

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

9^e. Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

(100^e SÉANCE)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1^{re} séance du mardi 3 décembre 1991

www.luratech.com



SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. RAYMOND FORNI

1. Dispositions diverses en matière de transports. - Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (p. 7042).

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

Discussion générale :

MM. Jean-Pierre Baeumler,
Roger Gouhier,
Francisque Perrut.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion des articles.

Article 1^{er} (p. 7047).

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

Amendements n°s 23 du Gouvernement et 2 de la commission : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. - Adoption de l'amendement n° 23 ; l'amendement n° 2 n'a plus d'objet.

Amendement n° 16 de M. Gouhier : MM. Roger Gouhier, le secrétaire d'Etat, le rapporteur. - Rejet.

Amendement n° 22 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur, Jean-Pierre Baeumler, Michel Jacquemin. - Rejet.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Article 2 (p. 7049).

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

Amendements n°s 24 du Gouvernement et 4 de la commission : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. - Adoption de l'amendement n° 24 ; l'amendement n° 4 n'a plus d'objet.

Amendement n° 20 de M. Jacquemin : MM. Michel Jacquemin, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

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

Amendement n° 6 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Jean-Pierre Baeumler. - Adoption.

Amendement n° 25 du Gouvernement : MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur.

Amendements n°s 7 et 8 de la commission.

Sous-amendement n° 26 de M. Beaumont. - Adoption du sous-amendement et de l'amendement n° 25 modifié.

Les amendements n°s 7 et 8 de la commission n'ont plus d'objet.

Adoption de l'article 2 modifié.

Article 3. - Adoption (p. 7053).

Article 4 (p. 7053).

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

Adoption de l'article 4 modifié.

Article 4 bis (p. 7053)

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

Amendement n° 12 corrigé de la commission. - Adoption.

Adoption de l'article 4 bis modifié.

Articles 5 à 10. - Adoption (p. 7054)

Article 11 (p. 7055)

Amendement n° 21 de M. Gengenwin : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Amendement n° 21 repris par le Gouvernement. - Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

Article 12 (p. 7055)

Amendement n° 13 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

Adoption de l'article 12.

Article 13. - Adoption (p. 7056)

Article 14 (p. 7056)

Amendement n° 14 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article 14 modifié.

Articles 15 et 16. - Adoption (p. 7056)

Article 16 bis (p. 7056)

Amendement n° 15 de la commission, avec le sous-amendement n° 18 de M. Perrut : MM. Francisque Perrut, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Roger Gouhier. - Rejet du sous-amendement n° 18 ; adoption de l'amendement n° 15, qui devient l'article 16 bis.

Article 17. - Adoption (p. 7057)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. Accord en matière de brevets communautaires. - Discussion d'un projet de loi (p. 7057).

M. Guy Lengagne, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique - Adoption (p. 7059)

3. **Convention entre la France et le Royaume de Suède en matière fiscale.** - Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi (p. 7060).

Article unique. - Adoption (p. 7060)

4. **Protocole de Montréal sur la couche d'ozone.** - Discussion d'un projet de loi (p. 7060).

M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

MM. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux ; le rapporteur.

Discussion générale : M. François-Michel Gonnot.

M. André Bellon, vice-président de la commission des affaires étrangères.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique. - Adoption (p. 7062)

5. **Convention entre la France et Maurice relative aux infractions douanières.** - Discussion d'un projet de loi (p. 7062).

M. Michel Bérégovoy, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique. - Adoption (p. 7063)

Suspension et reprise de la séance (p. 7063)

6. **Accord entre la France et la principauté de Monaco relatif à la construction d'un tunnel routier.** - Discussion, selon la procédure d'adoption simplifiée, d'un projet de loi (p. 7063).

Article unique. - Adoption (p. 7064)

7. **Accord entre la France et l'Espagne relatif à la construction d'un tunnel routier au col du Somport.** - Discussion d'un projet de loi (p. 7064).

M. André Labarrère, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. André Bellon, vice-président de la commission des affaires étrangères.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

Discussion générale :

M^{me} Michèle Alliot-Marie,

MM. Roger Gouhier,
François Bayrou,
Michel Inchauspé,
François-Michel Gonnot.

Clôture de la discussion générale.

Passage à la discussion de l'article unique.

Article unique. - Adoption (p. 7068)

8. **Ordre du jour (p. 7068).**

LuraTech

www.luratech.com

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTIE DE M. RAYMOND FORNI,

vica-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

1

DISPOSITIONS DIVERSES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

**Discussion d'un projet de loi, adopté par le Sénat,
après déclaration d'urgence**

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, portant dispositions diverses en matière de transports (nos 2299, 2383).

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

M. René Beaumont, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis en première lecture est essentiellement consacré aux voies navigables, une seule de ses dispositions se rapportant aux transports routiers. Celle-ci est au demeurant d'une portée limitée puisqu'il s'agit d'une mesure d'exécution d'un règlement communautaire et que les entreprises étrangères de transport ne sont, pour le moment du moins, guère intéressées par le cabotage en France, en raison de la faible rémunération des transports routiers dans notre pays.

Les autres dispositions du projet de loi forment un ensemble plutôt composite de mesures d'inégale importance. Je passerai très rapidement sur les chapitres II et III, qui permettent à la France d'appliquer deux conventions internationales : la première concerne les règles de transport sur le Rhin et leurs sanctions, la seconde est relative à l'aménagement de ce fleuve. Le chapitre III du projet de loi prévoit à cet effet l'institution de servitudes d'inondation en vue de régulariser le cours du Rhin ainsi que l'indemnisation des personnes touchées par ces mesures.

J'en viens à ce qui me paraît essentiel dans ce texte, c'est-à-dire aux articles relatifs à Voies navigables de France. Ces dispositions, inscrites au chapitre I^{er} du projet de loi, constituent le prolongement logique de la réforme engagée il y a un an par le vote de l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

Vous connaissez, monsieur le secrétaire d'Etat, mon attachement à la rénovation des modes de gestion et de financement des voies navigables que vous avez eu le courage d'entreprendre.

Lancée en 1987, cette réforme est aujourd'hui, grâce à vous, sur le point d'aboutir. Je voudrais à ce propos souligner la remarquable continuité qui l'a caractérisée, au-delà des changements de majorité politique, et le consensus qu'elle a recueilli. Il suffit, pour s'en convaincre, de rappeler que 543 députés l'ont approuvée l'an dernier.

L'enjeu était, il est vrai, considérable puisqu'il s'agissait de la première grande réforme des voies navigables depuis la création, en 1912, de l'Office national de la navigation. Deux

décisions majeures ont été prises : la création de ressources permanentes pour l'établissement public, de l'ordre de 400 millions de francs en 1991 ; la transformation de l'O.N.N. - Office national de la navigation - en un établissement public à caractère industriel et commercial associant les collectivités locales et les professions concernées. Compte tenu de la tâche à accomplir et, disons-le franchement, du retard à combler, je ne peux que me féliciter de cette rénovation qui permet enfin de disposer d'un outil adapté aux besoins.

Vous me permettrez de rappeler brièvement quels sont ces besoins.

L'amélioration et la modernisation du réseau constituent tout d'abord une « ardente obligation », pour utiliser l'expression reprise par M. Chapon, président de V.N.F.

Il faut ensuite achever le plus rapidement possible les voies nouvelles à grand gabarit et réaliser des liaisons entre bassins pour permettre une utilisation plus intensive de la voie d'eau, notamment pour le transport fluvial.

Vous avez reconnu, monsieur le secrétaire d'Etat, l'importance cruciale de l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, projet indispensable pour nous relier au réseau européen. Vous avez déclaré à plusieurs reprises que ce projet constituait une priorité pour le Gouvernement. Je voudrais rappeler également ici la nécessité de poursuivre les études sur les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, dont la réalisation ne peut que renforcer la cohérence de notre réseau.

Enfin, la modernisation de l'exploitation devrait parachever la réforme par une adaptation progressive aux règles modernes du transport fluvial.

Atteindre ces objectifs primordiaux est, à mon sens, la seule chance d'enrayer le déclin de la voie d'eau dans notre pays. Le transport fluvial présente en effet de multiples atouts dont la France n'a jusqu'à présent pas su tirer profit. C'est incontestablement le mode de transport le plus sûr ; il est donc particulièrement adapté pour les mouvements de matières dangereuses. C'est aussi le moins polluant tant en ce qui concerne les rejets dans l'atmosphère que les nuisances phoniques. La voie d'eau gaspille, en outre, dix fois moins d'espace que la route et son coût d'entretien est très faible.

Malheureusement, ces différents éléments ne sont pas pris en compte au moment de l'évaluation de la rentabilité d'un projet. Bien plus, on ne dispose pas en France d'informations fiables sur ce sujet alors que des études très poussées ont été menées ailleurs, en Allemagne notamment.

La diffusion de telles informations contribuerait à dépassionner le débat sur le développement des infrastructures nouvelles indispensable à la relance du transport fluvial, que nous appelons de nos vœux.

Si le projet de loi qui nous est soumis s'inscrit bien dans cette logique, il ne contribue pas pour autant à dissiper certaines craintes liées au financement de la politique que vous entendez mener.

Force est de constater un désengagement partiel de l'Etat, qui ne doit pas reprendre d'une main ce qu'il a donné de l'autre au motif que Voies navigables de France dispose désormais de ressources permanentes qui lui sont directement affectées. Les dotations inscrites dans le projet de budget que nous avons examiné le 4 novembre dernier ne sont pas de nature à nous rassurer à cet égard.

Monsieur le secrétaire d'Etat, pour ne pas briser l'espoir que vous avez fait naître, l'Etat doit « jouer le jeu ».

Aussi utile qu'elle soit au renouveau de la voie d'eau, la seule création de Voies navigables de France ne saurait constituer un aboutissement. Même renforcés, les moyens de l'établissement public ne sont, selon les propres termes de son président, « pas à l'échelle » pour rattraper les retards que la France a accumulés depuis tant d'années.

Le temps est venu de traduire les déclarations d'intention dans les faits.

Pour ne prendre qu'un seul exemple, l'achèvement, en dix ans, de la liaison Rhin-Rhône représenterait un coût annuel de l'ordre de 1,5 milliard de francs, et les régions concernées ont toutes donné leur accord pour en prendre 20 p. 100 à leur charge. Ce coût paraît-il vraiment excessif ?

Une autre source de préoccupation s'est fait jour avec la décision récente de « délocaliser » Voies navigables de France à Béthune.

M. Jean-Pierre Baeumler. Vous préféreriez Mâcon !

M. René Beaumont, rapporteur. Non, mon cher collègue, je ne suis pas accapareur à ce point-là !

Si la volonté de décentralisation n'est pas critiquable dans son principe, son application à un établissement public naissant est particulièrement délicate, pour ne pas dire paralysante. La montée en puissance de l'établissement en sera, vous en conviendrez, inévitablement affectée, retardant d'autant l'efficacité du nouvel outil de gestion que vous avez créé et la réalisation des objectifs qui lui sont assignés.

En dépit de ce contexte difficile, le projet de loi qui nous est soumis contient incontestablement des aspects positifs, même si l'on peut regretter que le Parlement soit appelé à se prononcer par étapes sur une réforme déjà largement engagée.

En premier lieu, la structure juridique renouée de Voies navigables de France lui permet de gagner en souplesse de gestion. Cet établissement public industriel et commercial doit désormais avoir un comportement d'entreprise chargée de missions de service public mais aussi capable d'intégrer des impératifs économiques.

En second lieu, le projet de loi permettra de mettre en place définitivement le conseil d'administration de Voies navigables de France. Celui-ci fonctionne de façon provisoire depuis le 31 juillet dernier et il était grand temps de remédier à cette situation peu satisfaisante.

En outre, l'établissement public est doté des moyens nécessaires à la protection du domaine public qui lui a été confié.

Enfin, le projet prévoit - et ce n'est que justice - une garantie de l'Etat, qui ne saurait être inférieure à vingt ans, pour les dommages éventuels liés à sa gestion antérieure des voies navigables.

Le Sénat a adopté le projet de loi le 26 octobre. Il y a apporté quelques modifications substantielles, dont nous souhaitons conserver la plupart.

Vous l'avez compris, monsieur le secrétaire d'Etat, il s'agit d'abord de prévoir l'établissement d'un contrat de plan entre l'Etat et Voies navigables de France...

M. Jean-Pierre Baeumler. Très bien !

M. René Beaumont, rapporteur. ... cette modification ayant été adoptée à l'unanimité en commission et M. Baeumler s'en étant fait mieux encore que moi l'avocat.

Il s'agit en second lieu de permettre à Voies navigables de France de percevoir directement la principale ressource qui lui a été affectée par l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

Il s'agit, enfin, de donner aux régions des moyens pour financer l'entretien et la mise en valeur des canaux qui leur ont été, ou qui leur seront à l'avenir, transférés dans le cadre de la décentralisation.

Comme vous le constatez, ce sont essentiellement des dispositions de nature financière. La volonté affichée de relancer la voie d'eau doit, je le répète, s'accompagner de moyens adaptés si l'on veut qu'elle reste crédible.

Cela explique l'importance que la commission attache, comme le Sénat d'ailleurs, au maintien de ces dispositions dans le projet de loi qu'elle a adopté, compte tenu des amendements dont nous allons discuter dans quelques instants.

Permettez-moi en conclusion, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous souhaiter de retrouver la même unanimité sur ce texte. Elle signifierait que la volonté de l'Assemblée nationale de voir la voie d'eau se développer en France est la même qu'il y a un an, lors du vote de l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, nous abordons aujourd'hui le deuxième volet de la réforme concernant les voies navigables. Lors du prochain débat, je veux dire au printemps, nous aborderons le troisième et dernier volet, qui concernera toute l'organisation du transport fluvial et que l'on peut appeler la réforme de l'exploitation réglementée, afin d'introduire plus de souplesse et d'efficacité économique, ce qui permettra d'aider les bateliers et les sociétés, mais aussi de dynamiser le transport fluvial dans notre pays.

Un outil, des moyens, une réforme de la réglementation.

Je reprendrai, monsieur le rapporteur, certains de vos propos et raccourcirai le mien puisque vous avez déjà abordé plusieurs des thèmes que je souhaitais développer.

En dehors du titre II relatif aux transports routiers, l'essentiel de ce projet de loi traite d'un ensemble de dispositions concernant les voies navigables.

Celles-ci figurent au titre I^{er} et sont réparties en quatre chapitres.

Le premier complète l'article 124 de la loi de finances 1991, portant création de Voies navigables de France.

Le deuxième permet d'adapter notre législation en conséquence d'une modification de la convention internationale pour la navigation rhénane.

Le troisième chapitre résulte d'une modification d'une convention franco-allemande relative à l'aménagement du Rhin.

Le quatrième porte sur des dispositions mineures concernant Voies navigables de France et les ports autonomes de Paris et Strasbourg. Je dis « mineures », mais cela concerne des réalités importantes.

Je considère que les ports actuels, comme ceux qu'il conviendra de créer, doivent avoir de multiples fonctions. Il faut, bien sûr, privilégier tous les transports de marchandises. Que serait Paris sans son port autonome ? N'oublions pas que 22 millions de tonnes de marchandises qui arrivent par la voie d'eau, ce sont autant de camions en moins qui pénètrent au cœur de la ville, avec toutes les nuisances et les pollutions que cela implique. Ce sont aussi, j'en suis persuadé, des accidents en moins.

Mais un port, qu'il soit à Strasbourg, à Paris, ou ailleurs demain, peut être aussi un lieu d'animation culturelle, où l'on a plaisir à se promener. Pour ma part, j'estime que ces ports doivent, toutes les fois que cela est possible, participer à la mise en place de moyens de transport de passagers. Cela existait à Paris, avant guerre, avec les « coches d'eau ». Je suis persuadé que c'est une formule avec laquelle il est nécessaire de renouer, en l'adaptant à notre temps. Ces modifications ne sont pas sans intérêt.

Il est apparu tout d'abord utile d'apporter certaines précisions législatives nécessaires au bon fonctionnement de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables, car tout ne pouvait être inscrit dans le cadre de la loi de finances de cette année. Par ailleurs, l'expérience de la mise en place de Voies navigables de France a conduit à clarifier quelques questions.

Tout d'abord son nom - Voies navigables de France - et sa qualification en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial sont désormais inscrits dans la loi à la demande du Conseil d'Etat ; c'est un aspect que l'excellent rapport de M. Beaumont a souligné.

Une autre précision prévoit que V.N.F. assurera la police du domaine qui lui est confié ; l'établissement public disposera ainsi de l'ensemble des compétences nécessaires à la bonne gestion de ce domaine.

Les comptables procéderont au recouvrement des droits et recettes qui lui sont dues. En cas d'infraction, les personnels habilités à constater ces infractions auront accès aux biens où se trouvent les ouvrages de prise et rejet d'eau. La liste des personnels habilités est précisée, ainsi que le prescrit la jurisprudence du Conseil constitutionnel.

L'attribution par l'Etat à Voies navigables de France des biens meubles nécessaires à ses missions est prévue ; c'est évidemment nécessaire. En cas d'incidents survenant aux

ouvrages et dus à la gestion antérieure à la création de V.N.F., l'Etat apportera sa garantie pendant une durée de dix ans.

Le Sénat l'a porté à vingt ans.

M. Beaumont, votre rapporteur, souhaite aller jusqu'à trente ans. Objectivement, cela me paraît trop long. C'est pourquoi tout à l'heure, dans le cadre de la discussion article par article, je préconiserai que nous en restions au délai fixé par la Haute assemblée.

En dépit de l'excellent travail accompli par le Sénat, certaines modifications du texte initial ne me paraissent pas devoir être retenues. Faut-il que la loi prescrive un contrat de plan ?

Cette procédure est certes utile, mais son inscription dans la loi n'est aucunement nécessaire. Faut-il qu'un décret en Conseil d'Etat fixe comment la contre-valeur de la taxe due par les titulaires d'ouvrages serait mise à la charge des usagers finaux ? Je le dis tout net : cela est totalement contraire à la liberté des collectivités décentralisées.

M. Jean-Pierre Baeumler. Tout à fait !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Ce serait une remise en cause à mon avis tout à fait préoccupante.

Faut-il enfin que les régions puissent percevoir la taxe instituée au profit de Voies navigables de France ? Rien ne garantit que les sommes ainsi perçues iraient aux voies navigables. Je m'interroge d'ailleurs beaucoup sur cette façon de créer ainsi une ressource nouvelle au profit de certaines régions ; franchement, je ne crois pas que cela soit souhaitable.

Le Sénat a, en outre, supprimé la perception de la taxe par les agences de bassin. Celle-ci offrait l'avantage d'un guichet unique, mais aussi les inconvénients d'un coût de perception mis à la charge des agences et d'une diminution de la responsabilité propre de Voies navigables de France. Sur ce point, mesdames, messieurs les députés, je m'en remettrai à votre sagesse. Précisons qu'il ne figurait d'ailleurs pas dans l'article 124 que vous avez voté l'année passée.

Le chapitre II traite des infractions aux dispositions de l'article IV de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin du 17 octobre 1968.

La commission centrale pour la navigation sur le Rhin a adopté des sanctions pour les bateaux de transport en infraction aux dispositions de la convention révisée pour la navigation du Rhin. Il s'agit d'intégrer ces dispositions en adaptant la loi française, notamment en fixant la liste des agents pouvant constater les infractions, en ayant également la possibilité de saisir un bateau en infraction. Là encore, la liste des officiers ou des agents de l'établissement public qui peuvent procéder à la préhension des bateaux est précisée.

Les conventions franco-allemandes régissant l'aménagement du Rhin entre Strasbourg-Kehl et Lauterbourg-Neuburgweier prévoit la réalisation sur la rive française de polders et de zones de rétention de crues, tant pour protéger les terres environnantes en écrétant les crues que pour assurer à la forêt rhénane un caractère alluvial. Précisons qu'il s'agit des polders de la Moder et d'Erstein qui intéressent chacun deux communes, Fort-Louis et Neuhaeusel pour la Moder et Plobsheim et Erstein pour celui d'Erstein.

M. Jean-Pierre Baeumler. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. L'article 34 de la Constitution stipule que de telles servitudes ne peuvent être instituées que par la loi, c'est pourquoi elles figurent dans le texte qui vous est soumis.

M. Jean-Pierre Baeumler. On s'en réjouit !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je le comprends bien.

Il s'agit donc de fixer la procédure d'établissement desdites servitudes, leur consistance et les modalités de contrôle y afférent.

Une disposition de ce projet de loi a également pour objet de faciliter la gestion des terrains du port autonome de Strasbourg.

Le titre II du projet de loi est relatif à une modification de la loi du 14 avril 1952 qui prévoyait explicitement les infractions et sanctions à appliquer au non-respect de la législation sur les transports.

Il vise à harmoniser au niveau français la pénalisation des entreprises de transport européennes qui effectueraient en France du cabotage sans autorisation préalable. Les dispositions prévues sont donc de nature à préserver l'égalité des conditions de concurrence des transporteurs opérant sur le sol national.

Tels sont, mesdames et messieurs les députés, les objets du projet de loi que nous vous soumettons aujourd'hui.

Je ne voudrais pas terminer sans répondre complètement au rapporteur, M. Beaumont, en disant un mot du transfert de Voies navigables de France à Béthune. Béthune est situé au cœur du réseau navigable de l'Europe du Nord-Ouest, sur le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes. C'est une ville proche de Paris et, avec le T.G.V. Nord, elle sera encore plus proche.

Je sais que ce transfert crée des difficultés pour une partie du personnel. Je veux dire ici solennellement que le personnel ne sera en aucune façon négligé dans l'application de cette décision. Je veux, au contraire, que cette décentralisation soit exemplaire, car c'est une condition de sa réussite et de celle de la réforme des voies navigables.

C'est ainsi que le Directeur du personnel de l'équipement auquel je me suis adressé à tout de suite accepté de nommer un secrétaire général de Voies navigables de France dont la première mission sera de recevoir les soixante-cinq ou soixante-dix personnes concernées par le transfert à Béthune. Ainsi, chaque cas sera traité individuellement, en fonction de la situation familiale de chacun et des problèmes qui peuvent notamment se poser pour les enfants en âge de scolarité.

Le maire de Béthune a pris des engagements. Le président Chapon, dont vous parliez tout à l'heure, s'est rendu sur place, de même que les membres de mon cabinet. Nous avons observé que des logements étaient déjà en cours de construction et nous avons repéré un emplacement qui pourrait, après une étude complète et approfondie, permettre la construction d'un immeuble susceptible d'accueillir, dans d'excellentes conditions, les personnels transférés, à Béthune. Sachez donc que le Gouvernement partage votre préoccupation.

