

---

# JOURNAL OFFICIEL

**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

---

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**9<sup>e</sup> Législature**

**PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993**

**(126<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**2<sup>e</sup> séance du mardi 15 décembre 1992**



## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE BARTOLONE

1. **Lutte contre le bruit.** - Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire (p. 7208).
  2. **Régime pétrolier.** - Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (p. 7208).
- M. Jean-Paul Bachy, rapporteur de la commission de la production.

#### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 7209)

MM. Alain Bonnet,  
Franck Borotra,  
Gilbert Gantier,  
Guy Lordinot,

M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint.

Clôture de la discussion générale.

MM. André Billardon, ministre délégué à l'énergie ; Franck Borotra.

M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer.

M. Franck Borotra.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 7218)

#### DISCUSSION DES ARTICLES (p. 7218)

##### Article 1<sup>er</sup> (p. 7218)

Amendement n° 49 de M. Lordinot : MM. Guy Lordinot, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

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

##### Article 2 et liste annexée (p. 7218)

Amendement n° 1 de la commission de la production : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 37 de M. Tardito : M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 2 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 21 de M. Virapoullé, avec le sous-amendement n° 51 du Gouvernement : MM. Gilbert Gantier, le rapporteur, le ministre. - Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié.

Adoption de l'article 2 et de la liste annexée modifiés.

##### Article 3 (p. 7219)

MM. Franck Borotra, le ministre.

Amendement n° 22 de M. Borotra : MM. Franck Borotra, le rapporteur, le ministre. - Retrait.

Amendement n° 23 de M. Borotra : M. Franck Borotra. - Retrait.

Amendement n° 3 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

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

Amendement n° 24 de M. Borotra : MM. Franck Borotra, le ministre. - Retrait.

Amendements identiques n°s 52 du Gouvernement et 25 de M. Borotra : MM. le ministre, le rapporteur. - Adoption.

Amendement n° 26 de M. Borotra : MM. Franck Borotra, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 3 modifié.

##### Article 4 (p. 7221)

Amendements n°s 27 de M. Borotra, 53 du Gouvernement et 5 de la commission : M. Franck Borotra. - Retrait de l'amendement n° 27.

MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption de l'amendement n° 53 ; l'amendement n° 5 n'a plus d'objet.

Amendement n° 28 de M. Borotra : M. Franck Borotra. - Retrait.

Amendement n° 54 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. - Adoption.

Amendement n° 29 de M. Borotra : M. Franck Borotra. - Retrait.

Amendement n° 55 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. - Adoption.

Amendement n° 43 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur, Guy Lordinot. - Adoption.

Amendement n° 50 de M. Lordinot : M. Guy Lordinot. - Retrait.

Adoption de l'article 4 modifié.

##### Article 5 (p. 7223)

Amendement n° 30 de M. Borotra : M. Franck Borotra. - Retrait.

Adoption de l'article 5.

## Article 6 (p. 7223)

MM. Franck Borotra, Jean-Louis Masson, M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint.

Amendement de suppression n° 31 de M. Borotra : MM. Franck Borotra, le rapporteur, le secrétaire d'Etat, le président. - Rejet.

Amendement n° 46 de M. Duroméa : M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint, M.M. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

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

Adoption de l'article 6 modifié.

## Article 7 (p. 7225)

Amendement n° 7 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 47 de M. Duroméa : M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Amendement n° 32 de M. Borotra : MM. Franck Borotra, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 7 modifié.

## Article 8 (p. 7226)

Amendement n° 8, deuxième rectification, de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 9 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 10 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 8 modifié.

Articles 9 et 10. - Adoption (p. 7226)

## Article 11 (p. 7227)

Amendement n° 44 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. - Adoption.

Adoption de l'article 11 modifié.

## Article 12 (p. 7227)

M. Franck Borotra.

Amendement n° 11 de la commission, avec le sous-amendement n° 48 de M. Borotra : MM. le rapporteur, Franck Borotra, le ministre, Gilbert Gantier. - Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

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

Amendement n° 33 de M. Borotra : M. Franck Borotra. - Retrait.

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

Amendement n° 14 rectifié de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 34 de M. Borotra : M. Franck Borotra. - Retrait.

Amendement n° 35 de M. Borotra : M. Franck Borotra. - Retrait.

Adoption de l'article 12 modifié.

## Article 13 (p. 7228)

Amendement n° 15 de la commission : MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 16 rectifié de la commission : M. le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article 13 modifié.

## Article 14 (p. 7229)

Amendement n° 17 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 18 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 36 de M. Borotra : MM. Franck Borotra, le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 38 de M. Tardito : M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le ministre. - Rejet.

Adoption de l'article 14 modifié.

Article 15. - Adoption (p. 7229)

## Article 16 (p. 7229)

Amendement n° 19 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article 16 modifié.

Articles 17 et 18. - Adoption (p. 7230)

Après l'article 18 (p. 7230)

Amendement n° 39 de M. Tardito : M. le président, M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint.

Amendements n°s 40 et 41 de M. Tardito : M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint, MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet des amendements n°s 39 et 40 ; adoption de l'amendement n° 41.

Article 18 *bis* (p. 7231)

Amendement n° 20 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Amendement n° 45 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. - Adoption.

Adoption de l'article 18 *bis* modifié.

Articles 19 et 20. - Adoption (p. 7231)

## EXPLICATIONS DE VOTE (p. 7231)

MM. Franck Borotra,  
Gilbert Gantier,  
M<sup>me</sup> Muguette Jacquaint.

## VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 7232)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. **Ordre du jour** (p. 7232).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. CLAUDE BARTOLONE, vice-président

La séance est ouverte à seize heures.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

### LUTTE CONTRE LE BRUIT

#### Communication relative à la désignation d'une commission mixte paritaire

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

« Paris, le 15 décembre 1992.

« Monsieur le président,

« Conformément à l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de provoquer la réunion d'une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi relatif à la lutte contre le bruit.

« Je vous serais obligé de bien vouloir, en conséquence, inviter l'Assemblée nationale à désigner ses représentants à cette commission.

« J'adresse ce jour à M. le président du Sénat une demande tendant aux mêmes fins.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

Cette communication a été notifiée à M. le président de la commission de la production et des échanges.

Les candidatures devront parvenir à la présidence avant le mardi 15 décembre 1992, à dix-huit heures.

A l'expiration de ce délai, elles seront affichées.

Si le nombre des candidats n'est pas supérieur au nombre des sièges à pourvoir, la nomination prendra effet immédiatement.

Dans le cas contraire, elle aura lieu par scrutin.

2

### RÉGIME PÉTROLIER

#### 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 réforme du régime pétrolier (nos 3025, 3062).

La parole est à M. Jean-Paul Bachy, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Monsieur le président, monsieur le ministre délégué à l'énergie, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, mes chers collègues, ce qu'il est convenu d'appeler le régime pétrolier est actuellement soumis à un dispositif législatif ancien, puisqu'il remonte aux années vingt, avec les lois de 1925 et de 1928.

Ces lois précisent que ne sont appelées à exercer sur le territoire national des activités de raffinage ou de distribution de produits pétroliers que des entreprises préalablement agréées. En contrepartie de cet agrément, les entreprises sont appelées à participer à la constitution de stocks stratégiques qui sont actuellement de quatre-vingt-dix jours.

Pourquoi cette obligation ? Pour assurer à notre pays, à la fois pour des raisons d'approvisionnement des usagers et des impératifs de défense nationale, une certaine sécurité et pour que, dans l'hypothèse d'une crise ou d'une instabilité des approvisionnements, notre pays puisse faire face.

A l'évidence, la législation des années vingt a été inspirée par le contexte de l'après-guerre de 1914-1918. Mais les dispositions qu'elle prévoit sont elles-mêmes fondées sur un risque permanent et qui garde sa pleine actualité.

Pourquoi le dispositif des années vingt doit-il être modifié ? Parce que l'ouverture des frontières européennes au début de 1993 rend caduc le régime des autorisations. Seront maintenant présents sur le marché des opérateurs qui n'y étaient pas jusqu'à présent. Se pose alors la question de savoir comment seront assurées la pérennité et la sécurité des stocks.

En réalité, cette question a trois dimensions : qui assumera la responsabilité de la gestion des stocks ? Comment sera assurée la sécurité de l'approvisionnement, et donc des transports de produits pétroliers ? Comment s'opérera le contrôle du dispositif ? C'est essentiellement à répondre à ces trois questions que vise le projet qui nous est soumis.

Qui gère les stocks ? A l'heure actuelle, la gestion de ces stocks est confiée à une société de droit privé, la SAGESS, Société anonyme de gestion des stocks stratégiques, qui regroupe les opérateurs agréés. Si nous décidons de supprimer l'agrément prévu par les textes de 1928 - devenus caducs du fait de la législation européenne - la SAGESS, à l'évidence, ne pourra plus assurer son rôle comme par le passé. Le projet de loi propose donc de confier la responsabilité de la gestion des stocks à un comité professionnel. Ce dernier sera pluraliste, puisqu'il regroupe non seulement l'ensemble des opérateurs qui interviennent sur le marché, mais aussi les administrations publiques concernées. La SAGESS, pour autant, n'est pas dissoute. Elle conservera un rôle technique. Mais il serait anormal, alors que l'on ouvre les frontières, que ce soit une société de droit privé qui exerce, pour le compte de la collectivité, une mission exclusive de sécurité publique dont l'importance stratégique n'échappe à personne.

