre-André Wiltzer
Adrien Zeller.

Ont voté contre

MM.
Gustave Assart
François Asensol
Marcelin Berthelot
Alain Bocquet
Jean-Pierre Brard
Jacques Brunhes
André Durémès
Jean-Claude Gayssoit
Pierre Goldberg

Roger Gonhler
Georges Hage
Guy Hermier
Elie Hoarau
Mme Muguette
Jacquelin
André Lajoinie
Jean-Claude Lefort
Daniel Le Meur
Paul Lombard

Georges Marchais
Gilbert Millet
Robert Montdargent
Ernest Moutoussamy
Jean-Paul Nuzzi
Louis Pierma
Jacques Rimbault
Jean Tardito
Fabien Thémé
Théo Vial-Massat.

Se sont abstenus volontairement

Mme Michèle
Alliot-Marle
MM.
René André
Philippe Auberger
Emmanuel Aubert
Pierre Bachelet
Mme Roselyne
Bachelot
Edouard Balladur
Claude Barate
Michel Barnier
Mme Michèle Barzach
Jacques Baumel
Pierre de Benouville
Christian Bergella
André Berthol
Jean Besson
Franck Borotra
Bruno Bourg-Broc
Jacques Boyce
Louis de Broissia
Christian Cabal
Mme Nicole Catala
Jean-Charles Cavallé
Richard Cazeaux
Jacques
Chaban-Delmas
Jean-Yves Charnard
Jean Charbonnel
Jean-Paul Charlé
Serge Charles
Jean Charroppia
Gérard Chasseguet
Jacques Chirac
Michel Colatlat

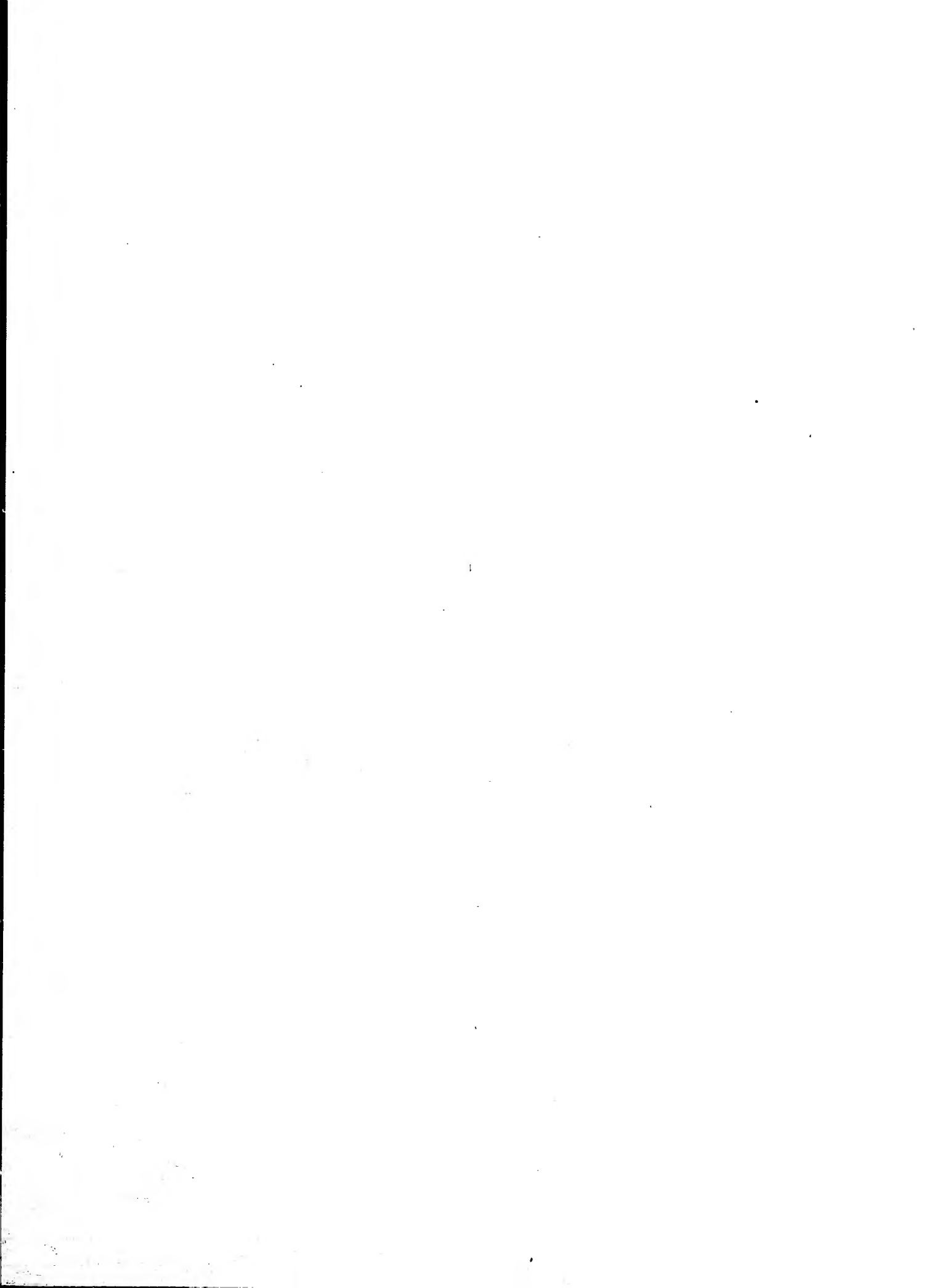
Alain Cousin
Jean-Michel Couve
René Couvelinbes
Henri Cuq
Olivier Dassault
Mme Martine
Daugreilh
Bernard Debré
Jean-Louis Debré
Arthur Dehalae
Jean-Pierre Delalande
Jean-Marie Demange
Xavier Desiau
Alain Devaquet
Patrick Deveçjian
Claude Dblain
Eric Dollgé
Guy Drut
Jean-Michel
Dubernard
Xavier Dugou
André Durr
Christian Estrosi
Jean Falala
Jean-Michel Ferrand
François Fillon
Robert Galley
Henri de Gastlieux
Jean de Gaulle
Michel Giraud
Jean-Louis Gossduff
Jacques Godfrain
Georges Gorsé
Daniel Goulet
François
Grussemeyer
Olivier Gulchard