D'aucuns ont pu, dans le temps, reprocher certaines lenteurs à la décentralisation et regretter que la politique nationale d'aménagement du territoire soit délaissée. Je souhaite qu'ils se félicitent maintenant de la vigueur des récentes décisions gouvernementales en la matière.

En ce qui concerne le financement, vous le savez bien, mesdames et messieurs, je suis très attaché au développement de la voie d'eau, non pas seulement en raison de mes attributions ministérielles - qui ne sont pas, certes, complètement étrangères à ce choix - mais également par conviction.

Pour avoir participé avec d'autres à des colloques et conférences internationales à Strasbourg, Budapest ou ailleurs, notamment en Europe centrale, je considère qu'un effort important - certains ont d'ailleurs déjà pris beaucoup d'avance en ce domaine - doit être maintenant consenti en faveur de ce mode de transport. Il constitue - en effet - une voie sûre, économique, écologique et agréable. On parle souvent du transport des marchandises. Il ne faut pas oublier non plus le développement du tourisme fluvial. Et ce n'est pas aux élus de l'Alsace ou de la Bourgogne que j'ai besoin de le rappeler.

Il importe donc de développer le transport fluvial et, à cet effet, de réaliser ces grandes liaisons européennes et inter-bassins.

Les priorités fixées au président de V.N.F. sont l'entretien - mettre ce dont nous disposons à niveau - la mise en œuvre, bien sûr de la liaison Rhin-Rhône...

M. Jean-Pierre Baeumler. Et Niffer-Mulhouse !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. ... et la poursuite des études sur Seine-Est et Seine-Nord qui ne doivent pas être oubliées.

Cette année, je le rappelle, 512 millions sont consacrés à l'investissement. Paul Quilès a confié à M. Carrère la mission d'ouvrir un vaste débat national sur les infrastructures de transport. Tous les acteurs économiques et sociaux et, plus largement, toute la population y participeront. Le T.G.V. ? La voie d'eau ? L'autoroute ? Ces trois modes de transport devront, évidemment, être développés, tout comme l'aviation

civile. Ils sont tous absolument nécessaires. Encore faut-il ne pas empiler les projets sans prévoir de financement. Il faut annoncer ce que l'on va faire et avec quels moyens.

C'est pourquoi nous avons voulu que V.N.F. dispose d'une ressource permanente à laquelle personne ne pourra toucher et d'une contribution de l'Etat. Nous espérons que, ainsi, les objectifs que je viens de rappeler seront atteints dans des délais satisfaisants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Pierre Baeumler. Très bien !

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Jean-Pierre Baeumler.

M. Jean-Pierre Baeumler. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, chers collègues. Le texte que nous examinons aujourd'hui rassemble essentiellement des dispositions concernant les voies navigables. La plupart d'entre elles parachèvent la mise en œuvre de l'établissement public à caractère industriel et commercial, Voies navigables de France.

En effet, comme l'écrit le rapporteur du projet au Sénat, « ce projet de loi n'apporte pas de changements fondamentaux » mais permet des retouches nécessaires pour assurer un bon fonctionnement de Voies navigables de France, outil de la nouvelle politique fluviale lancée à l'instigation de M. Georges Sarre et du Gouvernement.

Cette relance d'un mode de transport trop souvent négligé par les pouvoirs publics, les chargeurs et oublié par l'opinion publique, bénéficie d'un large consensus dans tous les milieux politiques et je m'en réjouis.

Mon collègue, M. René Beaumont, a pu justement et excellemment souligner les risques de congestion des infrastructures de transports terrestres, qui existent déjà et qui s'aggraveront avec l'ouverture du Marché unique. Celle-ci va provoquer un accroissement des échanges, particulièrement sur les axes Nord-Sud. Où passera ce trafic ?

La réponse est claire :

Soit la France prend des mesures autoritaires du type de celles qui sont prises en Suisse ou en Autriche en limitant de façon drastique le trafic routier, ce qui peut entraîner des difficultés politiques avec nos partenaires européens. Et ces trafics peuvent avoir des effets induits positifs sur le développement économique des régions traversées.

Soit la France laisse faire, et il n'est besoin d'être ni devin, ni expert pour prévoir que l'essentiel du trafic ira sur la route, déjà à la limite de la saturation.

Soit, enfin, la France choisit une politique judicieuse, d'incitation plutôt que d'interdiction qui favorise une répartition plus favorable aux riverains, à l'environnement et aux finances de la Nation, en permettant un report, au moins partiel, de la route sur le fer, le transport combiné et la voie d'eau. Cette dernière infrastructure offre encore des capacités inexploitées, ne cause que peu de problèmes à l'environnement et permet, seule, une véritable politique plurimodale des transports.

La voie d'eau est aussi l'un des plus sûrs moyens d'accroître l'interland de nos ports maritimes, que ce soit sur la Méditerranée ou sur la Manche. C'est ce qu'ont bien compris les Néerlandais : le trafic terrestre de conteneurs de Rotterdam, premier port mondial, est assuré à 14 p. 100 par la voie d'eau et devrait l'être à 20 p. 100 en 2010.

Il est, enfin, indispensable de s'insérer dans le réseau de transport lourd européen pour que la France ne soit pas laissée à l'écart. La voie d'eau moderne peut nous offrir une chance exceptionnelle puisque le seul axe fluvial Nord-Sud possible en Europe passe par notre pays.

Ce constat provoque une prise de conscience dans tous les milieux.

Au niveau européen, de récentes déclarations de M. Karel Van Miert, commissaire des transports à Bruxelles, en témoignent.

Au niveau régional - je pense naturellement à l'Alsace - la très large union, au-delà des clivages politiques et géographiques, qui soutient le projet Rhin-Rhône, en est également une preuve. Très récemment, quatre régions allemandes ainsi que l'Alsace et la Tchécoslovaquie affirmaient dans une déclaration commune la nécessité de l'utilisation à pleine capacité des canaux à grand gabarit.

Au niveau national, l'action du gouvernement, et en particulier de M. Georges Sarre, montre qu'une volonté politique réelle s'exprime enfin.

Tout cela est positif et va dans le bon sens, mais, compte tenu de l'état du réseau, de l'ampleur des projets, les ressources dégagées, bien qu'elles progressent, sont encore insuffisantes.

Au cours du dernier débat budgétaire, beaucoup, dont j'étais, ont souligné le risque de désengagement que constitue la mise à disposition de Voies navigables de France de ressources extra-budgétaires. Le ministère des finances est tenté de croire qu'elles suffisent ; tel n'est pas, et de loin, le cas. Le débat que nous pourrions avoir autour de l'amendement sénatorial sur le contrat de plan nous rassurera peut-être à cet égard.

Quel qu'en soit le sort, notre groupe est persuadé de la nécessité de dépasser l'annualité budgétaire - totalement inadaptée pour les investissements prévus par le schéma directeur - des voies navigables, notamment pour les trois grandes liaisons, Rhin-Rhône, Seine-Nord, Seine-Est, dont la réalisation, seule, crédibilisera réellement la nouvelle politique fluviale engagée.

Je me dois bien sûr, ne serait-ce que comme élu alsacien confronté directement aux tenants de cette option, - vous savez que le débat est particulièrement vif en Alsace avec les tenants de l'option « zéro », notamment avec les amis de M. Waechter - de répondre aussi aux quelques oppositions que suscitent encore les projets d'aménagements fluviaux, comme l'axe Rhin-Rhône ou ceux qui sont prévus dans le Sundgau ou le territoire de Belfort. Ceux qui m'écoutent sont certainement intéressés par ces questions, n'est-ce pas monsieur le président Forni ? Malheureusement, nous n'avons pas su encore totalement convaincre. Nous allons donc nous y employer.

Un récent débat a montré que les points de vue ne sont pas si éloignés qu'une polémique très médiatique semble l'indiquer. Le caractère écologique du mode de transport fluvial, par ailleurs le plus sûr et le plus économe en énergie, commence à être reconnu par tous. La nécessité de prendre en compte les impératifs de l'environnement dans l'aménagement gagne du terrain. Les idées fausses sur le caractère « monstrueux » de certains travaux peuvent être corrigées par une information mieux faite. Les exemples étrangers comme français existent de chantiers réalisés en faisant une moindre casse pour les divers écosystèmes.

Là encore, la négociation, la concertation sont nécessaires. La démarche de M. Georges Sarre va dans ce sens. Le Comité de surveillance écologique que vous avez annoncé récemment à Strasbourg est également une mesure positive.

Je relève que Voies navigables de France a dans ses missions la promotion de la voie d'eau et du transport fluvial. En effet, une lacune est à combler dans l'information de l'opinion publique. Celle-ci ne connaît encore trop ce mode de transport qu'à travers les romans de Simenon ou *L'Homme du Picardie*, feuilleton télévisé à succès.

Une vigoureuse campagne devrait améliorer cette image, l'infléchir vers la modernité d'un mode de transport qui garde des atouts dans la compétition économique de notre temps. Voies navigables de France a un rôle important à jouer pour expliquer, démontrer et informer.

Le projet de loi soumis, ce jour, à notre assemblée permet de mieux adapter la structure récente à ses nouvelles missions et parachève la mise en œuvre de l'établissement public, Voies navigables de France. Il porte surtout témoignage du mouvement lancé par le Gouvernement pour donner à la voie d'eau la place qui doit être la sienne dans une économie moderne.

C'est pourquoi notre groupe approuvera le texte que vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'Etat, et qui complète la réforme de la gestion des voies navigables.

M. le président. La parole est à M. Roger Gouhier.

M. Roger Gouhier. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le 4 novembre dernier, dans des circonstances un peu particulières, d'ailleurs, lors de la discussion du projet de budget pour 1992 concernant les transports terrestres, j'ai eu l'occasion de rappeler l'importance qu'accordait le groupe communiste à la complémentarité des différents modes de transport.

Il est nécessaire et urgent d'assurer le transport des marchandises par une amélioration du trafic ferroviaire et du trafic fluvial, modes de transport aux possibilités encore inutilisées.

Le contrat de plan Etat-S.N.C.F. ne s'inscrit pas du tout dans cette logique. Il conduit, entre autres, à la fermeture de centres de triage S.N.C.F., qui sont pourtant les supports indispensables à la création de plate-formes multimodales.

La préférence donnée à la route au détriment des autres modes de transports est préjudiciable pour notre pays. Répétons-le une fois encore. Elle conduit aux embouteillages, aux accidents, au bruit, à la pollution, au gaspillage d'énergie. Aujourd'hui, certains axes sont à l'extrême limite de la saturation, c'est le constat que nous faisons tous.

La voie d'eau, elle, mode de transport revalorisé par nos partenaires européens, est d'un coût d'exploitation très économique. Par exemple, elle permet, avec cinq litres de carburant, le transport d'une tonne de marchandises sur 500 kilomètres, contre 100 kilomètres par la route. Cent mille tonnes transportées par jour sur voie d'eau à grand gabarit, c'est l'équivalent de 3 000 à 4 000 camions circulant sur route ou autoroute, à la cadence de deux ou trois par minute.

Il faut remettre en état ces infrastructures et les rentabiliser au maximum. Ce n'est pas l'orientation que vous avez prise, puisque les crédits destinés à leur réalisation et à leur entretien vont diminuer de 44 p. 100 dans le budget pour 1992.

Le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui et qui a été adopté par le Sénat vise à « compléter la réforme de la gestion des voies d'eau françaises, engagée par le vote de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 ».

Nous avons voté contre cet article. Il préfigurait le désengagement de l'Etat dans le financement du transport fluvial, il permettait d'instaurer une forme de péage pour les usagers et il engageait la privatisation larvée de l'Office national de la navigation transformé en E.P.I.C. sous le nom de Voies navigables de France.

Vous avez une action cohérente, puisque ce projet de loi est la suite logique de tout cela.

Vous diminuez les crédits d'Etat pour les grosses réparations, pour les subventions aux ports fluviaux et pour les interventions en faveur de la batellerie, et vous vous assurez de ressources par la création d'un établissement à caractère industriel et commercial qui percevra taxes et péages sur les voies navigables.

Vous dites, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce texte s'inscrit dans la perspective de la relance du trafic fluvial. Permettez-moi d'en douter, car les questions qui se posent sont les suivantes : Sur quels axes ? Pour quel trafic ? Avec quels moyens ? Au XIX^e siècle, c'est vrai, nous avions un bon réseau de voies navigables. Il n'en est plus de même aujourd'hui, en raison des mauvaises politiques suivies par les gouvernements depuis des décennies. Oui, aujourd'hui, il faut pratiquement reconstruire ce réseau. Nous avons beaucoup à faire pour rattraper les autres pays d'Europe, même si, depuis 1988, nous assistons à une légère reprise. C'est ainsi qu'en Allemagne, et vous le savez mieux que moi, le cinquième du trafic de marchandises s'effectue par voie d'eau, aux Pays-Bas, la moitié.

Pour une bonne utilisation et une bonne efficacité du transport par voie d'eau, il faut qu'existent de bonnes liaisons : la liaison mer du Nord-Méditerranée, c'est-à-dire la liaison Rhin-Rhône, et la liaison Seine-Nord. Vous avez parlé de tout cela à l'instant.

Deux grands fleuves, la Seine et le Rhône, ne sont pas reliés au réseau européen. Cela pose des problèmes aux bateliers. Je serais tenté d'ajouter que cela en pose aussi pour votre Europe.

Si j'en crois les sénateurs, « dans l'état actuel des finances publiques prévisibles, il faudrait trente ou quarante ans pour achever la liaison Rhin-Rhône ; pour Seine-Nord, les études engagées dureraient trois ans ».

Il ne suffit pas de répéter que le président de la République a dit que la liaison Rhin-Rhône était la priorité du Gouvernement. Il faut préciser les échéances et le plan de financement. D'après les experts et selon vos propres dires, il faudrait un milliard pour moderniser et étendre le réseau.

Vous m'excusez, monsieur le secrétaire d'Etat, si j'évoque des points sur lesquels vous avez déjà répondu : les embouteillages de la région parisienne ont fait que je suis arrivé dans l'hélicoptère au moment où vous parliez !

Comme l'Etat veut de moins en moins payer, reste le financement par les taxes acquittées par les utilisateurs. L'un des plus importants est E.D.F., vous l'avez vous-même reconnu. Mais, en définitive, ce seront les clients d'E.D.F. qui paieront !

L'autre moyen de financement sera, une fois encore, assuré par les collectivités locales. Elles ne peuvent plus, monsieur le secrétaire d'Etat, supporter ce genre de transferts.

Il faut bien que quelqu'un paie, me direz-vous. Or, des ressources peuvent être dégagées par les compagnies privées gestionnaires de l'eau, ou encore par une forte taxation des revenus de la spéculation, ou encore par une autre politique fiscale et un redéploiement des crédits budgétaires. Mais c'est une autre question...

Les moyens d'une politique pour le renouveau du trafic fluvial passent obligatoirement par un renforcement important de l'effort budgétaire.

Selon les spécialistes, il faudrait porter le budget de Voies navigables de France à hauteur de 2,5 milliards de francs, hypothèse financièrement acceptable pour engager les travaux des grandes liaisons dans un laps de temps raisonnable.

Il faut restaurer les ouvrages vétustes, et ils sont nombreux, par exemple les barrages à aiguilles, qui présentent un certain caractère de gravité. Il y en a encore 250 à moderniser car il faut pallier tout danger et assurer une meilleure gestion des crues.

Il faut que les voies navigables restent dans le domaine du service public.

Ce n'est plus le cas, et nous en avons confirmation dans la rédaction du paragraphe III de l'article 1^{er}, lequel exclut « Voies navigables de France » du champ d'application de la loi relative à la démocratisation du secteur public.

Il en résulte un affaiblissement de la représentativité des salariés au conseil d'administration. Le nombre de leurs représentants va passer de dix à six alors que, par ailleurs, il n'y aura pas de réduction de même ampleur pour les représentants des autres composantes.

Les syndicats sont inquiets. La C.G.T. constate la mise en place d'un réseau à deux vitesses avec le grand gabarit où il sera fait de la restauration et du gros entretien, sans que l'on soit assuré que ce gros entretien sera effectué par les agents de Voies navigables de France. Quant au réseau secondaire, le réseau « Freycinet », utilisé seulement pour la plaisance, les sociétés d'économie mixte vont se mettre en place, comme cela est prévu pour le canal du Midi.

Les salariés sont également inquiets pour leur statut et leur avenir. De décision en Conseil d'Etat en comité interministériel, de décret d'application de l'article 124 de la loi de finances 1991, en convention dite « simplifiée » entre l'Etat et Voies navigables de France, tout concourt à cette inquiétude car, pour eux, la réalité est la suivante : les effectifs sont passés de 870 à 760.

Vous avez dit que l'établissement public industriel et commercial étant en place, votre projet de loi complétait le dispositif d'ensemble. Vous avez ajouté que, dans quelques mois, vous déposeriez le dernier texte portant réforme des voies navigables, concernant les personnels.

Nous insistons pour qu'une concertation approfondie, sérieuse ait lieu avec les syndicats, les personnels, et qu'il soit tenu compte de leur avis.

Enfin sachez que nous approuvons le titre II de votre projet de loi relatif aux transports routiers, qui vise à harmoniser au niveau français la pénalisation des entreprises de transport européennes qui effectueraient du cabotage sur notre territoire sans autorisation préalable.

Voilà une bonne chose. Mais, sur l'ensemble du projet, pour toutes les raisons que j'ai évoquées précédemment, le groupe communiste s'abstiendra.

M. le président. La parole est à M. Francisque Perrut.

M. Francisque Perrut. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est présenté concerne principalement le domaine des voies navigables dont l'utilité est parfois contestée par certains qui préfèrent privilégier le rail et la route en donnant la priorité aux investissements en lignes nouvelles de T.G.V. et en kilomètres supplémentaires d'autoroute.

Certes, il ne s'agit pas ici d'opposer ces divers modes de transport et de communication. Ils sont complémentaires et méritent notre intérêt, chacun dans sa spécificité. Mais il

s'agit de réaffirmer l'utilité spécifique de la voie d'eau ainsi que la nécessité d'un aménagement rationnel et d'un entretien régulier des réseaux de voies navigables qui doivent être adaptés aux conditions modernes du transport pour tenir une place non négligeable dans la vie économique de notre pays.

Le rapporteur ayant fourni une analyse très précise du contenu de ce texte, je ne m'arrêterai que sur quelques points essentiels. Je précise que je m'exprime là au nom du groupe U.D.F.

Ce projet, qui, en réalité, complète la réforme engagée lors de la discussion de la loi de finances pour 1991, à la suite d'un vote qui, rappelons-le, a été acquis à la quasi-unanimité de notre Assemblée, a deux objets principaux : d'abord, la création d'une ressource permanente extrabudgétaire constituée par les taxes et redevances acquittées par les utilisateurs de la voie d'eau et dont on attend évidemment beaucoup ; ensuite, la transformation de l'ancien Office national de la navigation en un établissement public associant collectivités locales et professionnels, Voies navigables de France.

Ce nouvel organisme s'est vu confier une triple mission :

Améliorer et moderniser le réseau existant, objectif tout à fait général ;

Achever l'aménagement des voies nouvelles à grand gabarit, avec une liaison entre les divers bassins. Ce deuxième objectif est, de beaucoup, le plus important, mais il sera le plus lourd à supporter financièrement. Il comporte notamment la poursuite de la réalisation de la liaison Rhin-Rhône dont l'achèvement est indispensable si l'on ne veut pas perdre tous les capitaux engagés. Cet achèvement représente un coût prévisible de 1,5 milliard par an sur dix ans, mais les six régions concernées sont prêtes à participer. Il s'agit là, je le rappelle, d'un élément essentiel de la réalisation de cette liaison mer du Nord-Méditerranée si nous voulons vraiment tenir notre place dans l'Europe nouvelle qui se prépare.

Troisième objectif : procéder à une adaptation progressive des règles du transport fluvial.

Si nous sommes d'accord sur ces objectifs, nous sommes inquiets sur deux points. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez déjà partiellement répondu tout à l'heure, mais je veux insister.

Voies navigables de France devrait, dit-on, être parfaitement opérationnel au 1^{er} janvier. Or, un obstacle nouveau risque de provoquer des difficultés, la décision de délocalisation à Béthune. Vous l'avez justifiée. Mais nous sommes tout de même inquiets car, pour cet établissement naissant, ce déménagement ne sera pas sans créer des contraintes, notamment pour le personnel, qui risqueront d'apporter des retards, de paralyser à ses débuts l'action de ce nouvel outil de travail, nuisant à son efficacité et à l'atteinte de ses objectifs.

Un telle décision, qui entre dans le cadre, je le sais bien, d'un programme plus général du Gouvernement, est-elle bien judicieuse dans les circonstances actuelles ?

L'autre sujet de préoccupation, plus grave encore peut-être, c'est le financement de Voies navigables de France car dans ce domaine comme dans beaucoup d'autres, l'Etat se désengage.

C'est ainsi que la participation des finances publiques à l'Office national, qui était de 408 millions de francs en 1989 et de 591 en 1990, tombera à 87 en 1992, soit une réduction de plus de la moitié par rapport à 1991, les ressources complémentaires étant attendues, bien sûr, des fonds privés, c'est-à-dire des utilisateurs de la voie d'eau.

Cette attitude, dont vous n'êtes pas responsable, monsieur le secrétaire d'Etat, n'est pas pour nous surprendre. Tout au long de la discussion du projet de loi de finances pour 1992, nous avons signalé cette tendance. L'Etat fait payer par d'autres et il « retire ses billes », laissant les « bénéficiaires », si je puis dire, pas plus riches qu'avant !

Je prends l'exemple du B.A.P.S.A. Pour l'alimenter, une somme de 6 400 millions de francs a été prélevée sur les caisses privées des professions libérales. Il en est de même en ce qui concerne le fonds national pour le développement du sport. L'Etat a pris 280 millions de francs sur les fonds privés du Loto pour financer les investissements des Jeux olympiques, et il rend très généreusement 200 millions de francs aux associations pour compenser cette perte. Nous pouvons difficilement supporter ces procédés qui consistent à faire appel à la générosité des fonds privés pour désengager l'Etat pour un montant équivalent !

Ces deux points sont donc l'objet de nos préoccupations, monsieur le secrétaire d'Etat, car nous souhaitons sincèrement que ce projet aboutisse à la reconnaissance officielle et définitive de la voie d'eau comme moyen de transport dont les avantages sont d'ailleurs reconnus et rappelés dans le rapport de la commission. Ces avantages, quels sont-ils ?

La sécurité, d'abord. Nous savons les risques qui sont encourus aussi bien sur la route qu'en chemin de fer ; je pense notamment aux transports des matières dangereuses, qui ne doivent plus traverser nos villes.