Comment sera assurée la sécurité des approvisionnements ? Le projet de loi, et je m'en félicite, réaffirme l'obligation de pavillon national sur une fraction de la flotte appartenant aux opérateurs qui interviennent sur le marché français. Cette règle, a été assouplie récemment par arrêté du ministre de la mer autorisant l'immatriculation de la flotte pétrolière au

registre des Terres australes et antarctiques françaises. C'est en quelque sorte un pavillon national *bis*, communément appelé « pavillon Kerguelen ».

Cette question est très sensible. Elle a, dans nos travaux en commission, suscité beaucoup de débats, de même que lors des auditions auxquelles notre commission a procédé. En réalité, il faut trouver, dans cette affaire, un compromis entre plusieurs exigences : d'abord, mettre notre législation en conformité avec la réglementation européenne, ce qui suppose une certaine libéralisation sinon, nous exposons les entreprises à des recours devant la Cour de justice recours que nul évidemment ne souhaite ; ensuite, dans le cadre de la réglementation européenne, assurer aux bateaux transportant des hydrocarbures, en cas de risques, la protection de la marine nationale qui, *a priori*, n'a pas à protéger des navires placés sous pavillon de complaisance ; enfin, ne pas accepter n'importe quoi en matière de conditions de travail et de rémunération des personnels.

Les groupes pétroliers, évidemment, souhaitent souvent une déréglementation totale des pavillons. De notre point de vue, ce ne serait certainement pas une bonne solution car, en cas de crise, cela exposerait les bateaux français à des risques dont la guerre du Golfe a montré qu'ils n'étaient pas de simples hypothèses. En outre, le transport des hydrocarbures n'est pas une activité sans danger. Elle suppose certaines conditions de sécurité, de compétence et de formation des personnels. Aussi ne peut-on avoir recours à n'importe quel dans n'importe quelles conditions.

C'est pour concilier ces exigences que le ministre de la mer a autorisé, par arrêté, le recours au pavillon Kerguelen. Parce que cette question a été résolue pour ce qui concerne la voie réglementaire, nous sommes aujourd'hui mis devant le fait accompli. Cette solution n'est pas tout à fait satisfaisante, mais il est extrêmement difficile d'en imaginer une autre qui concilie les différents éléments que je viens d'évoquer : législation communautaire, d'une part, et maintien d'un pavillon français aménagé qui assure aux bateaux transportant les hydrocarbures la protection de notre marine nationale, d'autre part. Sans doute, les choses vont-elles évoluer dans ce domaine au cours des prochains mois ou des prochaines années, et l'on peut espérer - je m'en suis ouvert à M. le secrétaire d'Etat à la mer - voir émerger le plus rapidement possible un pavillon européen qui puisse harmoniser les conditions de concurrence au moins dans l'ensemble des douze Etats membres de la CEE.

On peut imaginer également que l'obligation de recours au pavillon national puisse concerner une part un peu plus importante du trafic. Le Sénat, de ce point de vue, avait voté un premier amendement qui faisait passer le pourcentage obligatoire minimum de 5 à 7 p. 100. Pourquoi ne pas aller un peu plus loin ? C'est le sens de plusieurs amendements qui ont été adoptés par notre commission.

Qui contrôlera les modifications des installations pétrolières, les créations ou disparitions de raffineries notamment ? Il est évident que, s'agissant d'installations sensibles, cela ne peut se faire n'importe comment. Il y va de l'emploi des personnels, de la sécurité publique et de la protection de l'environnement.

Il est donc nécessaire d'assurer une information préalable de l'administration, dans des conditions techniques et de délai correctes. C'est l'un des éléments importants du projet de loi, et la commission a porté de quinze jours à un mois le délai de réflexion de l'administration.

Lors de la première lecture du texte, le Sénat a quasiment maintenu en l'état le monopole dont dispose la SAGES. La commission souhaite que l'on en revienne à une formule plus proche du texte initial du Gouvernement en ce domaine.

Comme je l'ai souligné, il est anormal, alors que les frontières sont ouvertes, qu'une société de droit privé exerce seule, et pour le compte de la collectivité, un monopole de stockage qui est une mission de sécurité publique, très importante pour notre pays.

L'essentiel est que le comité professionnel soit composé de telle sorte que tous les partenaires puissent s'y faire entendre, groupes pétroliers, raffineurs, professions indépendantes de distribution notamment, afin que tous les éléments de consensus, de dialogue et de représentation des parties concernées soient assurés.

J'ai dit ce que je pensais de l'obligation de pavillon. La commission suggère que l'on relève de 5 p. 100 à 8 p. 100 le seuil des stocks et des volumes transitant sous pavillon français.

Enfin, le Sénat avait fait disparaître pratiquement l'obligation de notifier à l'administration les projets d'acquisition, de construction ou de modification d'installations pétrolières. La commission a souhaité revenir au texte sur ce point.

Plusieurs amendements ont été déposés sur lesquels la commission n'a pas été appelée à se prononcer. Cela pose évidemment un problème de méthode. En tant que rapporteur, je ne pourrai, bien sûr, formuler d'avis autorisé que sur les amendements qui ont été déposés en temps utile.

En conclusion, le texte qui nous est soumis a au moins trois avantages.

D'abord, la réglementation proposée est beaucoup plus moderne. A l'aube de l'an 2000, sur un sujet aussi sensible que l'approvisionnement et la distribution de produits pétroliers, il était temps d'adapter une législation qui remonte aux années vingt.

Ensuite, ce texte me paraît équilibré en ce sens qu'il tient compte à la fois du cadre nouveau créé par l'ouverture du marché européen et de l'impératif de sécurité publique et de sécurité de notre approvisionnement national.

Enfin, il me paraît représenter une bonne synthèse entre deux soucis : d'une part, la compétitivité de notre industrie pétrolière, qui est indépendante et doit le rester, mais qui intéresse de nombreux emplois qualifiés, d'autre part, la nécessité, du point de vue social, d'assurer dans les différents secteurs concernés une activité stable.

En ce sens, avec les différents amendements votés par la commission, je pense qu'il s'agit d'un bon texte. Nous aurons l'occasion, dans le cours du débat, d'examiner d'autres amendements. Pour ma part, après avoir fait le tour des différents partenaires concernés, je considère, en tant que rapporteur, que nous pouvons dégager un consensus, et je souhaite qu'il soit le plus large possible. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Alain Bonnet.

**M. Alain Bonnet.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, avec le projet de loi adopté par le Sénat soumis aujourd'hui à notre examen, ce sont soixante-quatre années de législation pétrolière auxquelles il est mis fin.

M. le ministre nous a présenté par écrit les raisons de cette mutation, qui ont pour noms marché unique et simplification des règles.

Ainsi, le projet de loi pétrolière nouvelle affirme-t-il un principe de liberté d'exercice des activités pétrolières sur le territoire national. Ce que l'on a coutume, sans doute improprement, d'appeler « monopole délégué » par l'Etat à des compagnies pétrolières va disparaître.

S'agit-il pour autant de donner le signal d'un laisser-faire, d'un laisser-aller général ? A l'évidence non, et l'intitulé du projet de loi, qui « porte réforme du régime pétrolier » nous le rappelle.

Si de nombreux textes issus de la loi de 1928 vont être rendus caducs par la nouvelle loi, d'autres ne sont pas remis en cause. Plus largement, la nature même du produit, le pétrole, son rôle économique, son contexte géopolitique supposent que soit maintenues un certain nombre de règles du jeu.

On ne saurait donc méconnaître les intérêts de l'Etat, et il est normal, comme M. le rapporteur vient de l'indiquer, que celui-ci dispose, pour les faire prévaloir, d'outils, que le projet de loi définit.

Ne pas méconnaître les intérêts de l'Etat doit conduire à prendre en compte les intérêts des entreprises pétrolières, qu'elles soient nationalisées ou privées. Leur efficacité dans le contexte européen nouveau, leur compétitivité sur les marchés internationaux ne peuvent s'accommoder du maintien de contraintes et de sujétions qui ne pèseraient que sur elles et iraient à l'encontre du principe affiché de liberté des activités et du souci affirmé de maintenir et de renforcer une industrie nationale forte et compétitive.

Ce qui est en jeu, en définitive, c'est l'avenir : les entreprises pétrolières prendront leurs décisions d'investissement en fonction du contexte dans lequel elles exercent leurs activités. Leur choix aura une conséquence sur l'emploi en France, d'autant que, au 1<sup>er</sup> janvier 1993, le nouveau régime de libre circulation des produits soumis à accises s'accompagnera d'une période d'incertitude, que l'on souhaite la moins longue possible, quant à l'application effective de règles communes à tous les opérateurs pétroliers des pays de la Communauté européenne.

C'est pourquoi il convient de s'interroger sur le caractère de certaines règles prévues dans le projet de loi.

Concernant les pouvoirs de crise, la loi du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie et le code des douanes prévoient déjà des dispositions claires. Est-il bien nécessaire d'en ajouter de nouvelles ?

A propos des sanctions, on doit être soucieux de donner à l'Etat les moyens de faire respecter les textes qu'il impose ; on doit aussi être soucieux de ne mettre en œuvre que les moyens et les personnels de contrôle strictement nécessaires, dans des conditions qui préservent les droits de la défense et les garanties dont doivent bénéficier les opérateurs lors de la mise en œuvre des procédures administratives. La définition d'agents assermentés préserve-t-elle les droits de la défense, notamment lors de l'exercice du droit d'accès aux établissements ?