Lucien Gulchoa
Pierre-Rémy Houssin
Mme Elisabeth Hubert
Michel Jachauspé
Alain Jonemann
Didier Julia
Alain Juppé
Gabriel Kasperelt
Jean Kiffer
Claude Labbé
Jacques Lafleur
Alain Lamassoure
Philippe Legras
Auguste Legros
Gérard Léonard
Arnaud Lepercq
Jacques Limoury
Jean de Lipkowski
Jean-François Mancel
Claude-Gérard Marcus
Jacques Masdeu-Arus
Jean-Louis Masson
Pierre Manger
Pierre Mazeaud
Mme Lucette
Michaux-Chery
Jean-Claude Mignca
Charles Miossec
Maurice
Nénou-Pwatabo
Michel Noir
Roland Nungesser
Patrick Oiller
Charles Paccou
Mme Françoise
de Pannieu
Robert Pandraud

Mises au point au sujet du présent scrutin

M. Jean-Paul Nuzzi, porté comme ayant voté « contre », ainsi que M. Pierre Hiard, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter « pour ».

M. Gilles de Robien, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », a fait savoir qu'il avait voulu voter « contre ».



ABONNEMENTS

EDITIONS		FRANCE et outre-mer	ETRANGER	
Codes	Titres	Francs	Francs	
DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				Les DEBATS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 03 : compte rendu intégral des séances ; - 33 : questions écrites et réponses des ministres. Les DEBATS du SENAT font l'objet de deux éditions distinctes : - 05 : compte rendu intégral des séances ; - 35 : questions écrites et réponses des ministres. Les DOCUMENTS de L'ASSEMBLEE NATIONALE font l'objet de deux éditions distinctes : - 07 : projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions. - 27 : projets de lois de finances. Les DOCUMENTS DU SENAT comprennent les projets et propositions de lois, rapports et avis des commissions.
03	Compte rendu..... 1 an	108	362	
33	Questions..... 1 an	108	354	
05	Table compte rendu.....	52	96	
09	Table questions.....	52	96	
DEBATS DU SENAT :				
05	Compte rendu..... 1 an	90	535	
35	Questions..... 1 an	90	348	
05	Table compte rendu.....	52	81	
05	Table questions.....	32	52	
DOCUMENTS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE :				
07	Série ordinaire..... 1 an	670	1 572	
27	Série budgétaire..... 1 an	283	304	
DOCUMENTS DU SENAT :				
09	Un an.....	670	1 536	

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande.

Tout paiement à la commande facilitera son exécution
 Pour expédition par voie aérienne, outre-mer et à l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination.

Prix du numéro : 3 F

(Fascicule de un ou plusieurs cahiers pour chaque journée de débats; celle-ci pouvant comporter une ou plusieurs séances.)