Autres avantages : la protection de l'environnement et la limitation de la pollution sonore ou atmosphérique ; le coût énergétique très faible, notamment pour les pondéreux, qui est de moitié par rapport au transport par rail et du cinquième par rapport au transport par route ; les frais d'entretien, également limités ; enfin, les services que peut rendre au tourisme ce mode de navigation fluviale, dont l'importance s'accroît dans notre pays.

Tel est l'essentiel des observations que je souhaitais faire au nom de mon groupe, monsieur le secrétaire d'Etat. Ces réserves étant exprimées, nous voterons ce texte qui relance une politique en faveur du développement des voies navigables, tout en souhaitant son amélioration par le vote des amendements qui seront présentés par notre rapporteur. (Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.)

M. le président. La discussion générale est close.

Aucune motion de renvoi en commission n'étant présentée, le passage à la discussion des articles du projet de loi dans le texte du 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} :

TITRE 1^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX VOIES NAVIGABLES

CHAPITRE I^{er}

Gestion et police de la conservation du domaine public fluvial confié à Voies navigables de France. Contrôle de l'acquittement des taxes et péages institués par l'article 124 de la loi de finances pour 1991

« Art. 1^{er}. - I. - L'établissement public mentionné au I de l'article 124 de la loi de finances 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990) prend le nom de Voies navigables de France. Il constitue un établissement public industriel et commercial.

« II. - L'établissement public Voies navigables de France est substitué à l'Etat dans l'exercice des pouvoirs dévolus à ce dernier pour la répression des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine public qui lui est confié ; il représente l'Etat dans l'exercice du pouvoir de transaction institué par l'article 44 du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure.

« Toutefois, les contraventions continuent à être constatées par les agents mentionnés à l'article 41 du même code.

« III. - L'annexe II mentionnée à l'article 4 de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public est complétée par un alinéa ainsi rédigé :

« Voies navigables de France.

« IV. - Les comptables de l'établissement public procèdent au recouvrement des redevances et droits fixes dus pour toute emprise sur le domaine confié à l'établissement public en application de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 précitée ou pour tout autre usage de celui-ci.

« V. - Un contrat de plan est établi entre l'Etat et l'établissement public Voies navigables de France, qui détermine les objectifs généraux assignés à l'établissement public et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre, notamment en ce qui concerne le financement des infrastructures nouvelles.

« VI. - Dans le cas où les infractions à la police de la grande voirie ont porté atteinte à l'intégrité du domaine ou à sa conservation, les autorités énumérées ci-dessous saisissent

le tribunal administratif territorialement compétent au besoin, en cas d'urgence, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le code des tribunaux administratifs :

« Le président de Voies navigables de France pour le domaine confié à cet établissement public. Il peut déléguer sa signature au directeur général. Le directeur général peut subdéléguer sa signature aux chefs des services extérieurs qui sont les représentants locaux de l'établissement ;

« Le directeur du port autonome de Paris pour le domaine confié à cet établissement public ;

« Le directeur du port autonome de Strasbourg pour le domaine confié à cet établissement public. »

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

« Après le paragraphe I de l'article 1^{er}, insérer le paragraphe suivant :

« I bis. - L'Etat attribue en pleine propriété à Voies navigables de France les biens meubles nécessaires à l'accomplissement de ses missions. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel, en quelque sorte, puisqu'il vise à transférer à cet endroit le premier alinéa de l'article 4 du projet.

Il semble, en effet, plus logique d'inscrire cette disposition dans l'article 1^{er} qui traite du statut et des caractéristiques de Voies navigables de France.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. L'amendement proposé par M. le rapporteur est accepté par le Gouvernement, car il améliore à la fois la rédaction et la construction du texte.

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

M. le président. Je constate que cet amendement est adopté à l'unanimité.

Je suis saisi de deux amendements, n°s 23 et 2, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 23, présenté par le Gouvernement, est ainsi rédigé :

« I. - Après le paragraphe II de l'article 1^{er}, insérer le paragraphe suivant :

« II bis. - Dans le cas où des atteintes à l'intégrité et à la conservation du domaine ont été constatées, les autorités énumérées ci-dessous saisissent le tribunal administratif territorialement compétent dans les conditions et suivant les procédures prévues par le code des tribunaux administratifs :

« - le président de Voies navigables de France pour le domaine confié à cet établissement public. Il peut déléguer sa signature au directeur général. Le directeur général peut subdéléguer sa signature aux chefs des services extérieurs qui sont les représentants locaux de l'établissement ;

« - le directeur du port autonome de Paris pour le domaine confié à cet établissement public ; il peut déléguer sa signature au secrétaire général ;

« - le directeur du port autonome de Strasbourg pour le domaine confié à cet établissement public ; il peut déléguer sa signature à son adjoint.

« II. - En conséquence, supprimer le paragraphe VI de cet article. »

L'amendement n° 2, présenté par M. Beaumont, rapporteur, est ainsi rédigé :

« I. - Après le paragraphe II de l'article 1^{er}, insérer le paragraphe suivant :

« II bis. - En cas d'urgence, lorsque des infractions à la police de la grande voirie ont été constatées, les autorités énumérées ci-dessous peuvent saisir le tribunal administratif territorialement compétent, suivant les procédures prévues par le code des tribunaux administratifs :

« - le président de Voies navigables de France pour le domaine confié à cet établissement public ;

« - le directeur du port autonome de Paris pour le domaine confié à cet établissement public ;

« - le directeur du port autonome de Strasbourg pour le domaine confié à cet établissement public.

« II. - En conséquence, supprimer le paragraphe VI de cet article. »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 23 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le paragraphe II de l'article 1^{er} dispose que Voies navigables de France se substituera à l'Etat dans l'exercice de ses pouvoirs en matière de police de grande voirie sur le domaine public qui lui est confié.

Dans un souci de cohérence et, mieux encore, de bonne administration de la justice, le Gouvernement, par son amendement n° 23, propose que les transmissions des procès-verbaux constatant les infractions relèvent de la compétence du président de Voies navigables de France pour le domaine géré par cet établissement. Afin d'harmoniser la procédure en matière de contravention de grande voirie, les directeurs des ports autonomes de Paris et de Strasbourg bénéficieraient également de cette disposition pour la protection du domaine géré par ces établissements.

Le Gouvernement souhaite donc, moyennant quelques précisions de forme, le maintien de la rédaction approuvée par le Sénat. En effet, la rédaction proposée par la commission restreint considérablement le champ des dispositions du paragraphe II, dans la mesure où les autorités considérées - président de V.N.F. et directeurs des ports autonomes fluviaux - ne seraient compétentes qu'en cas d'urgence. De plus, l'amendement de la commission, en supprimant la possibilité de délégation de signature du président de V.N.F. en ce domaine, aboutirait à faire remonter à l'échelon central de cet établissement tous les procès-verbaux constatant les infractions pour les faire ensuite redescendre vers les tribunaux administratifs territorialement compétents. Ce serait d'une lourdeur dont j'ai peine à imaginer les conséquences.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 2 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 23.

M. René Beaumont, rapporteur. Ces deux amendements sont très proches l'un de l'autre. Celui du Gouvernement présente effectivement l'avantage de prévoir les délégations de signature. J'y suis naturellement favorable dans un souci de souplesse, mais est-il vraiment nécessaire de l'inscrire dans la loi ?

La principale différence, que vous n'avez d'ailleurs pas évoquée, monsieur le secrétaire d'Etat, tient à la saisine du tribunal administratif. L'amendement de la commission laisse au président de V.N.F. et aux directeurs des ports autonomes la faculté d'apprécier les délits qui leur sont soumis et de décider, en fonction de leur gravité, s'il convient d'engager des poursuites. L'amendement du Gouvernement fait de la saisine une obligation, et c'est ce qui me chagrine.

Cela dit, compte tenu de l'intérêt évident des précisions relatives à la délégation de signature, je suis favorable, à titre personnel, à l'adoption de cet amendement que la commission n'a pas examiné. Dans ces conditions, celui de la commission devrait tomber.

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

M. le président. En conséquence, monsieur le rapporteur, l'amendement n° 2 n'a effectivement plus d'objet.

MM. Gouhier, Lefort et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Supprimer le paragraphe III de l'article 1^{er}. »

La parole est à M. Roger Gouhier.

M. Roger Gouhier. Le paragraphe III de l'article 1^{er} vise à exclure l'établissement public Voies navigables de France de la liste des établissements soumis à la loi de démocratisation du secteur public.

Le conseil d'administration de l'établissement public est actuellement composé, aux termes du décret portant statut de V.N.F., de dix représentants des salariés, dix représentants de l'Etat et dix personnalités. Il est proposé d'abaisser cet effectif à vingt-six membres en réduisant le nombre des

représentants des salariés à six. Pour justifier cette mesure, on invoque une surreprésentation du personnel de V.N.F. alors même que 6 000 fonctionnaires sont mis à disposition de l'établissement public. Pour autant, le texte ne prévoit pas une représentation de ces 6 000 fonctionnaires.

Le conseil d'administration de l'O.N.N. comprenait dix-huit membres. Selon le projet de loi, le total doit être porté à vingt-six, mais le nombre des représentants des salariés serait maintenu à six. Par rapport au décret, les salariés perdraient donc quatre représentants et l'on renoncerait au principe de la composition tripartite.

Le respect de la démocratie et de l'équité nous semble imposer, au contraire, que ce principe soit maintenu, quel que soit l'effectif du conseil d'administration. Parce que nous sommes attachés à la loi de démocratisation du secteur public, nous demandons la suppression de ce paragraphe.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur Gouhier, il ne faut pas qu'il y ait de malentendu entre nous.

M. Roger Gouhier. Je le souhaite !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Six délégués du personnel sont membres du conseil d'administration de l'Office national de la navigation, six membres du conseil d'administration représenteront le personnel au conseil d'administration de V.N.F. L'établissement public employant 180 personnes, un membre du conseil d'administration représentera trente salariés. Ce n'est pas si mal ! Et il ne s'agit pas d'une diminution, mais d'un maintien du nombre des représentants du personnel.

Aller au-delà n'eût rien apporté en termes de démocratisation et eût alourdi, de notre point de vue, le conseil d'administration.

La suppression de ce paragraphe n'a donc pas lieu d'être. C'est pourquoi je vous invite à retirer votre amendement, même si je crains que vous ne suiviez pas ce conseil.

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

M. René Beaumont, rapporteur. Comme vient de le souligner M. le secrétaire d'Etat, il ne s'agit pas de diminuer la représentation des salariés au conseil d'administration, mais de la maintenir. Les salariés sont actuellement au nombre de six dans un conseil d'administration composé de dix-huit membres. Nous proposons de maintenir ce nombre dans un conseil d'administration qui en comprendra vingt-six.

Je rappelle à mon tour que ces six délégués représentent 180 personnes, proportion qui nous semble suffisante. Porter ce nombre à dix reviendrait à désigner un délégué pour dix-huit personnes, ce qui paraîtrait aberrant dans la mesure où, par ailleurs, les 6 000 fonctionnaires mis à disposition de V.N.F. ne sont pas représentés.

M. Roger Gouhier. Justement, il faut considérer l'ensemble des salariés !

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« Supprimer le paragraphe V de l'article 1^{er}. »

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement n'est évidemment pas opposé au principe des contrats de plan puisqu'il en a signé un grand nombre avec d'autres établissements publics. Il n'est toutefois pas nécessaire de prévoir le contrat de plan dans la loi et cette précision ne figure d'ailleurs pas dans les textes statutaires des E.P.I.C. que je viens d'évoquer.

Rien n'empêche, juridiquement, l'élaboration d'un tel document pour V.N.F. Voilà pourquoi, monsieur le rapporteur, le Gouvernement, contrairement à la commission, n'est pas favorable au maintien du paragraphe V introduit par le Sénat.

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

M. René Beaumont, rapporteur. Ce paragraphe a donné lieu à de longs échanges en commission, car c'est un des points sur lesquels chacun a tenu à s'exprimer.

Prévoir la signature d'un contrat de plan, il est clair que cela va sans l'écrire, mais cela va encore mieux en l'écrivant, même si cette précision ne figure pas dans les lois portant statut d'un certain nombre d'établissements publics avec lesquels l'Etat a passé un contrat de plan. C'est le cas, entre autres, de la S.N.C.F., de la R.A.T.P. ou d'Air France. Mais si le Gouvernement a réellement la volonté de faire avancer le projet de Voies navigables de France, je ne vois pas au nom de quel argument il pourrait s'opposer à ce que cette mention figure dans la loi.

J'ajoute que tous les membres de la commission présents ce jour-là, quel que soit leur groupe, et spécialement M. Baemler, sont intervenus très favorablement pour le maintien de ce paragraphe. De quoi s'agit-il au fond ? De concrétiser formellement la détermination du Gouvernement. Il n'y a là rien qui le pénalise et je ne suis même pas sûr qu'il soit lié par une telle disposition.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Baemler.

M. Jean-Pierre Baemler. Je veux simplement rappeler l'intérêt que nous attachons à l'établissement des contrats de plan, cadre juridique moderne et dynamique dont le principal avantage est de dépasser l'annualité budgétaire, principe totalement inadéquat à des investissements aussi lourds. Le maintien de cette disposition dans le texte de loi permettra de crédibiliser davantage encore la nouvelle politique dynamique engagée par M. Georges Sarre et le Gouvernement en faveur de la voie d'eau.

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

M. Michel Jacquemin. Si cette disposition était maintenue, et c'est un autre argument qui milite à l'encontre de l'amendement du Gouvernement, le jeu en serait singulièrement clarifié, notamment à l'égard des régions, qui sont également sollicitées pour le financement des grands ouvrages. Pourquoi l'Etat serait-il dispensé de clarifier sa politique devant le pays, alors qu'il l'exige des régions ?

Je vous demande donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de bien vouloir revenir sur votre position.

M. le président. Puisque le Gouvernement n'y paraît pas disposé, c'est à l'Assemblée qu'il reviendra de trancher.

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 1^{er}, modifié par les amendements adoptés.

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

Article 2

M. le président. « Art. 2. - I. - Les dispositions de l'article 1741 du code général des impôts sont applicables à quiconque se sera soustrait ou aura tenté de se soustraire frauduleusement à l'établissement ou au paiement total ou partiel de la taxe prévue au II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 précitée.

« Sont habilités à effectuer tout contrôle tendant à l'acquittement de la taxe les personnels de Voies navigables de France ayant un grade équivalent à celui de directeur de bureau d'affrètement ou de rédacteur de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912.

« Ces agents sont commissionnés, dans la limite de leur circonscription, par le ministre chargé des voies navigables et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

« Ils constatent par procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, les infractions mentionnées au premier alinéa du présent paragraphe.

« Pour accomplir leur mission, ces agents ont accès aux installations et lieux où sont situés les ouvrages de prise d'eau, de rejet d'eau, ou les ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau, à l'exclusion des domiciles. Leurs propriétaires ou exploitants sont tenus de leur livrer passage. Les agents ne peuvent accéder à ces locaux qu'entre 8 heures et 20 heures, ou en dehors de ces heures si l'établissement est ouvert au public ou lorsqu'une activité de

fabrication est en cours. Ils ne peuvent accéder aux locaux qui servent pour partie de domicile aux intéressés. Le procureur de la République est préalablement informé par les agents des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur établissement. Une copie en est également remise à l'intéressé.

« I bis. - Au premier alinéa du paragraphe II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 précitée, il est ajouté après les mots : "La taxe sur les titulaires" les mots : "ou usufruitiers". »

« II. - Les agents de Voies navigables de France visés au deuxième alinéa du paragraphe I ci-dessus peuvent procéder à des contrôles de l'assiette de la taxe due par les titulaires d'ouvrages en application du présent article. Ces contrôles doivent être précédés de l'envoi d'un avis portant mention de la date et de l'objet du contrôle.

« Les redressements correspondant à des omissions, erreurs, insuffisances ou inexactitudes dans les éléments servant de base de calcul de la taxe sont portés par Voies navigables de France à la connaissance du redevable, trente jours au moins avant la mise en recouvrement des impositions supplémentaires, par lettre motivée, de manière à lui permettre de formuler ses observations.

« En l'absence de déclaration, les impositions établies d'office par Voies navigables de France doivent faire l'objet d'une mise en demeure préalable notifiée au redevable trente jours au moins avant la mise en recouvrement des impositions.

« III. - Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles le montant de la contre-valeur de la taxe due par les titulaires d'ouvrages est mis à la charge, chaque année, des usagers bénéficiaires des services publics de distribution d'eau et d'assainissement.

« IV. - Les régions bénéficiaires d'un transfert de compétences perçoivent à leur profit, dans les mêmes conditions que l'établissement public, des taxes sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public des voies navigables qui leur a été transféré en application de l'article 5 de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat. »

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

« Compléter la dernière phrase du dernier alinéa du paragraphe I de l'article 2 par les mots : "dans le même délai". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Le texte disposant que les procès-verbaux doivent être transmis dans les cinq jours au procureur de la République, il serait logique de préciser que la copie destinée à l'intéressé doit lui être remise dans le même délai.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement est favorable à cet amendement.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi de deux amendements, n° 24 et 4, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 24, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le paragraphe I bis de l'article 2 :

« Le premier alinéa du paragraphe II de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 n° 90-1168 du 29 décembre 1990 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les cas particuliers où un acte de concession a permis la réalisation par le concessionnaire d'ouvrages hydrauliques visant à rétablir des prélèvements ou des écoulements d'eau existants au profit de tiers, la taxe est due par ces derniers, au prorata de leurs volumes prélevables ou rejetables. »

L'amendement n° 4, présenté par M. Beaumont, rapporteur, est ainsi libellé :

« I. - Rédiger ainsi le paragraphe I bis de l'article 2 :

« I bis. - Dans le deuxième alinéa du paragraphe I et dans les premier et septième alinéas du paragraphe II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 précitée, après les mots : "les titulaires" sont insérés les mots : "ou usufruitiers". »

« II. - En conséquence, dans la première phrase du paragraphe II de cet article, après le mot : "titulaires", insérer les mots : "ou usufruitiers". »

La parole est à M. le secrétaire d'Etat, pour soutenir l'amendement n° 24 et donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 4.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Si l'amendement du Gouvernement était adopté, ce que je souhaite, il rendrait sans objet celui de M. Beaumont.

Le Sénat a introduit une disposition étendant la possibilité de percevoir la taxe instaurée par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 aux usufruitiers des ouvrages hydrauliques. Cette disposition, revue par M. le rapporteur dans l'amendement n° 4, vise la Compagnie nationale du Rhône, qui a dû réaliser, dans le cadre des cahiers des charges particuliers liés aux concessions d'ouvrages hydro-électriques, des stations de pompage et divers ouvrages de rétablissement d'écoulements. De ce fait, quoique maître d'œuvre des ouvrages en question, le commissaire n'en est pas le bénéficiaire ou l'usager.

Cependant, la notion d'usufruit, qui provient du droit civil, n'est pas adaptée à cette situation dans la mesure où il s'agit d'ouvrages publics réalisés dans le domaine public fluvial. D'une part, la notion d'usufruitier, qui constitue un démembrement du droit de propriété, est inutilisable pour des ouvrages publics situés sur le domaine public inaliénable et imprescriptible. D'autre part, les utilisateurs ne sont pas juridiquement des usufruitiers. S'ils étaient considérés comme tels, cela signifierait qu'ils pourraient louer ces ouvrages à des tiers, ce qui est tout bonnement impossible.

Afin de résoudre cette difficulté et de trouver une solution adéquate, il y a lieu de décrire explicitement la situation particulière des ouvrages réalisés par des concessionnaires dans le cadre de cahiers des charges ne donnant pas lieu à une autorisation individualisée pour chaque ouvrage. Tel est l'objet de l'amendement déposé par le Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 4 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 24.

M. René Beaumont, rapporteur. Ces deux amendements, dont l'objet est identique, ne diffèrent que par la terminologie. J'ai, pour ma part, repris le terme utilisé par le Sénat, celui d'usufruitier, qui provient effectivement du droit civil et se révèle impropre en la matière et même - votre argumentation, monsieur le secrétaire d'Etat, le prouve - contraire à la législation applicable. Mais nous avons tous hâté, en commission, sur la difficulté de trouver un terme de substitution.

Vous avez préféré définir complètement et explicitement les bénéficiaires de cet avantage. La périphrase est sans doute un peu longue, mais c'est le seul moyen qu'on puisse imaginer pour remplacer le mot « usufruitier ». A titre personnel, car la commission n'a pas examiné cet amendement que vous avez déposé tardivement, je m'y rallierai volontiers, puisque la finalité de la mesure reste inchangée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 24.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'amendement n° 4 n'a plus d'objet.

M. Jacquemin et les membres du groupe de l'Union du centre ont présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« I. - Après le paragraphe I bis de l'article 2, insérer le paragraphe suivant :

« La première phrase du troisième alinéa du paragraphe I de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 précitée est complétée par les mots suivants : "et leurs ouvrages et équipements annexes tels qu'ils sont prévus dans les cahiers des charges relatifs à ces concessions". »

« II. - Compléter cet article par le paragraphe suivant :

« Les pertes de recettes résultant du I sont compensées à due concurrence par un prélèvement supplémentaire sur les droits sur les tabacs. »

La parole est à M. Michel Jacquemin.

M. Michel Jacquemin. L'article 124 de la loi du 29 décembre 1990 exonère des taxes et redevances les ouvrages hydro-électriques concédés. Cet amendement a pour but d'étendre l'exonération aux installations annexes.

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

M. René Beaumont, rapporteur. La commission, dans la réunion qu'elle a tenue ce matin en application de l'article 88 du règlement, a adopté cet amendement qui étend l'exonération aux ouvrages et équipements annexes prévus dans les cahiers des charges relatifs aux concessions.

Quels sont ces ouvrages et équipements annexes ? La Compagnie nationale du Rhône, en particulier, lorsqu'elle a réalisé des barrages, a été amenée à construire des stations de relevage des eaux dont la fonction est de maintenir le cours naturel des rivières antérieur à l'établissement du barrage. Elle souhaite, à juste titre, que ces ouvrages soient exonérés.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. M. Jacquemin avait déjà ébranlé ma conviction antérieure et M. le rapporteur m'a définitivement convaincu : le Gouvernement se rallie à l'amendement.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 20.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 5, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début de la deuxième phrase du premier alinéa du paragraphe II de l'article 2 :

« Ces opérations sont précédées de l'envoi d'un avis... (Le reste sans changement.) »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. C'est un amendement rédactionnel.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. M. Beaumont, rapporteur, et M. Baeumler ont présenté un amendement, n° 6, ainsi rédigé :

« Supprimer le paragraphe III de l'article 2. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. L'amendement n° 6 a été adopté par la commission contre l'avis du rapporteur. Les choses sont claires ! (Sourires.)