Quant aux stocks stratégiques, la création d'un comité professionnel pour constituer et conserver des stocks stratégiques coiffera la fameuse SAGESS, société anonyme de gestion des stocks stratégiques qui, fonctionnant avec cinq personnes, et est déjà elle-même chargée de les superviser.

La mise en œuvre du marché unique et la libre circulation des produits pétroliers conduisent-elles à créer un dispositif générateur de coûts supplémentaires inévitablement à la charge des consommateurs ?

Ce comité professionnel, qui pourra emprunter, sera régi par la loi du 22 juin 1978 concernant les comités professionnels de développement économique : aux termes de l'article 2 de cette loi, ces comités ont-ils pour objet de constituer et de gérer des stocks, stratégiques ou autres ? Les emprunts sont-ils compris dans les ressources - visées à l'article 5 de la même loi - des comités professionnels de développement économique ?

Un comité professionnel n'ayant ni actionnaire ni biens propres, la faculté d'emprunter ne ferait-elle pas peser une lourde responsabilité sur le conseil d'administration, composé de professionnels et de représentants de l'Etat, qui ne pourraient apporter ni caution ni garantie, sauf si l'Etat est prêt à donner la sienne ? L'est-il ? Monsieur le ministre, vous nous répondrez certainement tout à l'heure.

Après ces brèves interrogations, une observation sur la fameuse obligation de pavillon.

Le choix est délicat entre la liberté de pavillon conforme au règlement communautaire, n° 4055/86 CEE du 22 décembre 1986, et l'obligation de pavillon favorable à la flotte pétrolière nationale qui, n'existant dans aucun autre pays de la CEE, fait supporter un surcoût au seul raffinage français, alors que les importateurs de produits raffinés n'y sont pas astreints.

Le récent arrêté de M. le secrétaire d'Etat à la mer autorisant l'immatriculation des Kerguelen va dans le bon sens. C'est le seul régime palliatif permettant d'améliorer, à court terme, la compétitivité du pavillon français.

A ces interrogations et à cette observation, j'ajoute un souhait : examinons et votons le projet de loi réformant le régime pétrolier avec la même sagesse que le législateur de 1928. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, je ne reviendrai pas sur la législation actuelle concernant la tenue des stocks de réserve. M. le rapporteur ayant expliqué très clairement la situation. Je reconnais qu'il faut légiférer et qu'il est nécessaire d'harmoniser le régime pétrolier avec l'Acte unique.

Je crois qu'il faut retenir trois principes : d'abord choisir un système compatible avec les systèmes qui existent en Europe, notamment EBV en Allemagne, et COVA en Hol-

lande ; ensuite, faire disparaître, ou en tout cas éviter de faire apparaître, des facteurs de distorsion de concurrence entre les opérateurs français et les opérateurs européens, en particulier en termes de coût, et entre les opérateurs français eux-mêmes ; enfin, choisir le système le moins coûteux, le plus simple et le plus efficace possible.

Le débat n'est pas du tout entre une économie dirigée et une économie libérale, mais entre une bonne et une mauvaise gestion.

Monsieur le rapporteur, vous avez fait, à mon avis, une confusion : il faut, en effet, distinguer soigneusement les dispositions qui régissent l'utilisation des stocks en situation de crise, utilisation qui relève de l'Etat seul, de la mission technique de constitution et de conservation des stocks, qui relève des professionnels et doit répondre à des critères d'efficacité économique.

**M. Gilbert Gantier.** Très bien !

**M. Franck Borotra.** Ce n'est pas au moment où l'on va ouvrir les frontières, le 1<sup>er</sup> janvier 1993, qu'il faut confier à une société de droit privé la mission de conserver et de tenir des stocks de réserve, en particulier face aux obligations qui existent en cas de crise, expliquez-vous tout à l'heure.

Je crois que ce n'est pas une bonne approche. Avant 1987, les stocks de réserve étaient tenus par les sociétés pétrolières, qui sont pour l'essentiel des sociétés de droit privé. Depuis 1988, la moitié d'entre eux sont tenus par une société anonyme de droit privé, la SAGESS, et cela a bien fonctionné. J'ajoute même que ces stocks sont les plus utilisables parce que, à l'évidence, ils ne se constituent pas. Ils ne sont pas de la même nature que les stocks, outils des sociétés pétrolières.

Par conséquent, l'argument selon lequel l'Etat doit avoir la mainmise sur le système est un mauvais argument. Une société de droit privé peut bien tenir les stocks de réserve en France. Ce qui importe, c'est qu'ils soient bien tenus et au moindre coût.

Je voudrais maintenant évoquer très rapidement trois points.

Premier point : l'Etat aurait intérêt à préciser clairement par décret les conditions de mobilisation des stocks de réserve, car il s'agit d'un élément essentiel, comme on a pu le voir récemment aux Etats-Unis à l'occasion de la guerre du Golfe. Je pense qu'il revient à l'Etat de définir préalablement à la crise à quel moment et dans quelles conditions ces stocks seront mobilisés.

Le deuxième point, c'est le mécanisme que vous avez retenu.

Que les choses soient claires. Aujourd'hui, 50 p. 100 des stocks de réserve sont tenus par la SAGESS soit en propriété, soit en les louant à des sociétés pétrolières, et 50 p. 100 sont tenus par les entreprises présentes sur le marché français.

A ce système simple, où une société assure au nom de la profession la tenue de 50 p. 100 des stocks, vous substituez un système complexe, coûteux, qui met en jeu trois opérateurs : les douanes, un comité professionnel que vous créez, et la SAGESS, société anonyme de gestion des stocks de sécurité - je préfère préciser pour qu'il n'y ait pas de confusion (*Sourires*) - créée en 1988.

D'abord, comme M. Bonnet l'a souligné, je ne suis pas sûr que la loi de 1978 qui a créé les comités professionnels autorise la constitution, la gestion et la tenue de stocks.

Je vous rappelle que, selon la loi, les comités professionnels sont chargés « d'organiser l'évolution des structures productives pour assurer leur compétitivité » - là, on va multiplier par six le coût qui pèse sur les entreprises pétrolières ! - ou de « contribuer au financement d'actions d'intérêt collectif manifeste n'entravant pas la concurrence et facilitant cette évolution ».

Aujourd'hui, vous remplacez un opérateur qui existe par trois opérateurs avec, bien sûr, le risque d'accroître le coût de l'opération - actuellement, il faut de 5 à 6 millions de francs pour tenir les 7 millions de tonnes de stocks existants ; demain, il faudra de 50 à 60 millions de francs pour remplir la même tâche - sans compter le coût des délais de paiement. C'est la douane qui recevra l'argent, qui le transmettra au comité professionnel, lequel utilisera peut-être la SAGESS pour tenir ses stocks, soit une petite centaine de millions de francs prélevés sur le consommateur et pesant sur les entreprises pétrolières.

Remplacer un système qui fonctionne, dont tout le monde est content, par un autre système complexe, coûteux, et, sous certains aspects, bureaucratique, ne me paraît pas répondre à un souci de saine gestion et d'efficacité économique.

Je souhaite donc, monsieur le ministre, que vous acceptiez de changer votre dispositif, de prolonger le système actuel auquel sont assujettis les titulaires d'autorisations A 5, en obligeant tous les futurs opérateurs agréés à y adhérer, de telle manière que cette structure tienne l'ensemble des stocks de réserve.

« Quel statut trouver à la SAGESS ? », s'est-on demandé en commission.

Je suggère la société interprofessionnelle, régie par le décret n° 53933 du 30 septembre 1952, qui dispose que ces sociétés assurent, facilitent ou régularisent, sous le contrôle de l'Etat, l'approvisionnement, l'acquisition, le stockage, la répartition ou la vente des matières premières, des produits industriels ou agricoles.

Il faut renoncer à ce système compliqué, complexe, long et coûteux qui n'apporte rien par rapport à la situation actuelle.

Quant aux opérateurs non agréés, la réponse est simple. D'abord, il y en a très peu sur le marché. Ils n'auront qu'à se défaire de leur obligation par une taxe libératoire d'un montant équivalent aux redevances acquittées par les agréés, versée à l'Etat, ou à la douane, si vous le souhaitez - qui la reversera à la SAGESS, laquelle aura pour vocation à tenir l'ensemble des stocks de réserve.

**M. Gilbert Gantier.** Bien sûr !

**M. Franck Borotra.** Il faut attribuer la mission de constituer les stocks de réserves à un seul organisme responsable, qui doit être, naturellement, organisé de la manière la moins coûteuse possible autour des professionnels.

Troisième point que je veux évoquer : la contrainte de pavillon.

Je suis d'accord pour considérer que le maintien de la marine marchande française est un objectif important. Encore faut-il ne pas se tromper sur les personnes ou les entreprises à qui l'on fait supporter le coût du maintien du pavillon français.