Le Sénat avait introduit cette disposition dans le projet de loi afin d'éviter aux collectivités locales de subir une charge, nouvelle sans contrepartie. Celles-ci sont en effet redevables de la taxe à laquelle sont assujettis les titulaires d'ouvrages hydrauliques et qui est affectée à Voies navigables de France. Le Sénat a prévu un mécanisme de répercussion automatique de cette taxe, par le principe de la contre-valeur, sur les usagers des services de distribution ou d'assainissement.

Cette répercussion semble inéluctable et le montant mis ainsi à charge des usagers reste minime. En outre, cette solution présente, aux yeux du Sénat, l'avantage de simplifier des procédures administratives.

La commission a estimé, au contraire, que les collectivités locales devaient rester entièrement maîtresses de leurs décisions et choisir librement la façon dont elles répercuteraient cette taxe.

Il est vrai qu'on peut évoquer dans les deux sens les lois de décentralisation, pour défendre ou combattre cet amendement.

D'un côté, on peut en effet dire qu'il faut laisser aux collectivités locales le choix d'imputer cette taxe comme elles l'entendent. Mais n'est-ce pas faire preuve d'une grande hypocrisie ? On sait bien qu'elles n'ont qu'une seule faculté,

celle de la faire payer au bout du compte par les usagers. En fait, on se voile la face en prétendant leur accorder une possibilité nouvelle qu'elles n'ont pas : aucun syndicat des eaux n'a d'autres ressources que le prix de l'eau. Dès lors, c'est forcément l'usager qui paie. Voilà un des premiers arguments que l'on peut évoquer.

J'avoue avoir été, pour ma part, et pendant un certain temps, indécis. J'ai donc personnellement saisi l'association des maires de France, qui me semble bien représenter l'ensemble des collectivités concernées - communes ou syndicats de communes. Elle m'a répondu en se déclarant favorable au maintien du texte tel qu'il a été adopté par le Sénat, et qui par ailleurs présente l'avantage de la simplicité.

En effet, si l'on adoptait la proposition de la commission et donc si l'on supprimait ce paragraphe, les collectivités seraient amenées à délibérer tous les ans, éventuellement même à chaque modification du taux des redevances de V.N.F. Cela entraînerait entre 8 000 et 10 000 délibérations, et ce pour quelques centimes par mètre cube. Voilà pourquoi le souci de simplification administrative manifesté par le Sénat, sur ce point aussi, me semble aller dans le bon sens, tout en rejoignant, je le répète, l'opinion de l'association des maires de France et donc des collectivités concernées, qui se sont très largement déclarées pour une redevance directement imputable, par un mécanisme de contre-valeur, sur le prix de l'eau ou des rejets d'eau.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Déjà, dans mon intervention liminaire, j'ai expliqué que la disposition soutenue par M. le rapporteur Beaumont, quoi qu'il en dise, ne manque pas d'empiéter gravement et sérieusement sur l'esprit même de la décentralisation, et d'hypothéquer par là même le pouvoir des municipalités. On ne peut pas passer cela par profits et pertes : c'est une réalité.

Par ailleurs, certains en profiteraient pour répercuter le poids de cette taxe sur les consommateurs - et c'est bien là le cœur du débat. Or il n'est pas possible que les consommateurs d'eau fassent les frais de cette opération ; il n'était pas dans nos intentions, quand nous avons présenté ce texte, de prélever une taxe ou des péages sur des emprises.

Enfin, les concessions d'eau prévoient la rédaction d'avenants pour le cas ; cela me semble donner tous les apaisements nécessaires à M. Beaumont, et répond notamment à la dernière partie de son argumentation. C'est pourquoi, quel que soit l'avis du président de l'association des maires de France, pour lequel j'ai beaucoup d'estime et de respect, je vois là une erreur d'appréciation sur les conséquences mêmes qu'aurait le vote d'une telle disposition que je demande donc à l'assemblée de rejeter.

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Baeumler.

M. Jean-Pierre Baeumler. M. Beaumont a bien exposé ses arguments, mais cette disposition introduite par le Sénat comporte deux inconvénients majeurs que je tiens à rappeler.

D'une part, elle conduit à une répercussion automatique de la taxe sur l'usager. Ce serait créer un précédent fâcheux en la matière, qui irait à l'encontre des intérêts des consommateurs. Par analogie, on pourrait en effet appliquer demain le même système aux ordures ménagères ou aux cantines scolaires, ce que nous ne souhaitons pas.

D'autre part, le Gouvernement vient de le dire, elle porte atteinte à la liberté de choix des collectivités locales qui, pour le moment, décident du moment et du montant de cette répercussion.

J'ajoute enfin qu'il ne peut y avoir, en économie libérale, d'affectation systématique des coûts sur le prix final payé par le consommateur. Ici, comme ailleurs, des économies peuvent être recherchées.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 25, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le paragraphe IV de l'article 2 :

« Les régions peuvent percevoir à leur profit, en lieu et place de l'établissement public, la taxe instituée par l'article 124 de la loi de finances pour 1991 sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, de rejet d'eau ou d'autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial confié

initialement à Voies navigables de France, qui leur serait transféré en application de l'article 5 de la loi du 22 juillet 1983 complétant la loi du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat. Le produit de ces taxes est affecté aux voies navigables concernées. »

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement partage la préoccupation exprimée par le rapporteur dans les amendements n°s 7 et 8. Toutefois, dans le souci de ne pas accroître les prélèvements obligatoires, il souhaite que la possibilité donnée aux régions ne concerne que des voies d'eau dont la gestion aurait été confiée antérieurement à Voies navigables de France, car ces voies étaient génératrices de recettes.

De plus, s'il est justifié d'affecter cette ressource aux voies navigables, le Gouvernement préfère ne pas limiter la liberté d'affectation des régions au seul entretien. Tel est l'objet de cet amendement.

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

M. René Beaumont, rapporteur. J'en profiterai, si vous me le permettez, monsieur le président, pour soutenir les amendements n°s 7 et 8.

M. le président. Je suis en effet saisi de deux amendements, n°s 7 et 8, présentés par M. Beaumont, rapporteur.

L'amendement n° 7 est ainsi rédigé :

« Dans le paragraphe IV de l'article 2, substituer au mot : "perçoivent", les mots : "peuvent percevoir". »

L'amendement n° 8 est ainsi rédigé :

« Compléter le paragraphe IV de l'article 2 par la phrase suivante :

« Le produit de ces taxes est affecté à l'entretien des voies navigables qui leur ont été transférées. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. La commission n'a pas examiné l'amendement n° 25. Sa rédaction reprend complètement le texte des deux amendements que j'avais déposés. Nous pourrions donc tomber d'accord.

Je suis cependant, à titre personnel, tout à fait opposé à un point particulier qui me gêne beaucoup. En effet, vous prévoyez que les régions vont pouvoir « profiter » des mêmes avantages que l'Etat pour l'entretien de leurs voies navigables concédées. Mais votre amendement ne vise que celles qui seraient concédées à partir d'aujourd'hui. Pourquoi vouloir empêcher cette disposition de s'appliquer également aux voies concédées depuis le début des lois de décentralisation ? Cette disposition me paraît complètement inique : il y aurait en France deux catégories de régions, celles qui se verraient transférer aujourd'hui un réseau navigable nouveau et qui profiteraient d'une ressource nouvelle, et les autres pour lesquelles ce transfert a eu lieu depuis le vote des lois de décentralisation de 1983 jusqu'à aujourd'hui, qui ne pourraient en bénéficier.

Pour remédier à cette situation, nous pourrions tous tomber d'accord, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous acceptiez un sous-amendement qui transformerait les mots « qui leur serait transféré » tout simplement en : « qui leur est transféré ».

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement n'est pas favorable. Prenons l'exemple, monsieur le rapporteur, des trois régions traversées par le canal du Midi. J'indique tout de suite que je suis partisan de la création d'une S.E.M. pour dynamiser la gestion et l'exploitation du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne. Mais penchons-nous sur une hypothèse d'école : ces trois régions demandent demain à l'Etat de leur concéder le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne, et le Gouvernement donne son accord. Il sera normal que ces trois régions bénéficient des taxes perçues aujourd'hui par l'établissement public.

M. Jean-Pierre Baemler. Tout à fait.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Mais à partir du moment où un grand nombre de fleuves, de rivières, de canaux ont été transférés aux régions, à de nombreuses régions...

M. Jean-Pierre Baemler et M. René Beaumont, rapporteur. Trois régions.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Certes, mais il reste encore tout ce qui n'est plus dans le domaine des voies navigables, et qui représente encore des centaines de kilomètres de fleuves et de rivières. Nous nous lancerions dans un processus redoutable. Vous remarquez tout à l'heure, à juste titre, que les ressources de V.N.F. progressent. Il y a une taxe, elle rapporte. Nous pouvons faire mieux ; je souhaite que l'Etat contribue à une hauteur plus importante l'année prochaine, si évidemment la situation économique s'améliore. Mais là, pour le coup, vous fendez la cassette de Voies navigables de France ! Voilà pourquoi je vous invite, mesdames, messieurs, à être très prudents et à ne pas retenir l'amendement présenté par M. Beaumont.

Notre état d'esprit est tout à fait clair : ce qui revient aujourd'hui à l'Etat au titre de voies navigables qui seront rétrocédées aux régions, les régions le percevront. Pour tout ce qui est parti, je considère que c'est parti. Sinon, nous ouvrons le tonneau des Danaïdes.

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

M. René Beaumont, rapporteur. J'insiste sur le fait, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous allons commettre une injustice vis-à-vis des trois régions concernées. Il faut les citer : Picardie, Bretagne et Pays-de-Loire se sont vu concéder par l'Etat des voies navigables car, rappelons-le, il ne s'agit, dans ce texte, que des voies navigables.

Vous avez évoqué une possible extension à l'ensemble des voies fluviales ; dans ce cas, vous avez raison, nous serions dans une parfaite errance. Mais là il ne s'agit que des voies navigables ; nous sommes tout à fait dans le sujet. Ces trois régions vont donc se trouver dans une situation inique et injuste ; mais en plus votre disposition va pénaliser les autres - non les régions elles-mêmes, mais les utilisateurs. Par exemple, les agriculteurs installés le long d'une voie navigable nouvellement concédée vont devoir payer à leur région un droit, une redevance et, du même coup, vont voir augmenter le coût de leur irrigation ; ce ne sera pas le cas pour des agriculteurs bretons, picards et de la Loire-Atlantique, puisque leurs régions ne pourront pas percevoir de redevance.

Vous allez créer une situation à deux vitesses. Il n'y a que vingt-deux régions en France. De grâce, mettons-les toutes sous le même régime ! Ne créons pas des disparités dont nous ne savons quand elles disparaîtront, en excluant toutes les régions qui ont « bénéficié » de concessions de l'Etat entre 1983 et aujourd'hui. La loi doit être permanente et applicable à tous ceux qui sont susceptibles d'y être soumis.

Voilà pourquoi je tiens à ce que nous puissions adopter un texte commun à toutes les régions dans les mêmes circonstances.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je ne voudrais pas qu'il y ait entre nous l'ombre d'un malentendu.

Premièrement, monsieur le rapporteur, vous souhaitez que certaines régions de France ne soient pas oubliées et désavantagées par rapport à d'autres, parce qu'elles auraient les premières pris l'initiative. Je tiens à rappeler que ces régions ont demandé à gérer directement leurs voies navigables et qu'elles ont, à cet effet, bénéficié d'une dotation globale de décentralisation.

M. René Beaumont, rapporteur. C'est vrai.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. En d'autres termes, elles ont eu, si j'ose dire, leur part.

M. René Beaumont, rapporteur. Minime !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Elles l'ont eue, et les autres non. Pour le moment, il n'y a qu'elles qui ont bénéficié de cette dotation, qui ont reçu de l'argent. Pas les autres.

Deuxièmement, prenons l'exemple d'une rivière : le Lot. Je suis allé, à l'invitation de M. Maurice Faure, participer à une cérémonie. En effet, le cours du Lot dans le département du

même nom a été aménagé pour développer le tourisme fluvial ; comme vous le savez, ce très beau département est visité par de nombreux voyageurs. Qui a financé ? Le département, le conseil général, l'Europe et quelques particuliers, car cette rivière ne relève pas du tout de la compétence de Voies navigables de France. Imaginons que, demain, un autre cours d'eau ou le même, dans un autre département, fasse également l'objet de travaux d'aménagement. Si nous retenons ce que vous proposez, il faudra prélever des taxes supplémentaires.

Troisièmement, enfin, les régions en question ont toujours la possibilité de percevoir des péages.

Compte tenu de ces trois arguments, je vous invite, monsieur le rapporteur, à ne pas poursuivre dans cette voie qui « assècherait » complètement Voies navigables de France ! (Sourires.)

M. le président. Monsieur le rapporteur, vous proposez donc un sous-amendement...

M. René Beaumont, rapporteur. Je me permets de modifier légèrement la forme de ce que j'ai proposé tout à l'heure, monsieur le président, car la formule employée ne convient pas. Je propose d'écrire : « qui leur a été ou leur serait... ».

M. le président. Je suis donc saisi par M. Beaumont d'un sous-amendement, qui portera le n° 26, et qui est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase de l'amendement n° 25, après les mots : "de France qui", insérer les mots : "leur a été ou". »

M. René Beaumont, rapporteur. Cela me paraît plus correct !

M. le président. Je mets aux voix le sous-amendement n° 26.

(Le sous-amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 25 modifié par le sous-amendement n° 26.

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

M. le président. En conséquence, les amendements nos 7 et 8 tombent.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

Article 3

M. le président. « Art. 3. - Sont habilités à contrôler l'acquittement des péages institués par le III de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 précitée :

« 1° Les personnels de Voies navigables de France ayant un grade équivalent à celui de directeur de bureau d'affrètement ou de rédacteur de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 précitée ;

« 2° Les personnels des régions bénéficiant d'un transfert de compétence ou ceux de leurs concessionnaires, des concessionnaires de parties concédées du domaine public confié à Voies navigables de France, des concessionnaires de voies et plans d'eau rayés de la nomenclature des voies navigables, appartenant aux cadres d'emploi territoriaux suivants : ingénieurs et techniciens territoriaux, agents de maîtrise et agents techniques territoriaux, agents d'entretien territoriaux ;

« 3° Les officiers, officiers adjoints et surveillants de port, les agents des ports autonomes maritimes ;

« 4° Les agents mentionnés à l'article 22 de la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972 relative aux infractions concernant les bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures.

« Ces personnels et agents sont commissionnés, dans la limite de leur circonscription et de leurs compétences respectives, par le ministre chargé des voies navigables et assermentés dans les conditions prévues par décret en Conseil d'Etat.

« Ils constatent par procès-verbaux toute irrégularité commise dans l'acquittement des péages. Ils transmettent directement et sans délai leurs procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, au procureur de la République.

« Quand un des agents mentionnés au présent article a constaté une irrégularité dans l'acquittement d'un péage, le président de Voies navigables de France, le président du conseil régional, le concessionnaire, le directeur du port autonome maritime ou leurs délégués ont, dans le cadre de leurs compétences respectives, le droit de transiger sur le montant de l'amende, après accord du procureur de la République, dans des conditions prévues par décret en Conseil d'Etat. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4

M. le président. « Art. 4. - L'Etat attribue en pleine propriété à Voies navigables de France les biens meubles nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

« Pendant une période de vingt ans à compter de la date de promulgation de la présente loi, l'Etat garantit Voies navigables de France des conséquences financières des dommages causés par un accident dû à un élément du domaine qui lui est confié si le sinistre est imputable à la gestion antérieure de l'Etat. Une convention passée entre l'Etat et l'établissement public fixe les modalités d'application de la présente disposition. »

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

« Supprimer le premier alinéa de l'article 4. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel, en relation avec l'amendement n° 1 que j'ai déposé à l'article 1^{er}.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 9.

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

Article 4 bis

M. le président. « Art. 4 bis. - Le Gouvernement déposera devant le Parlement, avant le 1^{er} janvier 1993, un rapport sur l'action de l'établissement public dénommé Voies navigables de France et sur l'évolution des voies navigables évaluant les conditions de l'exploitation, de l'entretien, de l'amélioration et de l'extension des voies navigables et de leurs dépendances.

« A compter du 1^{er} janvier 1993, le dépôt du présent rapport s'effectuera tous les deux ans. »

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

« Rédiger ainsi le premier alinéa de l'article 4 bis :

« Le Gouvernement déposera devant le Parlement, avant le 1^{er} janvier 1994, un rapport sur l'action des Voies navigables de France. Ce rapport évaluera les conditions d'exploitation, les efforts d'entretien et d'extension du réseau des voies navigables ainsi que les coûts directs et indirects du transport par voie d'eau. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Cet amendement n° 11 vise à introduire deux modifications. La première porte sur la date du dépôt du rapport. En effet, si l'on tient compte du moment où nous adoptons ce texte et des retards dus à la délocalisation qu'on a évoquée précédemment, il nous paraît plus judicieux que le premier rapport soit déposé devant le Parlement avant le 1^{er} janvier 1994. Malgré les réponses que vous nous avez apportées, monsieur le secrétaire d'Etat, la date du 1^{er} janvier 1993 me paraissait bien précipitée, et l'on n'aurait pas eu grand-chose à écrire dans le rapport.

La deuxième modification proposée par notre amendement est plus importante et, pour nous, tout à fait essentielle. Nous souhaitons que ce rapport évalue non seulement les

conditions d'exploitation, les efforts d'entretien et d'extension du réseau des voies navigables, mais aussi les coûts directs et indirects du transport par voie d'eau.

Il s'agit d'une disposition essentielle que l'on ne trouve actuellement en France dans aucun document ministériel, notamment statistique, sur les différents modes de transport.

Nous n'avons pas la possibilité, à l'occasion de ce texte, de la prévoir pour d'autres modes de transports, mais je souhaiterais que cet effort soit également accompli, pour le transport par route, pour le transport par fer, voire pour le transport aérien. En tout cas, il faudrait inclure systématiquement, dans ce rapport, concernant Voies navigables de France, les effets des coûts directs et indirects de ce mode de transport, lesquels sont tout à fait favorables à la voie d'eau. C'est d'ailleurs pour cela que j'y tiens tant, vous l'avez compris, monsieur le secrétaire d'Etat.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le rapporteur, j'ai tellement compris que je suis pour !

M. René Beaumont, rapporteur. Merci !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. En ce qui concerne l'amendement n° 12 corrigé, je vous indique honnêtement que je suis plutôt favorable à 1993, conformément à la logique de l'adoption d'un amendement favorable à un contrat de plan. Je pense que cela pousserait un peu plus les gens dans les reins.

Cela dit, si vous préférez 1994, adoptons cette date. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée, mais ne perdons pas de temps.

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

(L'amendement est adopté.)

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

« Dans le deuxième alinéa de l'article 4 bis, substituer à la date : "1993", la date : "1994". »

Cet amendement a déjà été présenté.

Le Gouvernement a donné son avis.

Je mets aux voix l'amendement n° 12 corrigé.

(L'amendement est adopté.)

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

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

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

Article 5

M. le président. Je donne lecture de l'article 5 :

CHAPITRE II

Constatation et répression des infractions aux dispositions de l'article 4 de la convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868

« Art. 5. - Sera puni d'une amende de 1 000 F à 80 000 F le propriétaire ou l'exploitant d'un bateau ou d'un navire n'appartenant pas à la navigation rhénane qui aura effectué :

« 1° Soit un transport de marchandises ou de personnes entre deux points situés sur les voies navigables mentionnées au premier alinéa de l'article 3 de la convention pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 révisée et complétée notamment par le protocole additionnel n° 2 et le protocole de signature du 17 octobre 1979, sans y être autorisé conformément au premier alinéa de l'article 4 de cette convention ;

« 2° Soit un transport de marchandises ou de personnes entre un lieu situé sur les voies navigables mentionnées ci-dessus et un lieu situé sur le territoire d'un Etat tiers, en violation des conditions fixées par les accords conclus entre les parties concernées, dûment ratifiés et publiés.

« En cas de récidive, le montant de l'amende est de 2 000 F à 160 000 F. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

Articles 6 à 8

M. le président. « Art. 6. - Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont chargés de constater les infractions énumérées à l'article 5, dans le cadre de leurs compétences respectives :

« 1° Les agents de voies navigables de France tels que visés au deuxième alinéa du I de l'article 2 ;

« 2° Les agents mentionnés à l'article 22 de la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972 précitée ;

« 3° Les agents des douanes.

« Les officiers et agents mentionnés ci-dessus peuvent demander toutes justifications au capitaine du bateau ou du navire et constatent les infractions par procès-verbaux. Ils transmettent directement et sans délai leurs procès-verbaux, qui font foi jusqu'à preuve du contraire, au procureur de la République. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6.

(L'article 6 est adopté.)

« Art. 7. - Pour les infractions énumérées à l'article 5, le ministre chargé des voies navigables a le droit de transiger sur le montant de l'amende, après accord du procureur de la République, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. » - (Adopté.)

« Art. 8. - I. - Le représentant local de Voies navigables de France peut saisir le bateau ou le navire qui a servi à commettre une infraction mentionnée à l'article 5.

« Il conduit ou fait conduire le bateau ou le navire au port qu'il aura désigné ; il dresse procès-verbal de la saisie et le bateau ou le navire est consigné entre les mains du directeur du port.

« Dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures à compter de la saisie, le représentant local de Voies navigables de France adresse au juge d'instance du lieu de la saisie une requête accompagnée du procès-verbal de saisie afin que celui-ci confirme, par ordonnance prononcée dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures, la saisie du bateau ou du navire ou décide de sa remise en libre circulation.

« En tout état de cause, l'ordonnance doit être rendue dans un délai qui ne peut excéder six jours, à compter de l'appréhension mentionnée au II ci-dessous ou à compter de la saisie.

« La mainlevée de la saisie du bateau ou du navire est décidée par le juge d'instance du lieu de la saisie contre le dépôt d'un cautionnement dont il fixe le montant et les modalités de versement dans les conditions fixées à l'article 142 du code de procédure pénale. Le juge peut ordonner la mainlevée du cautionnement à tout moment, notamment du fait de la survenance d'une transaction dans les conditions prévues par l'article 7.

« II. - Les officiers et agents mentionnés à l'article 6 ont qualité pour procéder à l'appréhension des bateaux ou des navires qui sont susceptibles de saisie, en vue de leur remise à l'autorité compétente pour les saisir. Cette remise doit intervenir dans un délai qui ne peut excéder soixante-douze heures à compter de l'appréhension. L'appréhension donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

« III. - Les officiers et agents mentionnés à l'article 6 ont le droit de requérir directement la force publique pour la recherche et la constatation des infractions énumérées à l'article 5 ainsi que pour la saisie et l'appréhension des bateaux ou des navires concernés.