En 1960, quand on a créé l'obligation de pavillon, ou quand on l'a élargie, la possibilité de s'appuyer sur des bateaux battant pavillon français pouvait incontestablement constituer une sécurité supplémentaire quant à l'approvisionnement du pays en produits pétroliers. Est-ce vraiment la réalité aujourd'hui ? Ce n'est pas parce qu'on aura dix à quinze bateaux sous pavillon français ou sous pavillon des Kerguelen qu'on assurera avec plus de sécurité les conditions de l'approvisionnement du marché pétrolier français. Vous le savez mieux que personne ! La condition essentielle est l'existence d'un outil de raffinage national efficace et compétitif sur le territoire français. Ce n'est pas en accroissant les charges qui pèsent sur lui - alors qu'on a perdu plus de 50 milliards dans les dix ans qui viennent de s'écouler - qu'on ira vers un renforcement de la sécurité d'approvisionnement. C'est vrai pour la constitution des stocks de réserves, c'est vrai surtout pour la coopération internationale, soit au niveau de l'Europe, soit avec l'Agence internationale de l'énergie, à laquelle nous avons adhéré au moment de la guerre du Golfe.

Croire et vouloir faire croire aujourd'hui que la contrainte de pavillon qui pèse sur un secteur industriel a pour conséquence d'accroître les possibilités d'amélioration de la sécurité de l'approvisionnement en France, c'est une survivance du passé.

Je ne nie pas qu'il faille faire quelque chose, mais ne faites pas supporter l'effort à une seule entreprise. Et si vous le faites pour des raisons sociales, ne le faites pas comme un « pavillon bis », dont on a parlé tout à l'heure, comme un « sous-pavillon », qu'on tente d'utiliser pour essayer de rendre moins inacceptable quelque chose qui n'a rien à voir avec l'industrie pétrolière, même si cela peut être justifié au plan national.

Il faut que vous sachiez, monsieur le ministre, que cette affaire a plusieurs conséquences.

D'abord, je ne suis pas sûr qu'elle soit compatible sur le plan juridique avec les règlements européens. Je vous rappelle que le règlement n° 4055/86 du 22 décembre 1986

oblige la France à faire disparaître au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 1993 les restrictions unilatérales applicables au transport de certaines marchandises dont l'acheminement est en tout ou partie réservé aux navires battant pavillon national.

Mais, en plus, c'est une mesure qui pèse économiquement sur l'industrie pétrolière, en particulier sur l'industrie du raffinage.

Il faut que vous sachiez que la mesure que vous prenez et que vous élargissez à tous les produits, à toutes les raffineries recevant du brut, aura des conséquences en termes de pénalisation sur l'exportation des produits raffinés, sur l'approvisionnement des zones Nord de la Suisse et Sud de l'Allemagne. En particulier, le sort de la raffinerie de Reichstett peut être en cause, comme l'approvisionnement du Nord et les 3,5 millions de tonnes de *processing* réalisés à l'intérieur des raffineries françaises.

Oui à des mesures aidant au maintien et au développement de la marine marchande française ! Non à des mesures bâties sur de faux arguments ! Car vouloir faire croire que la sécurité de l'approvisionnement dépend de la contrainte de pavillon est un faux argument. Aujourd'hui, la sécurité de l'approvisionnement dépend essentiellement de l'outil de raffinage et de la coopération internationale.

Ce que je souhaite en conclusion, monsieur le ministre, c'est que vous modifiiez le processus que vous proposez, pour l'alléger, pour le raccourcir et pour diminuer le coût qui pèse sur les consommateurs et sur les entreprises.

Ce que je souhaite, c'est que vous revoyiez, à partir de critères crédibles, cette survivance que sont les contraintes de pavillon.

Ce que je souhaite, c'est que vous preniez l'engagement de prévoir par décret les modalités de mobilisation de stocks de réserve à l'occasion de crises qui pourraient se présenter à notre pays.

Voilà, monsieur le ministre, ce que je tenais à vous dire. De la réponse aux questions que j'ai posées dépendra le vote de mon groupe.

**M. Gilbert Gantier.** Très bien !

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

**M. Gilbert Gantier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, que la modification du régime juridique de l'activité pétrolière soit indispensable, c'est l'évidence même, ne serait-ce qu'au regard des conditions nouvelles entrainées par la mise en œuvre le 1<sup>er</sup> janvier prochain du marché unique communautaire et par l'adhésion de la France à l'Agence internationale de l'énergie.

C'est pourquoi je me rejouis de l'article 1<sup>er</sup> du projet, qui proclame notamment que « la réception en provenance de l'étranger et l'expédition à destination de celui-ci, le traitement, le transport, le stockage et la distribution du pétrole brut et des produits pétroliers s'effectuent librement. »

Cela montre que la page est bien tournée depuis la loi de 1928, qui, pendant près de soixante-cinq ans, a encadré l'activité de l'industrie pétrolière.

Le projet de loi présenté par le Gouvernement arrive donc à son heure, même si celle-ci peut nous paraître bien tardive et nous oblige à un examen précipité d'autant plus regrettable que, au-delà de la technicité apparente de ce texte, les enjeux industriels, économiques et stratégiques sont de grande importance.

Ce projet était donc nécessaire. Est-il pour autant satisfaisant ? Malheureusement pas, loin de là !

En effet, l'article 1<sup>er</sup> commence par les mots : « sous réserve du respect des dispositions de la présente loi ». Nous y voilà !

Relevons d'abord l'étonnante contradiction entre les intentions benoîtement indiquées dans l'exposé des motifs du projet de loi - libéraliser l'activité pétrolière, simplifier la pratique administrative, favoriser le maintien d'un raffinage compétitif - et les procédures lourdes, bureaucratiques, économiquement et financièrement coûteuses, que prévoit ce texte. Je vais y revenir.

A cet égard, le dispositif complexe et inutile que propose le Gouvernement pour la gestion des stocks stratégiques est tristement révélateur. Car voici une situation où il existe déjà

- mon collègue Borotra vient de le souligner - un organisme géré par les professionnels pour mutualiser leurs obligations de stockage. Il s'agit de la SAGESS, société anonyme pour la gestion des stocks de sécurité. Cet organisme, qui remplit sa mission de service public depuis déjà quatre ans - à la satisfaction générale, il faut le souligner - avec efficacité et au moindre coût puisqu'il fonctionne avec un effectif de cinq personnes et un budget annuel de moins de 6 millions de francs, est tout à fait satisfaisant.

Or cet organisme, dont vous avez vous-même souligné, monsieur le ministre, l'expérience et la compétence lors de la discussion de ce texte au Sénat le 5 novembre dernier, que proposez-vous d'en faire ? Vous proposez de superposer à la SAGESS un nouveau comité chargé de constituer et de gérer les stocks collectifs, une sorte de « SAGESS bis », qui pourra sous-traiter à la SAGESS la gestion des stocks de sécurité, mais qui pourra aussi les gérer lui-même, puisque lui sera reconnue la faculté d'emprunter. Pourquoi deux organismes concurrents là où l'organisme existant donne toute satisfaction ?

De plus, le projet du Gouvernement dispose que l'administration des douanes percevra les rémunérations dues à ce comité par les opérateurs, sur le compte de celui-ci, effectuant au passage un important prélèvement pour frais d'assistance et de recouvrement. Résultat de ce montage : le coût de fonctionnement du système sera multiplié par dix, passant à environ 60 millions de francs par an, au lieu de 6 millions actuellement.

D'où vient, monsieur le ministre, ce coûteux prurit bureaucratique ? Nous ne comprenons pas ! A moins d'imaginer qu'il s'agit de donner du « grain à moudre » à la direction des carburants et à la direction des douanes, qui aura, certes, beaucoup moins à faire à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Dans son excellent rapport au nom de la commission des affaires économiques du Sénat, le sénateur Louis de Catuelan a fort justement analysé le problème posé pour conclure : « Le schéma du projet de loi paraît fondé sur un postulat contestable ; il est en outre inutilement complexe et inadaptable. »

Il y aurait pourtant une solution simple et peu coûteuse à mettre en œuvre, qui consisterait d'une part, à prolonger le système actuel auquel sont assujettis les titulaires de l'autorisation spéciale A 5, au cas des futurs opérateurs agréés, qui devraient constituer l'essentiel de la profession ; d'autre part, à assujettir les opérateurs non agréés, dont vous avez vous-même déclaré au Sénat, monsieur le ministre, qu'ils ne devraient représenter qu'un « faible nombre d'opérateurs occasionnels ou de petite taille », au paiement d'une taxe libératoire d'un montant équivalent aux redevances acquittées par les opérateurs agréés, dont le produit servira à faire exécuter par l'Etat leur obligation de stockage par l'intermédiaire de l'organisme collectif qui fonctionne actuellement à la satisfaction générale.

C'est l'objet de plusieurs amendements déposés par mon collègue Franck Borotra et auxquels je m'associe en souhaitant que notre assemblée les adopte.

A tout le moins, si ces amendements n'étaient pas retenus, nous demandons que soit maintenu le texte voté par le Sénat, qui a au moins le mérite d'éviter la juxtaposition de deux organismes concurrents, superfétatoires, et de limiter considérablement le surcoût du fonctionnement du système de gestion des stocks.

Je dois dire que, si tel n'était pas le cas, nous ne pourrions que voter contre ce texte.

J'en viens au deuxième point important soulevé par le projet de loi : il s'agit de l'obligation de pavillon, réaffirmée et aménagée par ce texte.

Il est évident que le maintien de cette obligation fait peser sur le raffinage français un surcoût du fait de l'absence de compétitivité malheureusement reconnue au pavillon français. Et dans une économie de plus en plus ouverte, où la recherche de compétitivité est un impératif, tout surcoût peut porter préjudice au développement du raffinage français, avec un risque - qui ne peut être ignoré - de délocalisation des opérations de raffinage, ce qui serait un drame, que la loi de 1928 a essayé d'empêcher.