« IV. - Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application et les formalités relatives au déroulement de la saisie, à la désignation d'un gardien de la saisie, au choix de la destination des bateaux ou des navires, ainsi que les modalités de restitution du cautionnement. Le même décret précise les conditions et formalités relatives à l'appréhension mentionnée au II du présent article.

« V. - Les armateurs ou les patrons de bateaux ou de navires ne peuvent, du fait de la saisie de ceux-ci, se soustraire à l'exécution des obligations des contrats d'engagement des équipages, notamment en matière de rémunération, lorsque la responsabilité de ces derniers n'est pas engagée dans la commission de l'infraction à l'origine de la mesure de saisie ou de la peine de confiscation. » - (Adopté.)

Article 9

M. le président. Je donne lecture de l'article 9 :

CHAPITRE III

Servitudes d'inondation prévues par la convention franco-allemande du 6 décembre 1982 approuvée par la loi n° 83-1108 du 21 décembre 1983

« Art. 9. - Pour la mise en œuvre de l'article 7 de la convention signée le 6 décembre 1982 par la République fédérale d'Allemagne et la République française, l'Etat peut instituer à son profit des servitudes d'utilité publique permettant l'inondation périodique de terrains publics ou privés situés dans des zones dites " zones de rétention des crues ". »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

Article 10

M. le président. « Art. 10. - La zone de rétention des crues est instituée par arrêté préfectoral après enquête publique menée conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. »

« En cas d'avis défavorable du commissaire enquêteur ou de la commission chargée de l'enquête, le Gouvernement peut déclarer l'utilité publique par un décret en Conseil d'Etat. »

« L'acte déclaratif d'utilité publique fixe le périmètre de la zone de rétention des crues et les servitudes qui s'y appliquent. Le cas échéant, il détermine les éléments existants faisant obstacle à l'utilisation de la zone qui doivent être supprimés ou modifiés. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 10.

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

M. le président. « Art. 11. - Les servitudes instituées en application du présent chapitre consistent notamment en l'inondation périodique des zones délimitées conformément à l'article 10 pour permettre tant la rétention des crues du Rhin que l'accoutumance de la faune et de la flore auxdites inondations. »

« Elles obligent les propriétaires et les exploitants à :

« a) S'abstenir de toute acte de nature à nuire au bon fonctionnement, à l'entretien et à la conservation des ouvrages ;

« b) Soumettre tout projet de digue, remblai, dépôt de matières encombrantes, clôture, plantation d'arbres et de haies, construction, ou de tout autre ouvrage susceptible de faire obstacle à l'écoulement des eaux, à déclaration préalable à l'administration, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ; l'administration a, pendant un délai de trois mois qui commence à courir à compter de l'avis de réception mentionné ci-dessus, la faculté d'interdire l'exécution des travaux ou d'ordonner les modifications nécessaires pour assurer le libre écoulement des eaux ;

« c) Prendre les dispositions nécessaires pour, dans le délai prescrit par l'administration avant l'inondation, évacuer tout élément mobile pouvant provoquer ou subir des dommages et attacher les corps flottants pouvant faire obstacle à l'écoulement des eaux ;

« d) Permettre en tout temps aux agents de l'administration chargés de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des ouvrages d'accéder aux terrains inclus dans le périmètre desdites zones. »

M. Gengenwin a présenté un amendement, n° 21, ainsi libellé :

« Après les mots : " évacuer tout ", rédiger la fin de l'avant-dernier alinéa (c) de l'article 11 : " véhicule ou engin mobile pouvant provoquer ou subir des dommages ". »

Quelqu'un soutient-il cet amendement ?...

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. La commission a adopté cet amendement au cours de la réunion qu'elle a tenue ce matin, en application de l'article 88 du règlement. Il tend à préciser ce qui doit être évacué des terres éventuellement inondables, au bord du Rhin, pour les petites surfaces que l'Etat se réserve le droit d'inonder. En fait, il exclut les grumes ou autres objets évacuables.

M. Jean-Pierre Baumler. C'est une précision utile qu'apporte M. Gengenwin !

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Si vous-même, monsieur le président, et M. le rapporteur en êtes d'accord, le Gouvernement reprend cet amendement à son compte pour améliorer la rédaction du texte.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 11, modifié par l'amendement n° 21.

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

Article 12

M. le président. « Art. 12. - Les indemnités destinées à réparer les préjudices résultant de l'institution de la zone de rétention des crues sont fixées et payées comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique. »

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

« Rédiger ainsi le début de l'article 12 :

« Les indemnités versées aux propriétaires et aux exploitants en vue de réparer... (Le reste sans changement.) »

La parole est à M. le rapporteur.

M. René Beaumont, rapporteur. Il s'agit de préciser que les indemnités peuvent être versées non seulement aux propriétaires, mais également aux exploitants.

En effet, le code rural associe toujours les exploitants aux propriétaires lorsqu'il s'agit de dégâts causés par toute calamité. Cela est notamment fréquent pour les inondations dans le Val-de-Saône, que je connais bien.

On peut certes m'opposer le fait que, dans cette région de l'Alsace, il n'y a que des propriétaires exploitants. Je préfère néanmoins que l'on vise aussi les exploitants pour éviter que ceux qui existent, même si leur nombre est infime, ne soient lésés. En outre, je le répète, il y aurait ainsi similitude avec le code rural qui indemnise systématiquement propriétaires et exploitants.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement n'est pas favorable à cet amendement, ce qui peut vous surprendre, d'autant que nous approuvons l'objectif qu'il poursuit.

En effet, M. Beaumont souhaite assurer une meilleure protection des propriétaires et des exploitants. Or, c'est très exactement ce que nous voulons. Cependant, nous estimons qu'il n'y a pas que des propriétaires et des exploitants ; d'autres personnes, physiques ou morales, des municipalités, par exemple, peuvent, à un moment ou à un autre, avoir des contentieux et l'on ne saurait en dresser une liste exhaustive.

A cet égard, le projet de loi permet une interprétation extensive puisqu'il parle des « indemnités destinées à réparer les préjudices... » Cette rédaction est conforme au principe selon lequel, en matière d'expropriation, l'indemnisation peut être demandée par tous ceux dont les intérêts sont directement lésés, dès lors que le préjudice découle de l'atteinte portée à un droit opposable à l'expropriant.

Je vous suggère donc, monsieur le rapporteur, de retirer cet amendement.

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 12.

(L'article 12 est adopté.)

Article 13

M. le président. « Art. 13. - Le propriétaire d'un terrain situé dans une zone de rétention des crues peut à tout moment en requérir l'acquisition partielle ou totale par l'Etat.

« A défaut de réponse dans un délai de trois mois à compter de la date de réception de la demande, ou en cas de refus, le propriétaire peut saisir le juge de l'expropriation. Si le juge fait droit à la demande et, à défaut d'accord amiable dans les trois mois de sa décision, sur nouvelle saisine, le juge prononce le transfert de propriété et fixe les conditions de la cession. Le montant de l'indemnité est fixé et payé comme en matière d'expropriation. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 13.

(L'article 13 est adopté.)

Article 14

M. le président. « Art. 14. - Les infractions aux dispositions des articles 10 et 11 du présent chapitre constituent des contraventions de grande voirie poursuivies et réprimées par la juridiction administrative.

« Dans un délai fixé par la mise en demeure faite par le représentant de l'Etat dans le département et qui, sauf péril imminent, ne peut être inférieur à un mois, les contrevenants sont tenus de supprimer ou de modifier les éléments et obstacles mentionnés à la dernière phrase de l'article 10 et à l'article 11 indûment maintenus ou exécutés, le tout à leurs frais. »

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

« Dans le premier alinéa de l'article 14, supprimer les mots : "poursuivies et". »

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'article 14, modifié par l'amendement n° 14.

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

Article 15

M. le président. « Art. 15. - Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

Article 16

M. le président. Je donne lecture de l'article 16 :

CHAPITRE IV

Dispositions diverses

« Art. 16. - I. - Les mots : "l'Office national de la navigation" sont remplacés par les mots : "Voies navigables de France" :

« 1° A l'article 41 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

« 2° A l'article 93 de la loi de finances pour 1985 (n° 84-1208 du 29 décembre 1984) ;

« 3° A l'article 57 de la loi de finances rectificative pour 1989 (n° 89-936 du 29 décembre 1989).

« II. - Le troisième alinéa de l'article 9 du titre IV de la loi du 26 avril 1924 ayant pour objet la constitution du port rhénan de Strasbourg en port autonome est abrogé. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 16.

(L'article 16 est adopté.)

Article 16 bis

M. le président. « Art. 16 bis. - Il est inséré après le deuxième alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au port autonome de Paris un alinéa ainsi rédigé :

« Il peut également participer à toutes activités ayant pour objet l'utilisation ou la mise en valeur des voies navigables dans le périmètre de sa circonscription. »

M. Beaumont, rapporteur, a présenté un amendement, n° 15, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 16 bis :

« Le troisième alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au port autonome de Paris est ainsi rédigé :

« Il peut, en outre, après avis des collectivités locales intéressées, participer à toutes activités ayant pour objet l'utilisation ou la mise en valeur des voies navigables dans le périmètre de sa circonscription. »

Sur cet amendement, **M. Perrut** a présenté un sous-amendement, n° 18, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa de l'amendement n° 15, substituer au mot : "avis" le mot : "accord". »

La parole est à M. Francisque Perrut.

M. Francisque Perrut. Mon sous-amendement est fondé sur la différence de sens entre le mot « avis » et le mot « accord ». Si l'on est, en principe, obligé de respecter un accord, on peut ne pas suivre un avis. L'article 16 bis doit permettre au port autonome de Paris de développer de nouvelles activités et de jouer ainsi pleinement son rôle dans la mise en valeur des voies navigables relevant de sa compétence.

Il paraît cependant préférable que cette extension des missions du port autonome de Paris se fasse en accord avec les collectivités locales intéressées et non pas seulement après une simple consultation pour avis, avis que l'on n'est pas obligé de suivre.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour donner l'avis de la commission sur ce sous-amendement et présenter l'amendement n° 15.

M. René Beaumont, rapporteur. L'amendement et le sous-amendement tendent à réécrire, en le précisant, l'article 1^{er} de la loi de 1968 relative au port autonome de Paris, étant entendu que nous sommes d'accord avec les précisions apportées dans le texte, vous l'avez compris.

Si l'amendement que la commission a adopté à mon initiative comportait l'expression « après avis », le sous-amendement judicieusement proposé par mon collègue Francisque Perrut propose de conserver les mots « en accord » qui figurent dans le texte actuellement en vigueur. La commission réunie en application de l'article 88 du règlement l'a d'ailleurs adopté ce matin. Cela suppose qu'il faudra une sorte de codécision des collectivités et du port autonome de Paris, alors qu'un avis n'est qu'indicatif.

A titre personnel comme en ma qualité de rapporteur de la commission, je suis favorable à ce sous-amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 15 et sur le sous-amendement n° 18 ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. La rédaction proposée par l'amendement est meilleure. Il n'y a aucune discussion possible.

Le problème posé par le choix entre « avis » et « accord » n'est pas superficiel : il s'agit d'une question de fond.

Le Gouvernement préfère que les collectivités locales donnent un avis car si le sous-amendement était adopté, imposant un accord, l'autonomie du port autonome de Paris, qui dépend de l'Etat, n'existerait plus.

Je lance donc un appel à la représentation nationale pour qu'elle ne remette pas en cause la capacité même du port autonome de Paris à mener une politique favorisant l'intérêt

général le port autonome est une énorme entreprise et, en adoptant ce sous-amendement, on lui porterait un coup terrible. C'est pourquoi j'y suis résolument hostile.

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

M. René Beaumont, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai l'impression que vous prenez un marteau-pilon pour écraser un moustique ! (*Sourires.*)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Pas du tout !

M. René Beaumont, rapporteur. Vous dites que le port autonome de Paris n'existerait plus.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Dans son autonomie !

M. René Beaumont, rapporteur. Pourtant le texte même de la loi de 1968, qui a créé ce port autonome, prévoit l'accord des collectivités. Or depuis, que je sache, le port autonome de Paris existe et fonctionne, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Heureusement !

M. René Beaumont, rapporteur. Mon collègue Francisque Perrut n'a fait que reprendre les termes de la loi de 1968. Mon amendement, ainsi sous-amendé, est donc en conformité exacte avec la loi qui a créé le port autonome de Paris tel qu'il est. Il n'y a donc aucune raison de prétendre qu'il n'existerait plus si le sous-amendement était adopté.

Certes, il est plus contraignant - Francisque Perrut l'a bien souligné - d'imposer un accord, car cela équivaut à une codécision, plutôt qu'un avis, mais cela ne ferait que reprendre les termes de la loi de 1968 qui a créé le port autonome de Paris.

M. le président. La parole est à M. Roger Gouhier.

M. Roger Gouhier. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne comprends pas votre attitude. Plusieurs fois, en effet, le Gouvernement a souhaité qu'il y ait concertation et que le Port autonome de Paris discute avec les collectivités locales concernées jusqu'à l'intervention d'un accord. Cette procédure est bonne tant pour assurer la survie du port autonome de Paris que pour sauvegarder les intérêts des collectivités locales. Je vis tous les jours les conséquences de la présence du Port autonome de Paris sur une ville dirigée par une municipalité communiste, mais voisine d'une autre municipalité socialiste.

Et, croyez-moi, il est indispensable que la concertation soit toujours poussée jusqu'au bout afin que l'ensemble de la population du département ne subisse pas, parfois, des décisions autoritaires de Port autonome de Paris ! Je suis donc favorable à ce que l'on impose un accord.

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

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

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 16 bis.

Article 17

M. le président. Je donne lecture de l'article 17 :

TITRE II DISPOSITIONS RELATIVES AUX TRANSPORTS ROUTIERS

« Art. 17. - L'alinéa a du A du II de l'article 25 de la loi de finances pour l'exercice 1952 (n° 52-401 du 14 avril 1952) est complété par les mots suivants : « ainsi que par une entreprise qui effectue des transports nationaux de marchandises par route et qui ne répond pas aux conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre, fixées par le règlement C.E.E. 4059-89 du conseil du 21 décembre 1989. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 17.

(*L'article 17 est adopté.*)

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

Sur l'ensemble du projet de loi, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

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

M. Roger Gouhier. Le groupe communiste s'abstient !

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

2

ACCORD EN MATIÈRE DE BREVETS COMMUNAUTAIRES

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord en matière de brevets communautaires, ensemble la convention relative au brevet européen pour le Marché commun (convention sur le brevet communautaire) et un règlement d'exécution, le protocole sur le règlement des litiges en matière de contrefaçon et de validité des brevets communautaires (protocole sur les litiges), le protocole sur les privilèges et immunités de la cour d'appel commune, le protocole sur le statut de la cour d'appel commune, ainsi que la ratification du protocole relatif à une éventuelle modification des conditions d'entrée en vigueur de l'accord en matière de brevets communautaires (n°s 2249, 2378).

La parole est à M. Guy Lengagne, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Guy Lengagne, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, je vais essayer, en quelques minutes, de faire la synthèse d'un projet de loi qui compte cinquante-cinq pages d'une petite écriture extrêmement dense et serrée.

Signé à Luxembourg, le 21 décembre 1989, par les douze Etats membres des Communautés européennes, l'accord en matière de brevets communautaires constitue la deuxième tentative d'instaurer un régime communautaire de brevets et de créer une instance judiciaire unique en matière de validité.

Cet accord est le fruit d'une longue maturation qui commence le 19 novembre 1959 par la création de trois groupes de travail chargés d'entreprendre des travaux dans le domaine des brevets, des marques et des dessins et modèles.

En 1962, le groupe « brevets » publiait un « Avant-projet de convention relative à un droit européen des brevets » qui contenait déjà l'essentiel de ce qui devint par la suite la convention de Munich sur le brevet européen et la convention de Luxembourg sur le brevet communautaire.

Les travaux furent interrompus jusqu'en 1969 à la suite des négociations liées à l'adhésion de la Grande-Bretagne à la Communauté économique européenne. En 1969, la matière fut partagée en deux axes de réflexion, l'un portant sur le brevet européen, l'autre sur le brevet communautaire.

Les travaux sur le brevet européen s'achevèrent par la signature, le 5 octobre 1973, de la convention sur le brevet européen qui entra en vigueur le 7 octobre 1978. Quatorze Etats sont aujourd'hui parties à cette convention, dont les membres de la C.E.E., à l'exception de l'Irlande et du Portugal.

Cette convention a institué une procédure unique de délivrance de brevets, effectuée par un office européen des brevets pour le compte des Etats contractants. Le brevet issu d'une telle procédure est assimilé dans chaque Etat à un brevet national soumis à la législation nationale.

La première convention sur le brevet communautaire avait pour objet d'éviter cet éclatement du brevet européen en brevets nationaux. Elle franchissait un pas de plus dans la

coopération européenne en prévoyant une réglementation commune des effets du brevet et la création d'une instance judiciaire unique en matière de validité ainsi que l'attribution de compétences d'interprétation à la Cour de justice des communautés européennes.

La convention de Luxembourg ne fut signée que le 15 décembre 1975 car il fallut attendre la fin des négociations d'adhésion à la C.E.E. de trois Etats : Royaume-Uni, Danemark et Irlande.

Signée par les neuf Etats de la Communauté économique européenne, la convention de 1975 resta lettre morte, faute de recueillir toutes les ratifications nécessaires. Au Danemark, l'instrument de ratification ne parvint pas à recueillir la majorité qualifiée requise les cinq sixièmes des votes du Parlement. En Irlande, la crainte que la convention pût être déclarée inconstitutionnelle dissuada le Gouvernement de poursuivre la procédure jusqu'à son terme. Selon le Gouvernement Irlandais, le régime juridictionnel du brevet communautaire, en tant qu'il conduirait à donner effet en Irlande à des décisions de justice étrangères, dérogerait à l'ordre constitutionnel.

Après cet échec, les Européens se remirent à leur travail de Pénélope et exploitèrent ce contretemps pour parfaire leur ouvrage.

Deux conférences diplomatiques se réunirent, en 1985 et en 1989, pour parvenir à la signature par les douze Etats de la C.E.E. de l'accord en matière de brevets communautaires.

L'ensemble qui est soumis à votre autorisation de ratification se compose de six textes : l'accord en matière de brevets communautaires ; la convention sur le brevet communautaire et son règlement d'exécution ; le protocole sur les litiges ; le protocole sur les privilèges et immunités de la cour d'appel commune ; le protocole sur le statut de la cour d'appel commune ; le protocole sur une éventuelle modification des conditions d'entrée en vigueur de l'accord.

L'esprit de la convention de 1975 est pérenne. Le brevet communautaire revêt un caractère unitaire et autonome ; unitaire, en ce qu'il ne peut être délivré, transféré, annulé ou s'éteindre que vis-à-vis de l'ensemble du territoire des Etats de la Communauté et qu'il y exerce partout les mêmes effets ; autonome, car il n'est soumis qu'aux dispositions de l'accord et à celles de la convention sur le brevet européen qui s'appliquent obligatoirement à tout brevet européen.

La conférence de 1985 modifia la procédure de règlement des litiges en instituant notamment une cour d'appel commune.

La conférence de 1989 modifia le régime de traduction des brevets et le financement des nouvelles procédures. Elle élabore également le protocole relatif à une éventuelle modification des conditions d'entrée en vigueur de l'accord.

En effet, tous les obstacles d'une ratification par les Douze ne sont pas levés ; or l'entrée en vigueur de l'accord est subordonnée à ces douze ratifications. Le Royaume-Uni et la R.F.A. ont déjà procédé à cette ratification qui est en cours en Belgique, au Luxembourg et aux Pays-Bas. Elle paraît également possible en Italie et au Danemark d'ici à la fin de l'année.

En revanche, elle n'est pas envisagée au Portugal, en Grèce et en Irlande ; dans ce dernier pays, le problème constitutionnel que j'ai évoqué tout à l'heure n'est pas en passe d'être résolu.

La participation de l'Espagne au système du brevet communautaire reste hypothéquée par l'attribution du siège du futur office communautaire des marques. L'Espagne est candidate pour accueillir cet office alors qu'il avait été convenu en 1973, lors des négociations relatives au brevet européen, que cet office s'installerait en France, tandis que l'office européen des brevets s'installerait à Munich.

Vous trouverez dans mon rapport toutes les explications relatives au régime du brevet communautaire, à la procédure de règlement des litiges, aux institutions et au financement du système ainsi qu'aux conditions d'entrée en vigueur de l'accord.

Je voudrais dans cette intervention, vous livrer mon appréciation sur l'intérêt de cet accord.

Le droit des brevets est un facteur de dynamisme déterminant pour une économie concurrentielle. Mais le législateur doit rechercher un point d'équilibre optimal entre la protec-

tion des droits de l'inventeur et la libre circulation des produits. Cette protection doit être suffisante pour inciter les créateurs, non seulement à produire des inventions, mais aussi à prendre le risque de les divulguer et les mettre en exploitation. Elle ne doit pas non plus être trop élevée, sous peine d'avoir des effets malthusiens en privant la collectivité du bénéfice de l'innovation.

Le régime international des brevets est un moyen d'abaisser le prix de revient des brevets, d'assurer une plus large publicité aux inventions et d'accroître le champ de leur exploitation.

L'accord sur le brevet communautaire a pour objectif principal de contribuer à l'abolition des obstacles à la libre circulation des marchandises. C'est pour cette raison que l'élaboration d'un régime communautaire des brevets a été relancée en 1985 dans le cadre plus général de la négociation de l'Acte unique. En juillet 1991, le commissaire européen au marché intérieur exhortait les Etats à ratifier cet accord.

L'accord est susceptible d'atteindre cet objectif en agissant sur les deux fonctions du droit des brevets : la fonction de protection et la fonction de diffusion des connaissances techniques.

S'agissant de la fonction de protection, votre rapporteur a le sentiment que cet accord est d'un intérêt incertain mais qu'il mérite d'être expérimenté.

L'accord a pour effet d'élargir l'éventail des solutions proposées aux inventeurs qui souhaitent obtenir une protection de leur invention au niveau européen.

Actuellement, la procédure du brevet européen répond à ce besoin d'une manière satisfaisante. L'inventeur peut, au terme d'une procédure unique, obtenir un brevet valide dans plusieurs pays. Cependant, le brevet demeure soumis aux législations nationales.

La procédure du brevet communautaire aboutit à une protection dans les douze pays de la C.E.E. et cette protection est définie par un régime communautaire, autonome par rapport aux législations nationales.

Cette protection peut paraître plus intéressante pour l'inventeur à plusieurs titres, mais qui sont en fait délicats à apprécier. Si l'accord entre en vigueur dans les douze Etats de la Communauté, la protection sera plus étendue que celle conférée par le brevet européen car seuls, je le rappelle, dix Etats de la C.E.E. participent à ce dernier système. Mais cet avantage est très relatif, car il est peu probable que l'accord réunisse toutes ces ratifications. L'accord définit un régime communautaire du brevet dont le contenu est proche de celui défini par les diverses législations nationales. La loi de 1978, qui a modifié la loi de 1968, contient des dispositions analogues à celles reprises par l'accord. Il en est de même des autres législations. La protection conférée par le brevet communautaire ne sera donc pas plus élevée.

Le coût du brevet communautaire ne constitue pas non plus un attrait décisif. L'accord prévoit un régime de traduction onéreux, cependant le régime des taxes devrait compenser cet inconvénient et même minorer ce coût par rapport à celui du brevet européen.

Manifestement, l'accord simplifie la réglementation. L'unicité du droit présente un intérêt certain pour les entreprises. La création d'une cour d'appel commune, compétente pour apprécier en dernière instance la validité du brevet et en déterminer les effets, garantit le maintien de cette unité. Par ailleurs, l'accord rationalise les mécanismes de détermination des compétences juridictionnelles car ces avantages sont particulièrement intéressants pour les entreprises qui doivent recourir à des conseils en brevets onéreux.

De toutes ces considérations, il résulte que le brevet communautaire est d'un intérêt, disons, incertain pour les inventeurs. S'agissant de la fonction de diffusion des connaissances techniques, l'accord présente là un intérêt potentiel qui peut se concrétiser de deux façons, si les entreprises adoptent largement et spontanément cette nouvelle procédure et si les Etats contractants acceptent de donner un caractère obligatoire au brevet communautaire.

Deux conceptions se sont succédé au cours des négociations, l'un tendant à faire du brevet communautaire un instrument d'intégration du droit des brevets, l'autre, plus modeste, élargissant l'éventail des dispositifs proposés aux entreprises.

La première conception affirmait le caractère obligatoire du brevet communautaire. On retrouve cette conception dans le chapitre 1^{er} de la convention qui énonce les principes généraux retenus par ses auteurs : « La désignation dans la demande de brevet européen d'un des douze Etats de la C.E.E. équivaut à la désignation de l'ensemble de ceux-ci. »

Si la convention n'avait retenu que ces seuls principes, les déposants se seraient retrouvés face à un dilemme pour assurer la protection de leurs inventions : soit revenir aux dépôts de demandes nationales en série, dont les inconvénients sont connus, soit déposer une demande de brevet communautaire, dont les avantages sont incertains.

En revanche, le dépôt d'un brevet communautaire expose son titulaire à des frais supplémentaires et à davantage de risques. La publication du fascicule dans les douze pays de la C.E.E. accroît les chances des concurrents en terme de recherche. Par ailleurs, un brevet peut être l'objet de licences obligatoires, soit dans l'intérêt du public, soit dans l'intérêt de l'économie, si son titulaire n'exploite pas son invention. Ces possibilités sont toutefois rarement mises en œuvre.

Dans l'esprit des partisans de cette conception, le caractère obligatoire du brevet communautaire pouvait permettre une meilleure circulation des technologies dans la C.E.E.

La seconde conception a prévalu : le brevet communautaire a un caractère optionnel. Elle est affirmée par l'article 81 de la convention, qui reflète l'esprit de compromis des signataires de l'accord. Cet article offre aux déposants une option entre le brevet européen et le brevet communautaire pendant une période qualifiée de transitoire.

Si le brevet communautaire fait ses preuves, les Etats parties auront la possibilité de mettre un terme à cette période transitoire par une décision unanime.

Compte tenu de ces observations, votre rapporteur a émis un avis favorable à l'adoption de ce projet de loi et la commission des affaires étrangères a bien voulu suivre son avis.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, permettez-moi tout d'abord de remercier le rapporteur, M. Guy Lengagne, pour la présentation claire et synthétique qu'il vient de faire de l'accord sur le brevet communautaire et des textes et protocoles y afférents.

L'accord, monsieur le rapporteur, comme vous venez de le souligner, parachève près de trente ans d'efforts en vue d'instituer un régime communautaire des brevets. Une première convention avait été signée le 15 décembre 1975, mais son entrée en vigueur s'était heurtée à des difficultés insurmontables de la part de certains Etats signataires, aggravées de surcroît par diverses réticences marquées par les nouveaux Etats membres à l'occasion de l'élargissement de la Communauté.

Une nouvelle conférence diplomatique, réunie en 1985, avait apporté de profonds aménagements à cette convention, sans parvenir néanmoins à résoudre tous les problèmes, notamment celui de l'entrée en vigueur de la convention.

C'est grâce à l'impulsion décisive de la présidence française des Communautés que put finalement être convoquée, en décembre 1989, une dernière conférence diplomatique qui permit de régler l'ensemble des questions en suspens et d'adopter un instrument se substituant aux précédents.

Je crois préférable, avant d'évoquer le système que cet accord et les textes y afférents se proposent de mettre en place, d'insister tout d'abord sur ce qui les distingue des précédents, à savoir le dispositif original qui devrait permettre de surmonter les difficultés ayant empêché l'entrée en vigueur des textes précédents.

Ce dispositif tient en deux textes :

Le « protocole relatif à une éventuelle modification des conditions d'entrée en vigueur de l'accord en matière de brevets communautaires » offre une première solution pour éviter un blocage, dans le cas où la ratification de cet accord par certains Etats membres soulèverait des problèmes : si ces pays de la Communauté se contentent de ratifier le protocole, celui-ci permettra de convoquer une conférence des représentants des gouvernements des Etats membres. Cette conférence sera habilitée à modifier, à l'unanimité, le nombre d'Etats qui doivent avoir procédé à la ratification dudit accord pour qu'il puisse entrer en vigueur.

Si ce protocole lui-même n'était pas ratifié par les douze Etats membres, une « déclaration commune » dispose que la conférence prévue par le protocole sera néanmoins convoquée afin de trouver à l'unanimité les moyens destinés à permettre que le système du brevet communautaire soit mis en œuvre au moment de l'achèvement du marché intérieur.

L'accord lui-même est une étape essentielle dans la constitution d'un droit communautaire de la propriété industrielle, en particulier pour la protection des innovations dans le cadre d'un marché sans frontières.

L'accord se présente sous une forme complexe qu'explique sa longue genèse. L'accord proprement dit ne contient qu'un préambule et dix-sept articles, mais il est accompagné d'importantes annexes qui en font partie intégrante et parmi lesquelles je citerai : la convention sur le brevet communautaire, qui définit très précisément ce brevet ; le protocole sur les litiges, qui la complète. Ce protocole instaure notamment un tribunal international, commun aux Etats contractants, la Cour d'appel commune.

L'accord en matière de brevets communautaires s'insère dans un dispositif déjà existant, mis en place par la convention sur le brevet européen du 5 octobre 1973. Le brevet communautaire est un brevet européen délivré conjointement pour les Etats ayant signé l'accord et produisant des effets uniformes sur le territoire de la C.E.E. Il constitue par rapport au brevet européen un progrès sensible. D'un coût sensiblement inférieur puisqu'il devrait revenir au même prix qu'un brevet européen délivré pour six ou sept pays, il assure une protection nettement plus efficace de l'innovation, grâce à la mise en place de tribunaux des brevets communautaires dans chaque Etat membre ainsi que d'une cour d'appel commune.

Le brevet communautaire est délivré par une instance unique, l'Office européen des brevets, et est valable sur le territoire des douze Etats membres. Le régime de protection qu'il instaure est adapté à l'accroissement de l'activité transfrontalière des entreprises communautaires.

Il faut aussi souligner que le brevet communautaire n'est nullement imposé par la force à nos industriels. Ceux-ci continueront d'avoir le choix entre brevets nationaux, brevets européens ou ce type particulier de brevets européens que constitue le brevet communautaire. Ce sont les simplifications d'utilisation et les protections renforcées qu'il apporte, qui lui permettront de s'imposer.

En conclusion, mesdames, messieurs les députés, j'aimerais insister sur l'importance qu'il y a pour la France à ratifier d'ici la fin de l'année cet accord. J'y vois au moins trois raisons.

Tout d'abord, ce texte répond à l'attente de nos industriels et constituera un élément important de l'achèvement du marché intérieur.

Ensuite, cet accord n'a pu être adopté en 1989 qu'en raison de l'engagement de la présidence française, et tout particulièrement de Mme Edith Cresson, en sa faveur. Il est nécessaire de réaffirmer aujourd'hui clairement cet engagement vis-à-vis de nos partenaires, alors que certains sont encore hésitants.

Enfin, la France doit, en tout état de cause, faire partie des Etats qui pourront mettre en œuvre cet accord et encourager ainsi concrètement son extension aux Douze.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, les principales observations qu'appelle l'accord qui fait l'objet du projet de loi aujourd'hui soumis à votre approbation.

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

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

Article unique

M. le président. « Article unique. - Est autorisée la ratification de l'accord en matière de brevets communautaires, ensemble la convention relative au brevet européen pour le marché commun (convention sur le brevet communautaire) et un règlement d'exécution, le protocole sur le règlement des litiges en matière de contrefaçon et de validité des brevets communautaires (protocole sur les litiges), le protocole sur les privilèges et immunités de la cour d'appel commune, le protocole sur le statut de la cour d'appel commune, ainsi que

la ratification du protocole relatif à une éventuelle modification des conditions d'entrée en vigueur de l'accord en matière de brevets communautaires, faits à Luxembourg le 15 décembre 1989 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Sur l'article unique du projet de loi, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

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

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

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

3

CONVENTION ENTRE LA FRANCE ET LE ROYAUME DE SUÈDE EN MATIÈRE FISCALE

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

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Suède en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (ensemble un protocole), complétée par un échange de lettres des 14 et 18 mars 1991 (nos 2278, 2377).

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

Article unique

M. le président. « Article unique. — Est autorisée l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Suède en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (ensemble un protocole), signée à Stockholm le 27 novembre 1990, complétée par un échange de lettres des 14 et 18 mars 1991 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Sur l'article unique du projet de loi, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

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

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

4

PROTOCOLE DE MONTRÉAL SUR LA COUCHE D'OZONE

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation d'un amendement au protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (nos 2295, 2347).

La parole est à M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, l'équation destruction de la couche d'ozone, égale C.F.C., égale menace pour la survie de l'espèce humaine, a été clairement établie par une grande majorité de nos concitoyens au cours des dernières années.

L'ozone est un composant minoritaire de l'atmosphère puisqu'il ne représente qu'un millionième de ses composants chimiques. Si la couche d'ozone se trouvait au niveau de la surface de la Terre, son épaisseur ne dépasserait pas quatre

millimètres. Mais son rôle est très important. Présent à une altitude comprise entre 10 et 50 kilomètres, dans la stratosphère, il constitue un bouclier qui assure la protection de la planète car il absorbe les rayonnements ultraviolets du soleil.

Certes, il subsiste des incertitudes scientifiques, une polémique s'est ouverte sur le trou de la couche d'ozone, laquelle connaît, c'est vrai, des variations naturelles au cours des saisons. Certains scientifiques, qui, à mon avis, se sont trompés, comme M. Tazieff, affirment qu'il n'y a pas diminution de la couche d'ozone. Je crois pourtant, à l'heure actuelle, qu'elle est indéniable. Cette diminution aurait atteint un taux de 6 p. 100 au cours des dix dernières années et les scientifiques indiquent que le phénomène s'accélère.

Nous devons donc, nous, hommes politiques - la communauté internationale l'a bien compris - mettre en œuvre le principe de précaution car ce phénomène n'est pas sans conséquences : augmentation du nombre de cancers cutanés, même si aucune preuve n'en a encore été apportée à l'heure actuelle, mais surtout modifications dans la vie marine et déséquilibres dans les cycles végétaux.

Les suspects, qui sont devenus les coupables au cours des dernières années, sont les C.F.C., chlorofluorocarbones et les haïons. Ces composés ont une grande importance dans notre économie puisqu'ils sont présents non seulement dans les aérosols mais également dans la chaîne du froid, dans les solvants utilisés pour la mécanique de précision et l'électronique, dans les mousses comme agents gonflants et isolants. On a identifié aussi d'autres responsables mais dont le rôle nocif est plus mineur : les oxydes d'azote et les explosions thermonucléaires.

On croyait, il y a peu encore, que ces produits n'avaient aucune nocivité du fait de leur stabilité et de leur non toxicité. Mais la durée de vie de certains d'entre eux peut atteindre 400 ans pour certains. C'est dire qu'ils ont largement le temps d'être transportés dans les hautes couches de l'atmosphère - vingt ou trente ans suffisent - et d'y détruire l'ozone.

Le défi lancé à nos industriels fut de trouver des substituts jouant le même rôle dans l'industrie mais comprenant une plus faible proportion de chlore et ne présentant donc pas les dangers des chlorofluorocarbones. On les a trouvés ; leur pouvoir de nuisance pour l'ozone est plus réduit mais certains peuvent comporter d'autres risques pour l'environnement, risques qui sont mesurables. Ils ne se substitueront aux C.F.C. que dans un certain nombre d'utilisations. Mais ce n'est pas le cas pour les extincteurs utilisés notamment dans les T.G.V., sur les plates-formes de forage, dans les chambres d'ordinateurs. On a donc essayé de trouver des solutions requérant moins de C.F.C., c'est-à-dire de mettre en œuvre des technologies propres.

Enfin, on a essayé de récupérer et de recycler ces produits.

Néanmoins, la communauté internationale s'interroge depuis 1985 où une convention fut signée à Vienne. Elle a signé en 1987 le protocole de Montréal : réduction des C.F.C. de 50 p. 100 d'ici à l'an 2000, gel de la production et de la consommation des halons utilisés dans la chaîne du froid.

Le défi a été relevé par les industriels et, aujourd'hui, il s'agit d'accélérer le système de protection grâce à l'amendement de Londres qui va plus vite et plus loin que le protocole de Montréal auquel les grands pays producteurs avaient adhéré.

Toutefois, il y a un monde entre les principes et leur application. Les Américains ont, les premiers, interdit l'utilisation des C.F.C. dans les aérosols et institué une taxe sur les C.F.C. dans le cadre du *Clean air act*. Je ferai d'ailleurs des propositions allant dans le même sens au niveau de la Communauté européenne. Mais il y a de nombreuses dérogations. La limitation concerne principalement les aérosols et, surtout, les entrepreneurs et les industriels américains ont négocié des droits à produire avec des pays qui n'ont pas signé la convention de Montréal, comme Taiwan et la Corée. C'est intolérable. Il faut qu'une commission du Parlement européen, où siègeraient des représentants des parlements nationaux, suive cette question. Il n'est pas normal qu'au moment où l'on signe une convention internationale, certains négocient des droits à produire avec des pays qui ne l'ont pas signée.

Le renforcement de la législation va dans le bon sens. Le calendrier était trop large. L'amendement de Londres prévoit la suppression totale des C.F.C. d'ici à l'an 2000 et un élargis-

sement du champ d'application du protocole de Montréal, notamment au méthylchloroforme et au tétrachlorure de carbone.

L'amendement prévoit, par ailleurs, que les produits de substitution, qui sont moins dangereux pour la couche d'ozone, mais dont on n'a peut-être pas mesuré toutes les incidences sur l'environnement, seront abandonnés au plus tard en 2040 et peut-être avant. Une telle durée permettra aux industriels d'amortir les investissements nécessaires.

Pour qu'une convention soit efficace, puisque nous habitons la même planète, tous les pays doivent la signer. Or cinquante-trois pays seulement ont signé le protocole de Montréal.

Les pays du Sud notamment n'y ont pas adhéré. Pour eux, en effet, il n'y a pas de raison que les pays du Nord qui ont développé leur système industriel grâce à certains composés figent le rapport des forces économiques à un moment donné.

C'est ce qui a incité la France à proposer la création d'un fonds multilatéral pour doter les pays en voie de développement de ressources additionnelles. Il a été évalué à 200 millions de dollars et la contribution française annuelle serait de 5,28 millions de dollars. C'est la seule façon de rendre ce dispositif efficace !

Au niveau communautaire et au niveau national, nous pouvons aller plus loin, monsieur le secrétaire d'Etat.

Lors des négociations de Londres, la Communauté a été reconnue comme constituant un ensemble unique pour l'application des mesures de réglementation. Les industriels européens pourront ainsi négocier un certain nombre de droits à produire. Par ailleurs, la Communauté a adopté un calendrier de réduction plus contraignant que celui déterminé à Londres, puisque l'on doit arriver à la suppression totale des C.F.C. le 30 juin 1997.

Il serait souhaitable cependant que la Communauté prenne l'initiative d'adopter deux types de mesures destinées à renforcer le dispositif de protection de l'ozone.

Tout d'abord, il importe de définir au niveau communautaire des règles communes concernant l'attribution des écolabels. En effet, certains pays comme le Danemark et les Pays-Bas ont mis en place des produits de substitution qui ne détruisent pas la couche d'ozone mais qui ont d'autres effets pervers sur l'environnement.

Par ailleurs, il faudrait mettre en place au niveau européen un mécanisme de taxation des productions de C.F.C., afin de réduire plus vite l'utilisation de ces substances. Les fonds ainsi récupérés pourraient être redistribués pour financer des opérations de récupération, de recyclage et de destruction. Le dispositif pourrait s'apparenter à la taxe de coresponsabilité qui fut mise en vigueur dans le cadre de la politique agricole commune.

Au niveau national, l'adoption du protocole de Montréal a incité le gouvernement français à signer des conventions avec les professionnels, dans lesquelles ils s'engagent notamment à mettre en œuvre des programmes de réduction.

Le ministère de l'environnement pense à d'autres actions. Il est envisagé de rendre obligatoire l'étiquetage des produits n'utilisant pas de C.F.C. Le Gouvernement souhaite interdire l'utilisation des C.F.C. dans les produits neufs, au fur et à mesure de la disponibilité des substituts. Enfin, l'objectif est de faciliter les opérations de récupération et de recyclage des C.F.C.

Les Etats-Unis et un certain nombre de pays taxent déjà les C.F.C. Nos industriels ne sont pas opposés à une telle taxation et je déposerai une proposition de loi en ce sens pour aller encore plus vite dans la protection de l'environnement.

En conclusion, si le mécanisme de négociation de cette convention a été exemplaire, il n'est pas tolérable que, sur des problèmes d'une aussi grande importance, le Parlement ne soit aujourd'hui qu'une chambre d'enregistrement. Il ne peut que ratifier sans avoir pu discuter au préalable.

M. Roger Gouhlar. Vous avez raison.

M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur. Il y a de plus en plus de conventions internationales et le Parlement doit être informé en amont. Lorsqu'il s'agit de conventions importantes, ce qui est le cas de celle-ci, il faut associer un

membre de la commission des affaires étrangères. Cela irait dans le sens de la revalorisation du travail parlementaire, dont on parle beaucoup.

La commission a voté à l'unanimité ce projet autorisant l'approbation d'un amendement au protocole de Montréal. Pour réussir à protéger l'environnement, il faut l'adhésion de tous, et la France a joué un rôle important dans ce domaine. Je vous demande, mes chers collègues, d'adopter ce projet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, je tiens à remercier votre rapporteur pour la manière dont il a présenté le projet de loi. Permettez-moi maintenant d'en souligner quelques éléments essentiels.

L'amendement au protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone a un triple objectif :

Tout d'abord, l'accélération du calendrier d'élimination des C.F.C. et la réglementation de nouvelles substances afin de prendre en compte les résultats des recherches scientifiques destinées : diminuer les atteintes à la couche d'ozone. Notons à ce propos que l'ensemble des dispositions techniques ont été transcrites dans la réglementation communautaire en mars 1991.

Ensuite, la création d'un fonds multilatéral destiné à prendre en charge certains surcoûts liés aux mesures visant à l'élimination des C.F.C. et autres substances réglementées par le protocole de Montréal dans les pays en développement.

Enfin, le renforcement de la réglementation des échanges commerciaux avec les Etats non partie au protocole.

La convention de Vienne de 1985 sur la protection de la couche d'ozone n'était qu'un accord-cadre. Les premières mesures concrètes ont résulté du protocole de Montréal de 1987 qui énumérait des substances à éliminer, essentiellement les C.F.C., et formulait un premier calendrier : diminution de 50 p. 100 de la production en l'an 2000.

Les progrès rapides de la recherche sur la couche d'ozone ont mis en évidence la nécessité d'une action plus ambitieuse comportant une amélioration notable du calendrier d'élimination - 100 p. 100 en l'an 2000 -, l'inclusion de nouvelles substances également nocives, l'association d'un plus grand nombre de pays et notamment les pays en développement les plus importants afin d'éviter des phénomènes de délocalisation de la production et les risques entraînés par la diffusion de la production et l'augmentation de la consommation de C.F.C. dans certains pays en développement importants, notamment au titre de la réfrigération et de la climatisation.

Le principal apport de l'amendement qui vous est présenté est la mise en place d'un mécanisme financier.

Ce mécanisme transitoire est mis en œuvre en coopération avec la Banque mondiale, le programme des Nations unies pour le développement, et le programme des Nations unies pour l'environnement.

Il est placé sous le contrôle des parties contractantes par l'intermédiaire d'un comité exécutif composé à parts égales de donateurs et de bénéficiaires. La France en fera partie à partir de 1993.

Le montant de ce fond s'élève à 200 millions de dollars pour les trois premières années. Les contributions seront réparties selon la clef des Nations unies : la France apportera 7,20 p. 100 du montant, soit 14,5 millions de francs sur trois ans.

Ce fonds multilatéral servira principalement à financer les coûts supplémentaires impliqués par la mise en œuvre de l'accord dans les pays en développement.

L'amendement au protocole de Montréal constitue une importante étape dans le traitement des problèmes mondiaux d'environnement.

C'est le premier accord associant les pays du Nord et du Sud autour de mesures techniques strictes, impliquant d'importants changements concrets d'assistance financière et technique au bénéfice des pays en développement.

Pour les autres négociations de même nature, il atteste qu'un accord est possible sur ces questions complexes, et notamment pour la négociation sur l'effet de serre.

Notre pays a, dans ce contexte, plusieurs motifs de satisfaction.

Il a vu dans cet accord se concrétiser la solidarité Nord-Sud en matière d'environnement mondial. Nous avons en outre vu reconnaître avec satisfaction le rôle de la Banque mondiale dans la mise en place du fonds multilatéral transitoire qui s'inspire du fonds pour l'environnement mondial que la France avait proposé de mettre en place il y a deux ans.

Il a été l'un des moteurs d'une meilleure défense de l'environnement, grâce à l'accélération du calendrier et à l'élargissement des substances réglementées.