Mais, je le reconnais, il est difficile d'ignorer les aspects stratégiques du problème, puisque, en cas de crise grave, seuls les navires battant pavillon français pourraient être

réquisitionnés ou pourraient bénéficier de la protection armée de notre marine nationale : la sécurité de notre approvisionnement en pétrole pourrait en dépendre.

La solution retenue par le Gouvernement est une solution de compromis : maintien de l'obligation de pavillon, mais autorisation d'immatriculer les pétroliers sur le registre des Terres australes et antarctiques françaises - c'est l'immatriculation dite « Kerguelen ». Comme tous les compromis, celui-ci ne satisfait complètement ni les uns, ni les autres.

Notons cependant que l'immatriculation Kerguelen représente déjà un progrès certain pour les raffineurs français, puisqu'elle réduit d'environ 70 p. 100 le surcoût d'exploitation lié à l'obligation de pavillon national. Peut-on envisager d'alléger encore les charges liées à l'obligation de pavillon ? C'est la question que je vous pose, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer.

Mais l'immatriculation Kerguelen n'ira pas sans conséquences sociales douloureuses, qui imposent des mesures d'accompagnement. Pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, nous donner sur ce sujet les informations nécessaires et l'assurance que le Gouvernement veillera à ce qu'un véritable plan social soit proposé aux marins concernés ?

Tels sont, mes chers collègues, les deux points essentiels que je tenais à souligner à propos de ce projet de loi. Il est évident qu'il faut éviter les surcoûts inutiles de l'obligation de stockage. Et nous admettons que le pavillon Kerguelen soit considéré comme une solution acceptable, compte tenu de la nécessité de protéger notre armement.

**M. Franck Borotra et M. Arthur Dehalne.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Guy Lordinot.

**M. Guy Lordinot.** Monsieur le président, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi soumettant certains produits à des restrictions de circulation, adopté hier par notre assemblée, a pris en compte la situation particulière de la Martinique et de la Guadeloupe.

Dans ce projet, en effet, des dispositions protectrices du marché français de la banane des Antilles, en référence à la clause de sauvegarde prévue par l'article 115 du traité de Rome, ont été prévues.

Ainsi se trouve préservé, pour l'instant, l'aspect fondamental de l'économie des départements antillais.

Le projet de loi portant réforme du régime pétrolier touche un secteur important et sensible de l'activité économique. Il doit, lui aussi, prendre en compte la situation particulièrement critique des départements d'outre-mer et y adapter ses dispositions.

Il faut savoir que notre unique centrale de production d'énergie électrique fonctionne au fioul ! Or la liberté du commerce des produits pétroliers mettrait en péril l'existence de la raffinerie implantée à la Martinique, la société anonyme de raffinerie des Antilles, la SARA.

Le marché dont dispose la SARA n'atteint pas 800 000 tonnes, alors que, pour une raffinerie en France métropolitaine, il avoisine 8 millions de tonnes. L'implantation de la SARA résultait d'une volonté politique d'introduire aux Antilles françaises un pôle technologique de qualité. Le résultat a été atteint, et la SARA offre, en plus de 219 emplois directs, des emplois indirects bien plus nombreux encore dans les entreprises créées du fait de son existence. Mais, avec un marché aussi restreint, la SARA ne peut pas générer de profits.

Il convient de maintenir en vie cette raffinerie et, pour cela, de ne pas appliquer en Martinique et en Guadeloupe la liberté du commerce des produits pétroliers. Dans le cas contraire, il s'ensuivrait immédiatement des importations en provenance de Trinidad et de Curaçao, et par conséquent une réduction du marché disponible pour la raffinerie.

Deux solutions se présenteraient : soit une majoration des prix à la pompe, cette inflation entraînant une nouvelle perte de marché ; soit la fermeture immédiate, avec ses conséquences pour l'emploi.

L'environnement, lui aussi, y perdrait, avec une friche industrielle non reconvertible.

La volonté politique de maintenir l'outil de raffinage devra donc nous conduire à amender l'article 1<sup>er</sup> dans un sens restrictif pour ces départements. Notons au passage que les

ordonnances de 1986 ont maintenu l'encadrement des prix des produits pétroliers dans ces départements. En vérité, la SARA exerce, dans les faits, un service public, le niveau des prix fixés par la préfecture correspondant exactement aux besoins de l'équilibre financier des comptes de la société.

En ce qui concerne les stocks stratégiques, les réserves de gaz de pétrole liquéfié ne s'imposent pas en Martinique et en Guadeloupe. La constitution de ces réserves représente en effet des contraintes lourdes pour l'environnement et, grâce à la régularité et à la souplesse de production de ces gaz, il ne semble pas y avoir d'inconvénient à en faire l'économie.

Enfin, monsieur le ministre, une attention particulière doit être portée au régime de taxation applicable aux différents carburants. Ce régime pénalise l'essence sans plomb, qui, contrairement à ce qui se passe en France métropolitaine, est vendue aux Antilles à un prix supérieur à celui de l'essence plombée. Peut-être pourriez-vous rendre moins chère l'essence propre dans le souci, que vous partagez, de préserver la qualité de la vie sur notre planète ?

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui tend à adapter au marché unique de 1993 le régime pétrolier qui, depuis 1928, est caractérisé en France par une étroite tutelle des pouvoirs publics.

C'est donc une tâche pour le moins contradictoire que de concilier l'ultralibéralisme dans la circulation des produits - ultralibéralisme qui prétend assimiler le pétrole à une marchandise ordinaire - et les exigences légitimes pour une grande nation de garantir son approvisionnement pétrolier dans les meilleures conditions de sécurité.

Si la loi de 1928 est inappliquée depuis des années dans plusieurs domaines, il serait difficile de prétendre que les principes qui la sous-tendent n'ont pas gardé leur actualité.

Quelles que soient les différences ou les divergences politiques que l'on peut avoir sur le grand marché européen, il faut bien admettre, comme les autres pays de la Communauté d'ailleurs, qu'il est toujours nécessaire d'avoir des stocks stratégiques, comme de défendre le transit du pétrole brut ou des produits finis sous pavillon national.

Les contrôles de l'administration sur les opérateurs pétroliers restent d'autant plus légitimes que la dépendance pétrolière de la France est très grande. La quasi-totalité de la consommation dépend de l'importation, laquelle, de surcroît, est dépendante du Moyen-Orient plus que de toute autre région.

Ainsi, lors de la guerre contre l'Irak, un approvisionnement plus diversifié n'aurait-il pas contribué à affirmer notre autonomie de réflexion face aux Etats-Unis ?

Il faudrait à la fois diversifier nos approvisionnements, notamment en direction des pays de l'ex-URSS, et engager une politique réduisant l'importation des produits raffinés. La France devrait raffiner davantage elle-même les produits pétroliers.

Un pays qui a le souci de son indépendance essaie de dépendre du marché du pétrole brut plutôt que de celui des produits raffinés. Or, de crise en choc pétrolier, l'industrie française du raffinage a, avec la bénédiction des pouvoirs publics, été quasiment réduite de moitié en moins de dix ans. La France, qui était exportatrice de produits raffinés, est aujourd'hui importatrice !

Cela est d'autant plus grave que la crise du Golfe a, de l'avis général, souligné la fragilité du raffinage européen. On en revient donc aux principes de la loi de 1928 : garantir l'approvisionnement avec des capacités de raffinage suffisantes et une flotte nationale efficiente sont des nécessités de bon sens.

La libération du prix des carburants n'a pas profité aux consommateurs. La déréglementation du marché a sonné le glas pour des milliers et des milliers de pompistes ; seul l'Etat, grâce à la taxe intérieure sur les produits pétroliers, et les grandes compagnies y ont trouvé leur compte.

Quant à la flotte française de pétroliers, elle ne cesse de se réduire. Qu'elle ait perdu 80 p. 100 de son tonnage en douze ans relève d'un choix politique. Elle est de surcroît relativement âgée : plus de seize ans. Le vieillissement est d'ailleurs un problème commun à la flotte mondiale des tankers.

Il est logique que, dans un domaine aussi stratégique, la responsabilité reste nationale et qu'elle ne soit pas transférée à des instances européennes. En effet, au même titre que la défense, l'énergie est une question de sécurité : le stockage du pétrole peut se révéler aussi décisif que des sous-marins nucléaires.

Il s'agit non seulement de l'intérêt de la France, mais aussi de son rôle en Europe et dans le monde pour la défense de la paix. Malheureusement, le projet de loi reste largement hybride, il ne permet pas, selon nous, de garantir l'essentiel.

Nous ne pouvons qu'approuver ce qui, dans le texte, concerne le maintien des obligations de sécurité, l'existence des contrôles des administrations, notamment des douanes, et la constitution de stocks stratégiques.

Sur ce point, à voir la pratique d'autres pays européens, on peut se demander si le partage de responsabilités entre la SAGESSE et les opérateurs ne libèrent pas trop ces derniers de leurs responsabilités.

Pourquoi ne pas maintenir un système prévoyant le caractère obligatoire de souscription des opérateurs au capital de la SAGESSE ? Pourquoi faire d'un comité professionnel un concurrent potentiel ?

La réserve de quatre-vingt-dix jours n'est-elle pas insuffisante ? C'est un minimum. Ne devrait-elle pas être portée à cent vingt jours, notamment avec des exigences plus grandes pour les produits raffinés ?