Vous avez souhaité, monsieur le rapporteur, qu'il y ait une concertation en amont entre la commission des affaires étrangères et le Gouvernement. Je ne manquerai pas, bien entendu, de faire part de votre souhait au ministre d'Etat.

M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur. Puis-je vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur, avec l'accord de M. le secrétaire d'Etat.

M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur. M. le ministre d'Etat nous a déjà dit que cela devrait être mis en œuvre. M. Bellon reviendra sans doute sur ce point, mais on attend des faits concrets.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Vous en aurez sûrement !

Le Gouvernement vous demande donc, mesdames, messieurs, de bien vouloir autoriser l'approbation de cet amendement au protocole de Montréal relatif à des substances appauvrissant la couche d'ozone. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. François-Michel Gonnnot.

M. François-Michel Gonnnot. Monsieur le secrétaire d'Etat, je me réjouis au nom du groupe U.D.F. qu'un tel débat soit organisé. Je regrette cependant que l'hémicycle soit bien vide et que le Gouvernement ne soit pas représenté, comme il aurait dû l'être, par le ministre des affaires étrangères, qui est tout de même responsable de la signature de la convention et de la négociation de Londres, voire par le ministre de l'environnement auquel nous aurions pu poser quelques questions opportunes.

Le fameux trou d'ozone, au-dessus de l'Antarctique notamment, et l'amincissement de la couche d'ozone dans les zones tempérées sont des points très controversés par les scientifiques. Il eût été intéressant que le ministre de l'environnement explique précisément à la représentation nationale ce qu'il en est.

Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, qui avez aujourd'hui une compétence en matière internationale et en matière d'environnement, je joins ma voix et celle de mon groupe à celle du rapporteur qui, il y a quelques instants, a souligné le manque de concertation et le manque de considération du Gouvernement à l'égard des parlementaires qui n'ont été associés à aucun moment aux négociations du protocole et qui n'en ont même pas été informés. Le Parlement est ficelé par une procédure qui fait qu'il doit voter ou refuser la ratification d'un accord international, sans pouvoir l'amender.

Plus grave, et cela n'a pas été souligné par le rapporteur, une partie des accords de Londres ne nous sont pas soumis aujourd'hui parce qu'ils n'ont pas besoin d'être ratifiés. C'est notamment le cas du calendrier de réduction des substances déjà réglementées par le protocole de Montréal qui est plus contraignant et qui aboutira à interdire la production des C.F.C. et des halons d'ici au 30 juin 1999.

Plus grave encore, et même s'il faut s'en réjouir par ailleurs, la Communauté européenne s'est engagée, par un règlement en date du 4 mars 1991, dans un processus d'accélération de l'application de l'amendement de Londres, qui devrait permettre de ramener la date d'arrêt total de production de C.F.C. au 30 juin 1997 dans le cadre de la Communauté. Cela a été possible grâce aux efforts de recherche et de conversion de nos industriels dont le rôle a été majeur et exemplaire, mais, là encore, le Parlement n'a pas été associé.

Le débat d'aujourd'hui est donc en quelque sorte court-circuité par des engagements internationaux conclus par ailleurs et par l'absence des membres qualifiés du Gouverne-

ment. Il eût été effectivement intéressant de les entendre se prononcer sur les propositions contenues dans le rapport de M. Le Déaut.

Sur les C.F.C., les industriels français et européens ont joué un rôle primordial et les décisions engagent l'avenir de l'industrie française et européenne. Je suis désolé que la procédure mais aussi le peu de considération du Gouvernement à notre égard aboutissent à nous faire débattre en fin de matinée, un peu pressés, dans un hémicycle vide, d'un sujet qui engage, je crois, l'avenir des générations futures !

M. le président. La parole est à M. André Bellon, vice-président de la commission.

M. André Bellon, vice-président. Le problème de l'information du Parlement a été évoqué déjà à plusieurs reprises, non devant M. Georges Sarre dont les activités ne sont aujourd'hui internationales qu'un peu par hasard, du moins sur ces textes, mais devant les ministres concernés.

J'avais moi-même proposé à la commission de suggérer au Quai d'Orsay que, pour un certain nombre de conventions, pas toutes parce qu'il y en a des centaines mais pour les plus importantes et celles qui peuvent poser problème, des parlementaires soient associés en amont. On nous avait répondu que la question serait étudiée.

Un an plus tard, j'ai proposé à nouveau, au nom de la commission, qu'une telle procédure soit institutionnalisée. Mme Guigou a considéré devant l'Assemblée, ce jour-là, que c'était une idée intéressante, dont elle n'avait pas eu connaissance, mais qu'elle allait faire examiner. Cela lui paraissait tout à fait opératoire et positif.

Cela fait un an ! Nous posons, à nouveau, la question aujourd'hui. C'est une demande tout à fait sérieuse. Une telle disposition serait de nature à améliorer très sérieusement le travail parlementaire.

M. Jean-Yves Le Déaut, rapporteur. Bravo !

M. Roger Gouhier. C'est indispensable !

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

La discussion générale est close.

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

Article unique

M. le président. « Article unique. – Est autorisée l'approbation de l'amendement au protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté à Londres le 29 juin 1990 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Sur l'article unique du projet de loi, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

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

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

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

5

CONVENTION ENTRE LA FRANCE ET MAURICE RELATIVE AUX INFRACTIONS DOUANIÈRES

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Maurice relative à l'assistance administrative mutuelle internationale en vue de prévenir, rechercher et réprimer les infractions douanières (nos 2294, 2389).

La parole est à M. Michel Bérégovoy, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Michel Bérégovoy, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis vise à autoriser l'approbation d'une convention relative à l'assistance administrative mutuelle en matière douanière avec le Gouvernement de l'île Maurice.

Cette convention a été négociée à la demande des autorités mauriciennes et signée à Paris le 5 avril 1991.

Le texte permet de renforcer la coopération douanière entre la France et l'île Maurice, grâce à la communication, spontanée ou sur demande, de renseignements : à la possibilité d'utiliser ces renseignements ou documents devant les tribunaux ; à la faculté, pour chacune des administrations douanières, d'autoriser ses agents à comparaître devant les tribunaux de l'autre Etat ; à des relations directes entre agents habilités.

L'assistance prévue par cette convention peut toutefois être refusée lorsqu'elle est susceptible de porter atteinte à la souveraineté nationale, à la sécurité publique, à l'ordre public, ou qu'elle implique la violation d'un secret industriel, commercial ou professionnel. Cette clause est habituelle dans ce type de convention.

En tout état de cause, le refus d'assistance doit être motivé.

Ce texte ne s'écarte pas des conventions d'assistance en matière douanière déjà conclues par la France, notamment avec Madagascar en 1990.

Cet accord s'inscrit dans un contexte économique très favorable.

La France est, actuellement, le premier fournisseur de l'île et son deuxième client, avec une part de marché qui a progressé de 35 p. 100 depuis 1982 ; nos exportations ont quintuplé pendant la même période.

La France est la deuxième source d'investissements étrangers privés, après Hong-kong, représentant 11 p. 100 du total.

L'extension et la modernisation des équipements publics ont été bénéfiques pour les entreprises françaises, qui ont obtenu l'adjudication de plusieurs grands contrats depuis deux ans. Certains grands projets mauriciens suscitent un vif intérêt de nos entreprises. De nouveaux domaines d'intervention sont envisagés en matière d'aménagement du territoire et d'environnement, d'appui aux efforts de réorientation de la zone franche vers d'autres branches que le textile, de modernisation de l'industrie sucrière.

Cependant, ces perspectives prometteuses doivent prendre en compte la concurrence asiatique qui, là comme ailleurs, est très vive.

La signature de cette convention se situe dans un contexte de relations traditionnellement bonnes et peu affectées par les revendications mauriciennes sur l'îlot de Tromelin. Dans cette région du monde où pèsent bien des incertitudes, l'île Maurice apparaît comme un modèle de dynamisme économique respectant la démocratie.

Je tiens enfin à préciser que cette région du monde, et en particulier l'île Maurice, est très francophone.

Dans ces conditions, votre commission ne peut que vous recommander l'adoption du présent projet de loi.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, la convention d'assistance administrative mutuelle en matière douanière que la France a signée avec l'île Maurice, le 5 avril 1991, ne s'écarte pas des accords de même nature que nous avons déjà conclus avec une vingtaine d'Etats, et sur lesquels votre assemblée a eu à se prononcer.

Ces accords, fondés sur la réciprocité, ont pour objet de lutter contre la fraude douanière en instituant une coopération entre les services douaniers des deux Etats.

Le dispositif, désormais habituel, prévoit que cette coopération s'exerce tout d'abord par la communication - spontanée ou sur demande - de renseignements sur les opérations irrégulières constatées ou projetées, sur les nouvelles méthodes de fraude, sur les mouvements de marchandises illicites, sur l'utilisation de certains moyens de transport ainsi que sur les personnes suspectes.

L'accord prévoit également la possibilité d'utiliser ces renseignements devant les tribunaux et permet à chacune des administrations douanières d'autoriser ses agents à comparaître devant les tribunaux de l'autre Etat.

Enfin, ce mécanisme est complété par l'organisation de relations directes entre agents habilités des administrations douanières des deux Etats.

Toutefois, l'assistance est assortie de certaines limites. En effet, elle peut être refusée lorsqu'elle est susceptible de porter atteinte à la souveraineté nationale, à la sécurité publique, à l'ordre public, ou qu'elle implique la violation d'un secret industriel, commercial ou professionnel.

Cette collaboration, dans le domaine particulier de la lutte contre les infractions douanières, s'inscrit dans le cadre des relations traditionnellement bonnes et des rapports économiques denses que nous entretenons, aux niveaux tant bilatéral que communautaire, avec l'île Maurice.

Le Gouvernement vous demande donc de bien vouloir autoriser l'approbation de cette convention franco-mauricienne d'assistance administrative mutuelle en matière douanière.

M. André Bellon, vice-président de la commission. Excellent !

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

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

Article unique

M. le président. « Article unique. - Est autorisée l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Maurice relative à l'assistance administrative mutuelle internationale en vue de prévenir, rechercher et réprimer les infractions douanières, signée à Paris le 5 avril 1991 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Sur l'article unique du projet de loi, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

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

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

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue pour quelques instants.

(La séance, suspendue à douze heures quinze, est reprise à douze heures vingt-cinq.)

M. le président. La séance est reprise.

6

ACCORD ENTRE LA FRANCE ET LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO RELATIF A LA CONSTRUCTION D'UN TUNNEL ROUTIER

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

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant l'approbation d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco relatif à la construction d'un tunnel destiné à relier le réseau routier monégasque à la route nationale 7 (nos 2279, 2346).

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

Article unique

M. le président. « Article unique. - Est autorisée l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de Son Altesse Sérénissime le Prince de Monaco relatif à la construction d'un tunnel destiné à relier le réseau routier monégasque à la route nationale 7, signé à Monaco, le 19 avril 1991, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Sur l'article unique du projet de loi, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

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

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

7

ACCORD ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE RELATIF A LA CONSTRUCTION D'UN TUNNEL ROUTIER AU COL DU SOMPORT

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord entre la République française et le Royaume d'Espagne en vue de la construction d'un tunnel routier au col du Somport (nos 2336, 2338).

La parole est à M. André Labarrère, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. André Labarrère, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, mes chers collègues, le présent projet de loi vise à autoriser la ratification d'un accord entre la France et l'Espagne, en vue de la construction d'un tunnel routier au col du Somport.

Cet accord concrétise la concertation franco-espagnole qui vise un objectif plus vaste : l'amélioration des liaisons transpyrénéennes.

Dans ce contexte, les accords du 20 décembre 1988 entre le ministre français de l'équipement et le ministre espagnol des travaux publics décidaient la création d'un groupe mixte de travail chargé d'étudier la faisabilité d'un tunnel routier sous le col du Somport.

En 1989, les services de l'équipement français et espagnol réalisaient conjointement études techniques et sondages de reconnaissance.

L'accord était signé le 25 avril 1991 à Paris. Un communiqué du ministère de l'équipement publié à cette occasion évoquait l'atout économique important de ce tunnel pour les collectivités locales concernées, puisque celui-ci permettra une mise en rapport des bassins d'emplois des deux versants de la frontière.

L'examen du texte qui nous est soumis appelle différentes remarques touchant à l'aménagement régional dans la perspective européenne, à l'intérêt économique du projet, à la protection de l'environnement - ce qui est un fait capital, contrairement à tout ce qui est dit - et au contenu de l'accord.

D'abord, l'aménagement régional. Chacun le sait, la voie Pau-Saragosse est partie intégrante de l'axe européen « E 7 » visé dans l'accord européen sur les grandes routes de trafic international, signé à Genève le 15 novembre 1975, dans le cadre duquel les Etats signataires se sont engagés à coordonner la construction et l'aménagement des routes d'intérêt international.

Bien que constituant l'un des quatre principaux points de passage transpyrénéen, cette voie est toutefois loin d'offrir les mêmes facilités de circulation que les deux itinéraires situés aux extrémités de la chaîne pyrénéenne.

Dans la perspective de l'Europe de 1993, la modernisation de ce réseau s'avère indispensable, de même d'ailleurs que celle de l'itinéraire Toulouse-Barcelone par le tunnel du Puy-morrens, déjà en cours de réalisation.

L'itinéraire Pau-Saragosse emprunte la nationale 134 sur le versant français puis, après le franchissement du col du Somport, à 1 632 mètres d'altitude, la nationale 330, côté espagnol. En période hivernale, les chutes de neige, impliquant

l'emploi d'équipements spéciaux, dissuadent les transporteurs et les incitent à faire des détours par les extrémités de la chaîne pyrénéenne.

Chacun sait que le col est par ailleurs fréquemment engorgé en période estivale.

De plus, à partir des Forges d'Abel, la nationale 134, qui traverse le Parc national des Pyrénées, se présente sous la forme d'une route étroite, très belle, certes, mais à forte dénivellation. Le respect du cadre exceptionnel - notre souci à tous - du parc national rend problématique tout projet de modernisation de la chaussée existante.

L'accord qui nous est soumis prévoit tout simplement le percement d'un tunnel de 8 600 mètres sous le col à partir des Forges d'Abel jusqu'à Canfranc.

Cette solution permet tout à la fois de s'affranchir des problèmes d'intempéries hivernales, d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité, de réduire notablement les temps de parcours - il y a, derrière les Pyrénées, du côté espagnol, un million de personnes - et, surtout, de supprimer tout trafic de poids lourds dans la traversée du parc.

La construction du tunnel n'est que l'un des aspects de la modernisation de cet axe, et s'accompagne de la construction d'une autoroute sur les sections Pau-Oloron et Oloron-Asasp.

Pour la section Asasp-Forge d'Abel, la réfection de la chaussée est prévue, ainsi que la création d'une voie spéciale pour les véhicules lents, compte tenu de la pente sur la section comprise entre Urdes et les Forges d'Abel, de même que la déviation des agglomérations.

L'accès au tunnel sera gratuit.

J'en viens à l'impact économique du projet. Je rappelle, car les Français ignorent totalement la géographie, que le tronçon Pau-Saragosse est le tronc commun des axes Toulouse-Madrid-Séville et Paris-Bordeaux-Valence.

C'est donc un itinéraire extrêmement important. Il met en relation directe les deux bassins agro-industriels complémentaires de l'Ebre au Sud et de l'Adour-Garonne au Nord, ainsi que le pôle urbain de Saragosse et le réseau de villes de Pau-Tarbes-Lourdes.

C'est dire l'intérêt du projet pour le désenclavement des régions voisines de la frontière.

Le bénéfice est également manifeste sur le plan touristique pour les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées.

Par ailleurs, qui voudrait priver Lourdes d'un afflux de pèlerins plus important ? On veut aller voir la Vierge plus vite, c'est tout à fait normal ! (Sourires.)

M. André Bellon, vice-président de la commission. C'est un miracle !

M. André Labarrère, rapporteur. La réalisation de ce tunnel ne peut que favoriser les échanges culturels, notamment universitaires, qui furent historiquement féconds. Chacun sait qu'ils ont été très importants entre l'Aragon et le Béarn. Nous affirmons que cet axe est un des maillons de l'intégration européenne de la péninsule ibérique.

Sur l'impact écologique de ce tunnel, que n'a-t-on entendu ? Que d'insultes ! Que d'injures ! Que de manifestations !

La contestation écologique, regroupée autour de la Coordination pour la sauvegarde active de la vallée d'Aspe, est vive depuis 1990. Les écologistes ont d'abord souligné que le tunnel commencerait sur le territoire du parc national. Ils avaient raison. Leurs revendications ont été entendues, l'entrée du tunnel a été avancée et, le 9 août dernier, M. le ministre de l'équipement a arrêté le tracé définitif du tunnel. Je viens de lire une lettre de protestation de M. Waechter. J'avoue qu'il a un certain talent littéraire, mais, pour les arguments... Il faut répéter que le tunnel permettra d'éviter totalement le parc national.

L'accent a ensuite été mis sur les risques encourus par les rapaces, la faune aquatique et les ours.

Commençons par les rapaces. Les avis des milieux de la protection de la nature sont partagés quant aux menaces qui pèsent sur les différentes espèces. Je vous assure que les polémiques à ce sujet dans ma bonne ville de Pau, à la M.J.C. en particulier, c'est quelque chose ! (Sourires.)

Alors, chers amis, soyons un peu romantiques et pensons aux milans noirs, aux aigles royaux, aux vautours fauves, aux gypaètes barbus, aux faucons pèlerins, aux grands tétras et

aux grands ducs. Mais, patatras ! la plupart de ces espèces vivent et nidifient extrêmement loin du Somport. Alors il ne faut pas exagérer !

La faune aquatique ? Dieu sait si, député maintenant depuis vingt-quatre ans, je connais l'importance des pêcheurs, et je ne suis pas le seul dans cette assemblée ! Vous imaginez bien que cet aspect du problème a été examiné de très près : la faune aquatique n'est en rien menacée, les rectifications ponctuelles du Gave d'Aspe n'affecteront que 1 p. 100 de son cours.

Quant aux ours, j'en ai ras-le-bol, moi, des ours ! Certes, je suis pour les ours. Il y en a treize dans les Pyrénées. C'est extraordinaire. C'est magnifique. Ça prouve simplement que les Béarnais ont su s'intéresser à eux et, pourtant, les ours ne votent pas !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Pas encore ! (Rires.)

M. André Labarrère, rapporteur. On ne va pas couper la vallée en deux. On nous dit qu'il faut respecter le biotope de l'ours. Mais, ils ne sont pas là, les ours ! On les voit juste de temps en temps un peu plus loin...

M. Jean-Yves Le Déaut. Ils peuvent venir ! (Sourires.)

M. André Labarrère, rapporteur. Mais on va prévoir des aménagements spéciaux pour leur permettre de passer. C'est formidable, non ? Actuellement ils n'ont rien ! Ils ne savent d'ailleurs pas qu'ils n'ont rien ! (Rires.)

Les associations écologistes réclament - et c'est le plus important - la relance de la voie ferroviaire. Mais, mes chers collègues, ce projet, n'empêche en rien la réalisation de la voie ferrée ! Je tiens à le dire de façon officielle : moi, je suis pour la réouverture de Pau-Canfran. Cette voie ferrée est nécessaire et elle n'est en rien contradictoire avec l'existence du tunnel routier.

M. Jean-Yves Le Déaut. Transports combinés !

M. André Labarrère, rapporteur. Je voudrais surtout, avant de terminer, souligner l'importante contribution apportée par la construction du tunnel à la protection de l'environnement puisque, dans la partie haute de la nationale 134, le trafic sera allégé. La voie sera déclassée, rendue à l'administration du parc. Alors, que veulent les écologistes ? L'abandon de sa réfection, devenue inutile, permettra de conserver en l'état des sites exceptionnels, tel celui des Gorges d'Anglus.

Il faudrait d'ailleurs que les écologistes s'entendent ! Je rappellerai qu'il existe une charte pour la protection des Pyrénées, réalisée par la commission interrégionale des associations de protection des Pyrénées en 1988. Les rédacteurs ne s'y sont pas trompés, puisqu'ils précisent le soutien des associations aux projets du Puymorens et du Somport et soulignent que « le tunnel est une solution écologique propre et acceptable pour le passage de la route transpyrénéenne ».

Tous les élus du département, quelles que soient leurs opinions, sont favorables à ce tunnel. Alors, pas de chantage électoral ! Les électeurs feront ce qu'ils voudront. Les Verts aussi. Antoine Waechter me menace. Je ne serai jamais battu, moi. Pourquoi se fatigue-t-il ? (Sourires.) Regardons donc les choses tout simplement et en face.

Je ne pense pas qu'il soit utile d'entrer dans le détail de toutes les dispositions de l'accord, puisqu'il se fait tard, cher président Raymond Forni, et qu'elles figurent dans mon rapport.

Je dirai simplement qu'un cofinancement des Communautés européennes a été sollicité et obtenu, compte tenu de l'intérêt européen du projet. Le coût du projet est estimé à 1,1 milliard de francs, répartis au prorata de la longueur des sections du tunnel, le coût de la section française du tunnel étant évalué à 370 millions de francs.

Compte tenu de la participation européenne - 98 millions de francs - et de la réutilisation des crédits initialement destinés à l'aménagement de la route nationale 134 entre la future entrée du tunnel et le col - puisqu'on ne touche pas au parc national des Pyrénées - c'est une dépense de 182 millions de francs, seulement, qui restera à la charge de la partie française. Elle sera financée à concurrence de 50 p. 100 par l'Etat, 30 p. 100 par la région Aquitaine et 20 p. 100 par le département des Pyrénées-Atlantiques.

L'accord entrera en vigueur après notification des procédures constitutionnelles requises. Le congrès des députés et le Sénat espagnols l'ont, d'ores et déjà, intelligemment

approuvé. Je suis sûr que vous êtes aussi intelligents et que vous l'adopterez également, comme l'a fait la commission des affaires étrangères.

Ce projet est absolument vital pour notre région. Moi, j'aime les ours, mais j'aime aussi qu'une région puisse se développer économiquement.

M. François Bayrou. Très bien !

M. le président. La parole est à M. André Bellon, vice-président de la commission.

M. André Bellon, vice-président de la commission. Monsieur le président, la commission a voté la ratification de la convention, mais a formulé une observation, concernant précisément les transports, que je souhaiterais, avec l'accord de M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux, vous livrer avant son intervention.

Au-delà de la ratification de cet accord, et donc de la construction d'un tunnel, un débat a eu lieu au sein de la commission sur les conséquences économiques d'une telle disposition pour l'Europe.

Considérant que l'évolution de l'Europe allait conduire à un développement considérable des transports de marchandises, notamment par voies routières, et prenant en compte, à ce titre, les risques de développement du trafic des camions sur les routes européennes, la commission a émis le vœu que des réflexions approfondies soient engagées sur l'utilisation des voies ferrées pour les transports de marchandises.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux.

M. George Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, l'accord entre la République française et le Royaume d'Espagne que j'ai aujourd'hui l'honneur de vous présenter vise la construction d'un tunnel routier destiné à améliorer, en évitant le passage par le col du Somport, la liaison entre la route nationale française 134 et la route nationale espagnole 330.

Comme l'a excellemment exposé M. Labarrère, l'accord estime à environ 1 milliard de francs le coût de cette infrastructure. Conformément aux dispositions prévues, il sera pris en charge par les deux Etats, à hauteur de 68 p. 100 pour l'Espagne et de 32 p. 100 pour la France, au prorata, évidemment, des sections du tunnel situées sur le territoire de chacun des deux Etats.

Il convient, à cet égard, de noter que ce projet bénéficie d'un financement communautaire dont la part correspondant à notre pays s'élève à 98 millions de francs.

Afin de permettre une mise en œuvre coordonnée de la construction du tunnel, l'accord prévoit la création d'une commission technique mixte franco-espagnole qui aura notamment pour tâche de permettre aux deux parties d'assurer conjointement le contrôle des études et de la réalisation de l'ouvrage ; d'élaborer un protocole qui définira les dispositions relatives à la situation et aux caractéristiques techniques du tunnel et de ses accès immédiats ; de donner un avis sur les réponses aux appels d'offre ainsi que sur la définition et la répartition des coûts des équipements du tunnel, et de suivre - ce qui est bien normal - l'exécution des travaux par les deux maîtres d'œuvre.

L'accord prévoit, en outre, la préparation de l'avant-projet de l'ouvrage par la partie française et la réalisation des études géologiques et hydrogéologiques par la partie espagnole. Cette disposition reprend la répartition des tâches sur laquelle s'étaient accordés les deux Etats, lors de la réalisation des premières études de faisabilité.

Il convient également de souligner le rôle de la commission internationale des Pyrénées à laquelle les deux Etats ont confié la tâche de matérialiser, le moment venu, la délimitation de la frontière dans le tunnel.

Etudié à partir de 1985, dans le cadre des réflexions menées par les responsables français et espagnols en vue d'un aménagement concerté du territoire et des voies de communication des régions frontalières, cet ouvrage contribuera au développement des communications entre les régions de Pau et de Saragosse - c'est important -, à l'amélioration d'un point important de franchissement transpyrénéen situé sur l'itinéraire routier européen « E 7 », au renforcement significatif des conditions de sécurité du trafic routier en ce point

de passage de la frontière, en saison hivernale notamment - c'est un aspect qu'il ne faut pas négliger - , à la protection - et vous avez insisté sur ce point, monsieur le rapporteur - du milieu naturel et de l'environnement, en « asséchant », si j'ose dire, le trafic routier de surface qui, jusqu'à présent, transitait par le parc national des Pyrénées occidentales pour rejoindre le col du Somport. L'effet sera donc immédiat et spectaculaire !

En outre, la décision d'implanter la tête française du tunnel à l'extérieur - je le souligne fortement - du parc national des Pyrénées occidentales a permis d'assurer l'entier respect de l'intégrité du parc et de la protection de son milieu naturel.

J'ajoute, enfin, que le congrès des députés et le Sénat espagnols ont approuvé cet accord, intelligemment, bien sûr, monsieur le rapporteur (*Sourires*), et massivement.

Je répondrai à M. Bellon que, loin d'être contradictoire avec l'ouverture du tunnel du Somport, la liaison ferroviaire Pau-Canfranc peut lui être complémentaire. En effet, il faut toujours essayer de diversifier les modes de transport sans pour autant « empiler » des projets dont nous n'avons pas le financement.

Une mission de concertation, vous le savez, a été confiée au préfet Carrère. Un débat va être engagé avec les élus et la population. Sur la base des priorités qui ressortiront de ces échanges, des choix seront opérés.

Mais, pour répondre plus précisément à sa question, la réactivation de cette ligne ferroviaire fermée depuis plusieurs années n'est pas écartée. C'est une possibilité. Ce dossier figure à l'ordre du jour du groupe de travail franco-espagnol créé lors du sommet franco-espagnol de novembre 1990 sur les liaisons ferroviaires entre les deux pays.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, les principales observations qu'appelle cet accord franco-espagnol en vue de la construction du tunnel du Somport qui fait l'objet du projet de loi soumis à votre approbation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à Mme Michèle Alliot-Marie.

Mme Michèle Alliot-Marie. Sa géographie devrait permettre au département des Pyrénées-Atlantiques d'être un point de passage obligé, un nœud des échanges européens. En fait, l'Ouest français apparaît comme ayant été assez largement oublié du développement européen. Des études montrent qu'il a reçu moins d'investissements, qu'il a bénéficié de moins de créations d'emplois que bien d'autres. Ainsi, notre département, qui était au-dessous de la moyenne nationale du chômage en 1980, est aujourd'hui assez nettement au-dessus.

Il est, en quelque sorte, devenu un bout d'Europe, une marge de la France, une zone enclavée. C'est la raison pour laquelle la création du tunnel du Somport nous apparaît comme un moyen de désenclaver les Pyrénées-Atlantiques.

S'il n'y a guère en la matière de solution idéale, la solution retenue n'est certainement pas la pire. Car la pire, pour nous, c'est le chômage, la désertification, la mort de notre région, de sa culture et de sa nature par abandon de ceux qui peuvent l'entretenir.

Certains, souvent d'ailleurs extérieurs à notre région, ont durement critiqué ce projet. Je voudrais simplement leur dire que si cette solution n'est pas l'idéal absolu, leurs critiques, elles, apparaissent comme absolues, excessives, tout comme les pressions et les chantages qui ont été exercés sur les élus.

Des études d'impact ont été effectuées de part et d'autre de la frontière. A qui d'ailleurs ferait-on croire que tous les élus départementaux et tous les responsables économiques seraient indifférents à la protection de la nature et des sites de notre région ? L'excès se retourne contre ses auteurs eux-mêmes qui perdent leur crédibilité. Dans la vie, il faut du bon sens, de l'équilibre et de la justice.

Alors, c'est au nom du bon sens, de l'équilibre et de la justice que nous approuvons cet accord.

C'est au nom du bon sens, de l'équilibre et de la justice que nous souhaitons, de la part du Gouvernement et de la Communauté européenne, des efforts d'aménagement du territoire au profit de tout notre département.

C'est au nom du bon sens, de l'équilibre et de la justice que je demande au Gouvernement de prendre en compte les besoins spécifiques du désenclavement et de la relance économique du pays basque, qui existe aussi à côté du Béarn. (*Sourires.*)

M. André Labarrère, rapporteur. Très bien !

M. le président. La parole est à M. Roger Gouhier.

M. Roger Gouhier. Mon collègue et ami Labarrère a défendu avec beaucoup d'esprit les ours, la faune et la flore de son département. Si je suis, moi aussi, soucieux du désenclavement de cette région, j'émettrai néanmoins quelques réserves à cet enthousiasme.

Ce projet de construction d'un tunnel routier au col du Somport entre l'Espagne et la France s'inscrit dans la perspective du Marché unique de 1993 et dans les choix de la Communauté économique européenne qui a besoin de la région aquitaine pour en faire une zone de transit rapide et aussi de « tout-tourisme » où seraient - et malheureusement encore - sacrifiées industrie et agriculture. C'est là une de nos préoccupations.

Les études et les travaux ont commencé avant la ratification par le Parlement. Il serait souhaitable qu'en matière de convention, je rejoins là les nombreuses observations qui ont été faites en ce sens, le Parlement soit associé beaucoup plus à toute la réflexion en amont.

Le Gouvernement compte donc sur une ratification rapide. Mais il serait opportun, pour la démocratie et le respect dû au rôle du Parlement, que cela se passe autrement.

De nombreuses organisations représentatives ont tenu à manifester leur opposition à ce projet nocif pour leur région. J'aimerais que notre assemblée puisse les entendre.

Le sous-développement du Béarn comme du Pays basque est, depuis longtemps, une réalité avec le démantèlement des grandes sociétés du complexe de Lacq, l'affaiblissement de l'aéronautique et la liquidation de dizaines de P.M.E. traditionnelles. C'est si vrai que les cantons limitrophes du tunnel battent - je crois - tous les records de chômage.

Quant à l'exploitation familiale agricole, elle souffre considérablement.

Le tourisme, qui n'est qu'une activité complémentaire, n'assurera pas les équilibres économiques indispensables.

C'est dans ce contexte et dans le cadre des projets de Bruxelles que sont programmés le tunnel du Somport et le raccord de l'autoroute Pau-Oloron vers Aspe.

Pourquoi donc vouloir imposer à marche forcée ces infrastructures ruineuses et dangereuses ? C'est un projet qui coûte cher, cela a été dit. Ainsi, par le biais des impôts départementaux, régionaux, nationaux et par celui des péages aussi...

M. François Bayrou et M. Michel Inchauspé. Il n'y a pas de péage, c'est gratuit !

M. André Labarrère, rapporteur. Même pour les ours ! (*Sourires.*)

M. Roger Gouhier. Ah bon ! Tant mieux ! Collectivités, contribuables et Etat auront tout de même à supporter un lourd fardeau, alors que ces choix ne sont pas forcément les bons. Ces projets massacraient une belle région par de longues saignées et des emprises démesurées.

M. François Bayrou. Allons, allons !

M. Michel Inchauspé. Mais non !

M. Roger Gouhier. Eh oui ! Ces effets négatifs perturberont la qualité de la vie et seront un frein - qu'on le veuille ou non - au développement du tourisme social avec ses locations, ses gîtes, ses campings, quelquefois mis en cause.

Oui, il faut désenclaver cette région et faciliter la circulation des personnes et des marchandises. Mais, c'est possible à moindres coûts et sans perturber les équilibres écologiques.

Ainsi, la route nationale 134 peut être portée à trois voies ; des contournements urbains peuvent être étudiés après avis des élus et des populations.

Il y a surtout la réouverture de la voie ferrée Pau-Canfranc que vous avez évoquée - et je me réjouis à ce propos des informations que vous avez données - et pour laquelle se battent depuis vingt ans les associations, les syndicats et aussi, bien sûr, le parti communiste.

Nous considérons en effet que la complémentarité routier-rail est un atout décisif pour cette belle région. Mais elle s'oppose au tout-routier et à ses multiples inconvénients.

Pour toutes ces raisons, et parce que nous voulons que la discussion se poursuive, les députés communistes ne voteront pas ce texte.

M. André Labarrère, rapporteur. Vous n'aurez quand même pas les voix des écologistes !

M. Roger Gouhier. Je suis moins électoraliste que vous !

M. le président. La parole est à M. François Bayrou.

M. François Bayrou. Le groupe de l'Union du centre approuve avec force ce projet de convention, et, à titre personnel, je veux me réjouir que toutes les formations politiques qui ont des élus nationaux dans le département l'aient défendu.

Je ne vais pas reprendre les arguments économiques qu'a invoqués à juste raison M. le rapporteur. Tout le monde voit bien l'enjeu du point de vue de l'aménagement du territoire : il s'agit de créer un flux économique dans cette région du Sud-Ouest, notamment en mettant en relation la conurbation Pau-Lourdes-Tarbes et Saragosse ainsi que la vallée de l'Ebre, et de renforcer le flux entre Bordeaux et Valence d'un côté, Toulouse et Madrid, de l'autre.

Je ne vais pas non plus revenir sur les arguments écologiques. Je voudrais simplement souligner que, de l'avis de tous ceux qui vivent dans et au bord de la vallée, ce tunnel est un « plus » pour l'environnement parce qu'il libère le parc national d'une grande part du trafic, notamment du trafic poids lourds, lequel va désormais pouvoir éviter le parc national des Pyrénées occidentales, entraînant de ce fait le déclassement de la route nationale qui perturbe ce dernier.

Je veux deux arguments qu'on trouve souvent dans le courrier que nous recevons et qui viennent d'être repris par M. Gouhier.

On nous dit que la population de la vallée d'Aspe, l'une des plus belles vallées pyrénéennes, est contre le tunnel. Eh bien, tous les élus ici présents attestent que, au contraire, l'immense majorité de la population et la totalité des élus de cette vallée sont pour, et Michel Inchauspé, qui est député de la vallée d'Aspe, vous le répètera !

On nous dit que le gage d'Aspe va être bétonné. En réalité, il va être rectifié sur moins de 1 p. 100 de son cours pour sauver le rail, et les aménagements déjà faits prouvent à quel point cette rectification est, en réalité, parfaitement respectueuse du paysage.

Enfin, je veux dire à mon tour à quel point nous sommes pour la réouverture de la voie ferrée. Un certain nombre d'entre nous militent depuis longtemps pour cette idée. Ma conviction personnelle est que, dans les décennies qui viennent, le transport par rail va reprendre de l'importance. Nous sommes persuadés que la voie ferrée Pau-Canfranc sera réouverte. C'est la raison pour laquelle nous avons insisté tous ensemble pour que jamais l'emprise de la route ne se fasse au détriment du rail. Nous avons intégralement conservé l'emprise de la voie ferroviaire. La question du rail demeure ouverte et nous soutiendrons cette solution.

En résumé, notre conviction est qu'il s'agit d'un progrès très important pour cette vallée. Je veux rendre hommage à la communauté des élus qui se sont battus pour elle, en particulier au promoteur de cette idée, on ne le nomme pas assez, Michel Inchauspé, ainsi qu'à André Labarrère, à Alain Lamassoure et à Michèle Alliot-Marie. La participation financière des collectivités locales prouve à quel point tous ceux qui sont parties prenantes du développement local soutiennent ce projet.

M. André Labarrère, rapporteur. Pour une fois, j'applaudis M. Bayrou !

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

M. Michel Inchauspé. Quel consensus, pour une fois ! Je remercie évidemment tous mes collègues qui soutiennent ce projet, car je suis le député du tunnel, du parc national, de l'ours, avec les quelques autres problèmes que nous connaissons dans notre région !

C'est qu'il faut se rendre compte que, jusqu'en 1986, les hommes et les femmes de cette région avaient le regard tourné vers le Nord. Puis l'Espagne et le Portugal sont entrés

dans la Communauté européenne. Tout le monde, même les experts, a été surpris du bouleversement qui en est résulté sur le plan des échanges économiques. Avec un trafic routier augmentant de 10 à 15 p. 100 par an, plus rapidement, d'ailleurs, dans notre zone qu'à l'autre extrémité de la frontière. On en arrive même à deux à trois jours de blocage par semaine dans la circonscription de Michèle Alliot-Marie, c'est-à-dire dans la région d'Hendaye, de Bariatou.

Les écologistes devraient songer à ceci : c'est que, tôt ou tard, les entreprises de transport utiliseront les passages intérieurs qui sont ouverts toute l'année, comme le Somport. Le blocage est tel aux deux extrémités de la frontière espagnole, à Bariatou, ou au col du Perthus, qu'automatiquement les gens vont venir peu à peu vers l'intérieur. Pour le moment, nous ne nous en rendons pas compte car ce n'est pas possible, les compétences des postes douaniers ne le permettant pas. Mais, à partir du 1^{er} janvier 1993, plus de douane ! Donc, possibilité de passer n'importe où.

A Hendaye, le trafic quotidien avoisine les 20 000 véhicules. En dépit de la crise, il double tous les cinq ans. Inéluctablement, la circulation se détournera massivement sur le Somport, même si le tunnel routier ne devait pas se faire. Mais alors, que deviendrait le parc national des Pyrénées ? Déjà, il ne remplit pas son rôle. Vous avez vu son déclassement sur le plan européen, et, malgré toutes les mesures prises, même les ours, pour la préservation desquels ce parc avait été créé, ont fui la zone, ce qui pose des problèmes à M. le préfet.

M. André Labarrère, rapporteur. Et aux chasseurs !

M. François Bayrou. Et au président du parc !

M. Michel Inchauspé. Et aux bergers, dont les brebis deviennent des proies faciles.

Il faut donc réexaminer les conditions de gestion de ce parc. Le tunnel permettra son isolement complet par rapport au trafic routier, élément essentiel de perturbation. Au risque de choquer, je dis que le tunnel donne une nouvelle chance au parc national des Pyrénées.

M. François Bayrou. Absolument !

M. Michel Inchauspé. Les seuls véhicules qui le traverseront seront ceux des skieurs, en hiver, et, tous les écologistes le savent, à cette saison, la faune et la flore sont protégées naturellement par une belle couche de neige.

Le tunnel routier va éviter au parc un trafic qui se serait développé inéluctablement car, du côté espagnol, il est prévu une route à quatre voies entre Saragosse et Madrid, et même entre Jaca et Saragosse. M. Brice Lalonde ne s'y est pas trompé, puisque, après avoir bloqué la décision d'utilité publique, il a, après avoir fait déplacer l'entrée du tunnel, entériné l'opération.

On pourrait encore apporter une amélioration technique aux aménagements spéciaux prévus afin d'éviter la séparation de la vallée en deux et, partant, du biotope de l'ours. Jusqu'à présent, il y avait les boviducs. On a prévu des « ursaducs ».

M. André Labarrère, rapporteur. Le Béarn est toujours à la pointe !

M. Michel Inchauspé. On a également relancé la liaison ferroviaire Oloron-Canfranc pour endiguer l'augmentation du trafic routier par le biais du transport combiné de marchandises. On verra qui empruntera le tunnel routier et s'il y a vraiment une possibilité d'échanges importants entre l'Aquitaine et l'Aragon.

Tout le monde parle d'un développement énorme, mais personne ne le sait de façon certaine. Avec le tunnel, on verra véritablement s'il y a un gros trafic. Si c'est le cas - nous l'espérons tous -, la réactivation de la voie ferrée s'imposera alors. Actuellement, on dit qu'il faut tout faire par route, ou bien tout par voie ferrée. Mais non ! Ce sont les transporteurs qui décident ! Certaines marchandises sont transportées de façon plus économique par voie ferrée que par route, pour d'autres, c'est le contraire. Mais comment le prouver à la S.N.C.F. et à la R.E.N.F.E. si ce n'est en se fondant sur les résultats ?

Peut-on dire que dans le reste de la vallée ces aménagements routiers vont tuer toute vie agricole et économique ? Je ne le pense pas. Ce serait la première fois qu'une infrastructure routière s'opposerait au développement, y compris touristique, d'une région ! D'ailleurs, Michèle Alliot-Marie le

dira comme moi, ce qui a été réalisé dans une zone voisine rurale, le Pays Basque intérieur, est là pour prouver tout le contraire.

Le tunnel routier du Somport est une victoire de l'environnement, pour la sauvegarde du parc national, comme l'a dit François Bayrou.

M. André Labarrère, rapporteur. Moi aussi, je l'ai dit !

M. Michel Inchauspé. C'est aussi une victoire de la ruralité contre la désertification de nos vallées pyrénéennes. C'est encore une victoire pour l'économie locale et le développement du Haut-Béarn et de sa capitale, Oloron-Sainte-Marie, dont je suis le député.

C'est enfin - il faut le dire - une victoire pour l'Aquitaine, pour le Béarn...

M. André Labarrère, rapporteur. Et pour Pau !

M. Michel Inchauspé. ... et pour Pau ainsi que pour Bordeaux, qui s'affirme, une fois de plus, comme le carrefour de l'Europe. *(Applaudissements sur divers bancs.)*

M. le président. La parole est à M. François-Michel Gonnot.

M. François-Michel Gonnot. Je vais essayer d'être très bref, monsieur le président.

Encore une fois, je veux dire combien je regrette que M. Lalonde ne nous ait pas rejoints. Il n'était pas là tout à l'heure, quand il s'agissait de la couche d'ozone. Je constate qu'il n'est plus là non plus pour la discussion de ce projet à propos duquel il eût été important qu'il nous précise les garanties apportées. Elles ont été rappelées par plusieurs de nos collègues, mais de la bouche du ministre de l'environnement, cela aurait sans doute eu beaucoup plus d'impact, notamment auprès des détracteurs du projet.

En ce qui le concerne, mon groupe se félicite de ce projet. Il répond à un enjeu européen important. Il est nécessaire à la revitalisation d'un département et d'une région qui en ont besoin. Il a pu soulever quelques inquiétudes. Certains s'en sont fait l'écho dans cette enceinte. Mais des travaux d'aménagement, le déplacement de tunnel donnent, à notre avis, toutes garanties quant à la protection de l'environnement.

Je tiens également à souligner combien mon collègue et ami, Alain Lamassoure, député des Pyrénées-Atlantiques, député européen, aurait aimé, bien sûr, défendre lui-même ce texte et combien, en tant que rapporteur général du budget du parlement européen, il s'est impliqué dans ce projet en obtenant, notamment, un financement européen de 98 millions de francs, montant appréciable pour la réalisation du tunnel. Il a vigoureusement défendu le projet au sein de notre groupe, comme d'ailleurs François Bayrou.

Enfin, monsieur le rapporteur, j'aurais préféré vous entendre employer un autre ton. Je veux bien admettre que vous étiez pressé. Mais s'il n'est pas grave de ridiculiser les ours, puisque personne, ici, ne le leur dira, pas même, je l'espère, le « député des ours », il était inutile de ridiculiser les écologistes, même si leurs arguments sur ce dossier ne sont effectivement pas les meilleurs.

M. André Labarrère, rapporteur. Je n'ai pas ridiculisé les écologistes. Si vous viviez chez nous, vous auriez compris, monsieur Gonnot !

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

La discussion générale est close.

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

Article unique

M. le président. « Article unique. - Est autorisée la ratification de l'accord entre la République française et le Royaume d'Espagne en vue de la construction d'un tunnel routier au col du Somport, signé à Paris le 25 avril 1991 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Sur l'article unique du projet de loi, je ne suis saisi d'aucune demande de scrutin public ?...

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

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

8

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à seize heures, deuxième séance publique :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat n° 2001, autorisant l'approbation d'une convention générale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Cameroun sur la sécurité sociale (ensemble un protocole relatif au régime d'assurances sociales des étudiants) (rapport n° 2072 de M. Jeanny Lorgeoux, au nom de la commission des affaires étrangères).

Discussion, en deuxième lecture, du projet de loi n° 2345 tendant à modifier la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 portant modification du statut des agglomérations nouvelles (rapport n° 2393 de M. Jean-Pierre Worms, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat n° 2293, relatif à la sécurité des chèques et des cartes de paiement (rapport n° 2374 de M. Marcel Charmant, 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, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour.

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

La séance est levée.

(La séance est levée à treize heures.)

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

www.luratech.com



LuraTech

www.luratech.com



LuraTech

www.luratech.com