La seconde question de fond concerne évidemment l'obligation de pavillon. Que reste-t-il au fil des années de cette ligne directrice de la stratégie nationale ? Plus grand chose !

L'obligation légale a été tranquillement violée par les importateurs non seulement de produits raffinés, mais aussi de pétrole brut. Elle est pourtant essentielle, à la fois pour l'indépendance énergétique, pour le pavillon français et pour l'activité des chantiers navals.

Le nouveau système, issu des travaux de la commission Chassagne, entérine une politique d'abandon.

D'une part, l'obligation de capacité de transfert correspond à peu près à la moitié des quantités de pétrole brut entrant en France dans une raffinerie et à une capacité inchangée de la flotte pétrolière française. C'est dire qu'il n'est nulle part envisagé son développement.

D'autre part, l'obligation de pavillon fait des Kerguelen à la fois la capitale et toutes les provinces de la France maritime. L'obligation de pavillon est un service public essentiel. Pourtant, on le dénature pour réduire la présence de marins français au tiers des équipages. N'y aurait-il eu que cette disposition dans la loi, les députés communistes n'auraient pu que s'y opposer.

Ce qui est grave, c'est qu'il s'agit d'un choix à courte vue, mercantile dans le sens le plus étroit du terme, et pénalisant pour les marins et les chantiers navals, mais aussi, à long terme, pour les compagnies pétrolières françaises elles-mêmes.

J'en viens au dernier point de mon intervention : l'aménagement des navires pour renforcer la prévention en matière de pollution.

Les multiples catastrophes qui se sont produites ces dernières années, de l'*Amoco Cadiz* à l'*Exxon Valdez*, et celle qui a eu lieu récemment à La Corogne, en Espagne, ont souligné la précarité de l'équilibre écologique et l'exigence de mettre en œuvre des mesures de prévention.

Dans cette logique, c'est la conception générale des navires qui transportent des matières dangereuses ou polluantes comme le pétrole qui doit être réactualisée.

Les Etats-Unis mènent une réflexion très importante pour obliger les armateurs à construire les nouveaux pétroliers avec une double coque et un double fond. Dans un premier temps, il était prévu que les navires existants se verraient accorder un délai de sept ans avant de se voir imposer les double fonds et de quinze ans pour la double coque. C'est toujours un objectif à long terme.

De son côté, un pays comme la Finlande perçoit une taxe sur chaque tonne de pétrole entrée dans ses ports bord à de navires non munis de double fond.

La France, dont les eaux territoriales et les régions côtières sont en permanence menacées par les risques de pollution provenant de l'accident d'un navire, se doit d'arrêter des dispositions allant dans le même sens, de manière à se placer à l'avant-garde d'une action internationale pour la prévention de la pollution.

En outre, la construction de tankers à double coque pourrait être une source d'activité pour les chantiers navals français, en particulier ceux de La Ciotat.

Près des neuf dixièmes des pétroliers existants de plus de 200 000 tonnes ont plus de treize ans. La flotte française est aujourd'hui de quatorze unités et l'armement français contrôle douze autres pétroliers long-courriers sous immatriculation de pays tiers. L'augmentation des capacités de construction des chantiers navals est donc une nécessité.

Qu'on ne vienne pas dire que la question est secondaire ou dépassée à cause des fermetures dans les chantiers navals. Ce serait aussi juste que d'affirmer que l'informatique appartient au passé !

Le renouvellement de la flotte à moyen terme est un problème majeur pour la France et pour le monde entier. C'est un marché industriel prodigieux pour les vingt-cinq ans à venir. La France doit y prendre toute sa place.

C'est pourquoi des études doivent être engagées rapidement pour apporter des solutions aux problèmes d'ordre technologique liés à ce choix d'aménagement des navires. Pour un navire neuf, le coût d'un double fond et d'une double coque pourrait être de l'ordre de 15 p. 100 du prix total.

Certes, le débat technique n'est pas achevé. Le double fond est, selon certains, un lieu où peuvent s'accumuler les émanations gazeuses ayant pour origine des suintements dus à des fissures dans les plafonds de ballast ou à des fuites dans les collecteurs traversant les fonds. Mais une ventilation adéquate de ces espaces permettrait de prévenir les risques. De toute façon, il faut engager sans tarder des études approfondies.

La France se doit de fixer une date butoir. Nous proposons 2005, ce qui semble laisser un délai raisonnable, pour instaurer l'obligation des transporteurs pétroliers à double coque et à double fond.

Telles sont les observations que je tenais à exprimer au nom des députés communistes sur ce projet qui, en l'état actuel, ne résout pas la contradiction entre l'ultralibéralisme et les exigences de la sécurité.

**M. René Carpentier.** Très bien !

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

La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre délégué à l'énergie.

**M. André Billardon, ministre délégué à l'énergie.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je remercie d'abord le rapporteur pour le travail très approfondi et très intéressant qu'il a accompli sur ce texte non seulement technique, mais aussi politique par maints de ses aspects.

A ces remerciements, j'associerai les membres de la commission de la production et des échanges pour la tâche qu'ils ont accomplie - ayant longtemps fait partie de cette commission, je sais le travail qui s'y fait - et les différents orateurs qui se sont succédé à cette tribune et qui ont, par leurs interventions, enrichi le débat.

La place du pétrole dans le bilan énergétique français a considérablement évolué depuis vingt ans : de 125 millions de tonnes en 1973, la consommation intérieure est tombée à 85 millions de tonnes en 1983 et se situe aujourd'hui aux alentours de 90 millions de tonnes.

Cette évolution est le résultat simultané des efforts entrepris pour répondre à la hausse des prix qui a fait suite aux chocs pétroliers et de la politique mise en œuvre depuis vingt ans afin d'aboutir à une utilisation plus rationnelle de l'énergie et à une diversification des sources primaires.

J'ajoute que cette politique énergétique est fondée sur le triptyque suivant :

D'abord, la recherche de notre indépendance énergétique, ou, tout au moins, de la diminution de notre dépendance énergétique en recourant à l'électricité d'origine nucléaire ;

Ensuite, la diversification, par nature et par pays, de l'approvisionnement extérieur en énergie ;

Enfin, un dispositif d'économies d'énergie qui a fait ses preuves, même si, en cette matière, il convient, me semble-t-il, d'avoir l'ambition de la relance.

Pourtant, la dépendance de notre économie vis-à-vis du pétrole reste forte, essentiellement pour deux raisons.

En premier lieu, les 90 millions de tonnes de pétrole consommées chaque année représentent encore 40 p. 100 de notre consommation énergétique.

En second lieu, les efforts réalisés en matière d'économies et de produits de substitution se sont traduits par une concentration de cette consommation sur le secteur du transport, qui absorbe aujourd'hui 60 p. 100 du pétrole que nous utilisons sur le territoire national. Or on connaît les difficultés qui existent dans ce secteur pour l'utilisation d'énergies de substitution.

J'ajoute que, pour compliquer le problème, la production de pétrole est concentrée dans des régions où l'équilibre politique est souvent précaire, comme en témoignent les événements de ces dernières années.

L'approvisionnement pétrolier reste donc un enjeu majeur, un enjeu stratégique. Le pétrole n'est pas un produit comme un autre et les pouvoirs publics se doivent d'être les garants d'un fonctionnement équilibré du marché pétrolier national.

La loi de 1928 a donné satisfaction pendant de longues années, mais l'évolution de l'environnement économique et, par conséquent, le fonctionnement même des marchés pétroliers rendent nécessaire son adaptation.

La recherche de la sécurité des approvisionnements, qui est impératif pour le Gouvernement, ne peut plus se concevoir de la même façon qu'en 1928. Tout le monde le reconnaît. A l'époque, cette recherche de la sécurité passait par un contrôle absolu et intégral de l'ensemble de la chaîne pétrolière. Aujourd'hui, il est sans doute plus utile de créer un cadre incitant les entreprises du secteur à pérenniser et à renforcer leur présence sur le territoire national ainsi qu'à développer leur activité hors des frontières de l'Hexagone. D'ailleurs, l'application de la loi de 1928 a été progressivement et régulièrement assouplie.

L'administration ne dicte plus, comme elle le faisait encore il y a quinze ans, leur conduite aux pétroliers. Il est donc temps de simplifier les règles et de les adapter à un contexte de plus grande liberté économique.

De plus, à la veille de l'ouverture du grand marché intérieur communautaire, il est nécessaire de moderniser le régime pétrolier, ne serait-ce que pour intégrer la récente directive européenne sur l'harmonisation des accises. La libre circulation qui prévaudra à compter du 1<sup>er</sup> janvier prochain n'est, en effet, pas compatible avec le régime actuel, fondé sur des autorisations préalables à l'importation du pétrole brut et des produits pétroliers.

Toutes ces raisons ont conduit le Gouvernement à proposer un nouveau régime, qui devra entrer en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier prochain.

Je dirai à M. Gantier, qui a évoqué une gestion « benoîte », à moins qu'il n'ait voulu dire que j'étais un ministre benoît...

**M. Gilbert Gantier.** J'ai parlé d'une présentation benoîte ! Je n'ai jamais dit autre chose !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** ... que cette question doit être traitée, et qu'elle le sera rapidement. Un gouvernement qui ne prendrait pas ses responsabilités mettrait gravement en cause la sécurité de notre approvisionnement pétrolier.

Le principe retenu - là encore, je réponds à M. Gantier - est la libéralisation du marché : c'est la garantie de développement d'une industrie pétrolière forte et dynamique. Il ne s'agit pas simplement de se payer de mots lorsque l'on évoque un tel défi. Le pétrole étant une matière première stratégique, il est indispensable de maintenir un certain nombre d'obligations spécifiques qui s'appliqueront aux opérateurs pétroliers, afin de prévenir toute crise et, le cas échéant, de la gérer.

Libéralisation du marché, mais en même temps prévention de la crise et, le cas échéant, gestion de celle-ci, tels sont les objectifs que poursuit le Gouvernement avec le présent projet de loi. S'il est adopté, le Gouvernement disposera des moyens pour mener une politique pétrolière active, politique qui doit répondre à cinq objectifs majeurs dont personne ne peut s'affranchir, tout au moins, je l'espère.

Le premier objectif, c'est le maintien d'un raffinement compétitif sur le sol national. Or, on connaît les difficultés, mais c'est une garantie en cas de crise et une contribution significative à l'activité économique et à l'emploi dans notre pays. J'ai volontairement, en raison notamment d'événements récents, commencé par cet aspect.

Le deuxième objectif, c'est la création d'un marché intérieur attractif et rentable pour les opérateurs, qui les conduira à veiller et à assurer son approvisionnement en toutes circonstances. C'est l'aspect des stocks stratégiques sur lesquels je reviendrai.

Le troisième objectif, très important, me semble-t-il, c'est le développement de l'activité internationale de nos compagnies pétrolières.

Le quatrième objectif, c'est le renforcement de la coopération internationale, avec, certes, les contraintes que cela suppose, mais c'est notamment ce qui a conduit la France à décider en 1990 de rejoindre l'Agence internationale de l'énergie.

Enfin, cinquième objectif, la mise en place de dispositions permettant de gérer les approvisionnements en cas de crise. C'est ce que permet le texte qui vous est proposé, ainsi que d'autres textes antérieurs : il faut se souvenir que ce projet s'inscrit dans une logique qui n'est pas totalement nouvelle - je mentionne d'ailleurs au passage la loi du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie.

J'en viens à l'analyse plus détaillée de ce dispositif.

Le nouveau régime proposé par le Gouvernement, ainsi que je viens de le définir dans les grandes lignes, pose dans son article 1<sup>er</sup> le principe de la liberté d'exercice de toutes les activités pétrolières sur le territoire national. Ainsi, le régime antérieur des autorisations préalables est supprimé et les opérateurs auront le choix d'exercer leur activité dans le cadre des divers statuts fiscaux définis par la loi du 17 juillet 1992.

Les articles suivants fixent les obligations spécifiques auxquelles seront soumis les opérateurs pétroliers, dans le but de prévenir toute crise ou, le cas échéant, de la gérer.

La première des obligations, fixée aux articles 2 à 5, concerne la constitution des fameux stocks pétroliers, en cohérence - cet aspect a été peu souligné et je le rappelle - avec les engagements liés à notre adhésion à l'AIE. J'y reviendrai afin de répondre plus précisément aux questions qui m'ont été posées.

La disparition du régime d'autorisations préalables impose de modifier l'organisation actuelle du stockage stratégique. D'ailleurs, personne n'a contesté, en particulier pas M. Borotra, la nécessité de modifier la situation. En effet, celle-ci, dès lors qu'on modifie profondément le dispositif, c'est-à-dire qu'on supprime les autorisations, n'est pas, en l'état, satisfaisante.

Toutefois, dans un souci d'efficacité, le Gouvernement a souhaité conserver les principes généraux actuellement en vigueur. Je tiens à le dire, mesdames, messieurs, avec force : le Gouvernement veut en particulier préserver l'expérience et la compétence de la société anonyme de gestion des stocks de sécurité. J'insiste sur ces deux mots : expérience et compétence. Tout cela figurera au *Journal officiel*.

Le projet de loi, compte tenu de la nécessité de faire évoluer la situation, retient donc la constitution d'un comité professionnel. Vous m'accorderez, et je suis prêt à revenir sur cet aspect des choses, qu'il s'agit d'une structure légère, transparente, à laquelle les professionnels seront largement associés, ai-je envie de dire, en vérité dans laquelle ils détiendront la grande majorité des responsabilités.

Notez avec moi que le Gouvernement a choisi une solution dans laquelle l'expérience et la compétence de la SAGESS sont reconnues, jugées utiles et doivent par conséquent être préservées. Mais la SAGESS n'en reste pas moins une société anonyme. On ne peut donc ni tout lui demander, ni tout lui faire subir ; les sociétés anonymes ainsi sont faites. Je m'étonne donc presque des propos de M. Borotra.

Je sais bien, monsieur Borotra, que vous n'êtes pas un grand libéral...

**M. Franck Borotra.** C'est vrai !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** ... à l'inverse de M. Gantier, ...

**M. Gilbert Gantier.** Certainement !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** ... au point que je me demande d'ailleurs comment vous pouvez arriver à vous mettre d'accord, du moins sur cet aspect des choses. Mais pour autant, tout « non-libéral » que vous êtes, comment pouvez-vous suggérer d'imposer à la SAGESS, société ano-

nyme, des évolutions qu'elle serait en mesure de refuser par la seule décision de ses actionnaires ? C'est ainsi que les choses vont !

Nous aurons tout à l'heure un débat approfondi sur cette question. Je suis convaincu que nous parviendrons, sinon à nous mettre d'accord, du moins à rapprocher nos points de vue.

L'article 6 concerne les raffineurs. Ceux-ci seront tenus de disposer d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle à leur capacité de raffinage. Mon collègue chargé de la mer précisera l'intérêt de cette mesure ; je ne prendrai pas le risque d'entrer dans ce débat qui relève de sa compétence.

L'article 7 permettra aux pouvoirs publics de recueillir toute information utile sur les approvisionnements pétroliers du pays, les mettant ainsi en mesure de gérer les situations de crise.

L'article 8 est destiné à éviter toute manœuvre qui pourrait gravement déstabiliser le marché pétrolier, et l'article 9 permettra d'établir des règles de sécurité pour les installations et équipements qui ne sont pas soumis à la loi sur les installations classées.

L'article 10 tend à compléter la loi de 1974 sur les économies d'énergie - j'ai relevé tout à l'heure cette continuité dans la modernisation de notre législation dans le domaine énergétique - afin d'améliorer les moyens d'intervention des pouvoirs publics en cas de crise.

L'article 11 ouvre la possibilité aux ministres chargés des hydrocarbures et des douanes de réglementer les échanges extracommunautaires de produits pétroliers, et notamment d'imposer un embargo si les circonstances l'exigent.

Enfin, les articles 12 à 17 précisent le régime des amendes et des sanctions applicables, dispositions indispensables pour assurer le respect par les opérateurs des obligations posées par la loi.

La Haute Assemblée a examiné le texte du gouvernement et a adopté plusieurs amendements qui ont permis de l'améliorer sur certains points. C'est notamment le cas des articles 6 et 7. De même, de nouveaux articles, 18 bis et 20, ont été introduits, qui prévoient, pour le premier, des mesures transitoires très utiles, pour le second, des dispositions visant à assurer une bonne information du Parlement sur la situation du marché pétrolier national.

Pendant, le Sénat a modifié substantiellement certains points du texte initial du Gouvernement et dénaturé ainsi ce que je crois être l'équilibre général du projet de loi. Or, en ce domaine, l'équilibre est nécessaire.

C'est notamment le cas de l'organisation des stocks stratégiques. Le Sénat a accordé à la SAGESS un monopole pour gérer l'obligation de stockage collectif. J'observe, tout d'abord, qu'un tel monopole créerait des inégalités entre opérateurs et serait de ce fait contraire aux obligations communautaires. En outre - et j'appelle votre attention sur un aspect que j'ai déjà esquissé en réponse aux propos de M. Borotra - le monopole ferait courir un risque pour le respect de l'obligation dans le cas où les actionnaires de la SAGESS décideraient de dissoudre leur société ou seraient conduits à le faire. Est-ce vraisemblable ? Je dirai que non. Serait-ce juridiquement possible ? On peut toujours le penser.

**M. Franck Borotra.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Franck Borotra, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Franck Borotra.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre obligeance.

Jusqu'à présent, les professionnels autorisés à importer des produits pétroliers et à les mettre à la consommation disposaient d'une autorisation dite A5. La modification de la loi de 1928 remettant en cause cette autorisation, ils vont donc être obligés de se doter d'un statut d'entrepositaire agréé. Or c'est l'Etat, c'est-à-dire le Gouvernement, qui fixe les conditions de l'agrément.

Si demain vous étiez en face d'une telle situation, il appartiendrait instantanément au Gouvernement de retirer tous les agréments à toutes les sociétés. En d'autres termes, le Gou-

vernement dispose donc bien, par le biais des conditions de l'agrément, des moyens d'obliger les entrepreneurs à faire ce qu'il souhaite.

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Vous m'accorderez, monsieur Borotra, qu'une mesure de rétorsion n'est pas en contradiction avec mon analyse : tout actionnaire de la SAGESS serait capable demain de se retirer. On peut éventuellement lui faire subir les rétorsions auxquelles vous faites allusion : il n'en reste pas moins que, du fait de son régime juridique, il pourrait arriver que la SAGESS n'ait plus demain ni capital ni actionnaires.

J'en déduis qu'il était, dans ces conditions, convenable que le Gouvernement préfère une solution plus souple offrant à la SAGESS toute sa place, mais rien que sa place.

Cela dit, j'ai bien noté qu'une partie des interventions ont porté sur cet aspect, considérant par là même qu'il y avait matière à débat.

M. Alain Bonnet s'est interrogé sur la capacité des comités professionnels de recourir à l'emprunt. Vous avez, monsieur Borotra, suggéré une solution. Je remarque que, si vous étiez satisfait de la formule « SAGESS - société anonyme », vous n'auriez sans doute pas proposé de la transformer en une société interprofessionnelle. Je vous poserai donc deux questions, saisi en attendre immédiatement la réponse.

Premièrement, au nom de quoi - mais là encore, je me heurte évidemment à votre libéralisme modéré (*Sourires*) - pourrions-nous contraindre la société anonyme SAGESS à se transformer en société interprofessionnelle ?

Deuxièmement, imaginons un instant qu'aucun actionnaire de la SAGESS ne veuille entrer dans le capital de la société interprofessionnelle que vous proposez de créer. Que se passerait-il ? Vous avez esquissé tout à l'heure une possibilité de rétorsion, mais ce n'est pas une réponse.

**M. Franck Borotra.** Il n'y aurait pas d'agrément !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Il n'y aurait plus d'agrément, certes, et des dysfonctionnements considérables, vous me l'accorderez, dans l'organisation que nous voulons mettre en place.

Dans ces conditions, il faut revenir à ce qui a été proposé par le Gouvernement. Je ne suis pas fermé à des évolutions ni à des modifications qui permettraient d'obtenir la sécurité à laquelle le Gouvernement est attaché, à un coût supportable. Ce disant, je ne prétends pas faire plaisir à M. Gantier...

**M. Gilbert Gantier.** Oh !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** ... qui nous a fait un procès que je considère comme mauvais, en brandissant l'épouvantail du coût.

**M. Gilbert Gantier.** Mais oui !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** J'estime pour ma part que ce n'est pas justifié. Je ne suis pas hostile, monsieur Gantier, à trouver une formule permettant de montrer très clairement que ce coût ne deviendra pas insupportable pour la filière, c'est-à-dire pour les opérateurs. Je reste, de ce point de vue, tout à fait ouvert.

Je reviens sur un autre point que le Sénat a abordé, parfois modifié : le régime des sanctions. Vous l'avez vous-mêmes assez peu évoqué.

Le souci de la Haute Assemblée, je me souviens bien du débat, était de mieux garantir les libertés individuelles. Or, de ce fait, les sanctions pénales se trouvent paradoxalement rétablies alors que le Sénat avait voulu les supprimer. Il me semble donc utile de revenir à la rédaction initiale du texte qui retient le système de sanctions et amendes administratives qui prévaut actuellement et dont l'efficacité et l'équité sont reconnues tous les jours.

Je souhaite que nous puissions débattre de tous ces points qui, pour le Gouvernement, revêtent une grande importance. Certes, pour quelques éléments plus significatifs, peut-être un peu plus denses ou plus difficiles, il nous faudra trouver les voies d'un accord. Mais, d'ores et déjà, dans le cadre de la commission de la production, vous avez conduit un travail approfondi de réflexion et de proposition.

J'émetts le vœu que le débat qui va s'engager soit approfondi et je terminerai par quelques réponses ou appréciations particulières.

Monsieur Lordinot, le débat montrera, j'en suis convaincu, que les spécificités antillaises, si l'Assemblée en décide ainsi, seront prises en considération.

Madame Jacquaint, je souhaite que vous rejoigniez l'appréciation du Gouvernement que j'ai mentionnée tout à l'heure à l'égard d'un objectif qui, je le crois, nous est commun : faire en sorte que notre pays dispose d'une industrie pétrolière, d'une industrie du raffinage à la fois puissante, développée, sans incertitude pour son avenir et capable de surcroît de prendre des parts de marché à l'exportation.

A M. Borotra, qui évoquait les conditions de mobilisation des stocks stratégiques, je répondrai que cette question doit être réglée par un décret d'application de la loi de 1974. La révision de ce décret est en cours et permettra, par conséquent, de répondre à votre interrogation.

Mesdames, messieurs, je suis convaincu que, à l'issue de ce débat, nous disposerons d'un texte de loi qui, non seulement, accompagnera la modernisation d'un secteur économique vital pour le pays, mais encore assurera un juste équilibre entre la mise en place d'un marché libre, condition indispensable du développement de nos entreprises dans ce secteur et le respect de dispositions qui permettront au Gouvernement d'assurer en toutes circonstances la sécurité de l'approvisionnement pétrolier de la France. Cet objectif est essentiel et aucun d'entre vous dans cette assemblée ne peut refuser à cet instant d'y participer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Charles Josselin, secrétaire d'Etat à la mer.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je souhaiterais à mon tour remercier les orateurs, et d'abord le rapporteur de la commission de la production et des échanges, M. Jean-Paul Bachy, pour la qualité des interventions et des analyses qu'ils viennent de formuler. La clarté et la pertinence des débats vont rendre ma tâche plus facile.

Assurer la sécurité de nos approvisionnements pétroliers, donner à notre pays les moyens de faire face à des situations de crise, tel est l'enjeu de ce projet de loi.

Ces préoccupations trouvent d'abord leur place dans le domaine du stockage et en matière de construction, de modification ou d'arrêt des installations de raffinage. Mon collègue André Billardon vient de présenter ces aspects ; je n'insiste pas.

Mais les exigences de la sécurité, la capacité de réponse en cas de crise doivent s'appliquer à l'ensemble des maillons qui composent la chaîne d'approvisionnement et, bien sûr, au transport maritime, qui, chacun en est conscient, constitue un maillon important et sensible dans cette chaîne.

Le transport maritime de pétrole n'est pas à l'abri de tensions, localisées ou généralisées. La navigation dans certaines zones d'accès aux ports d'embarquement peut, l'expérience des dix dernières années en témoigne, devenir dangereuse - je vous renvoie à la carte des réserves pétrolières de la planète.

Le souci de sécurité de nos approvisionnements a donc conduit le Gouvernement à maintenir, dans le nouveau régime pétrolier, une disposition qui assure durablement l'existence d'une flotte pétrolière sous pavillon français. Mon secrétariat d'Etat y a été particulièrement attentif.

Le pavillon du navire est, en effet, l'élément essentiel qui permet à la puissance publique d'intervenir, et cela pour deux raisons :

Seuls les navires sous pavillon national peuvent être réquisitionnés, où qu'ils se trouvent, par l'autorité publique ;

Seuls les navires sous pavillon national peuvent, conformément au droit international, bénéficier d'une protection active par la marine nationale, y compris dans les eaux internationales. Cette possibilité d'escorte des navires pétroliers en transit a montré son utilité encore récemment au cours de la crise du Golfe arabo-persique.

Mais si le souci de garantir durablement l'existence d'une flotte pétrolière sous pavillon français, déjà présent dans la loi de 1928, est maintenu dans le projet de loi, les moyens d'y satisfaire sont sensiblement renouvelés.

Le projet de loi prévoit, dans son article 6, l'obligation pour chaque raffineur de disposer d'une capacité de transport maritime sous pavillon français, en propriété ou par affrètement à long terme, proportionnelle aux quantités de pétrole brut qu'il traite.

Un amendement adopté par la Haute Assemblée a précisé l'assiette de l'obligation. Cette obligation étant liée à des motifs de sécurité de nos approvisionnements énergétiques nationaux, il est apparu justifié d'exclure du calcul de l'assiette certaines quantités : les quantités extraites du territoire national, elles sont directement et sûrement disponibles les quantités transformées en produits non affectés à la consommation énergétique, mais aussi les quantités non affectées à la consommation nationale et qui sont donc réexportées.

Une telle modification doit cependant être encadrée si l'on veut éviter tout risque de déviations ou de constructions commerciales artificielles - l'imagination des juristes à cet égard est considérable - qui n'auraient pour seul objectif que de vider de toute signification l'obligation de détention d'une capacité de transport maritime. Cette condition est bien remplie dans le texte retenu : à la notion de contrat ferme est associée une livraison effective hors du territoire national.

Le coefficient de proportionnalité sera fixé par décret, avec un maximum fixé par la loi et si vous le voulez, on peut prendre un exemple concret, pour bien comprendre comment ce coefficient doit s'interpréter. Supposons qu'il soit fixé à 5 p. 100. Cela signifie que le propriétaire d'une raffinerie qui traite en une année dix millions de tonnes de pétrole brut entrant dans l'assiette de l'obligation devra contrôler un ensemble de navires d'une capacité totale de 500 000 tonnes de port en lourd au moins, c'est-à-dire deux navires de 250 000 tonnes, par exemple.

L'intention du Gouvernement est de fixer ce taux réglementaire de façon à permettre le maintien de la flotte actuelle, c'est-à-dire quatorze navires d'une capacité totale d'un peu plus de trois millions de tonnes de port en lourd.

Nous aurons, madame Jacquaint, l'occasion de revenir sur vos observations en ce qui concerne le transport pétrolier en général, et sa sécurité en particulier. Mais si j'admets l'intérêt que représenterait le développement de la flotte française que vous appelez de vos vœux, je rappelle que nous sommes, hélas, aujourd'hui en surcapacité.

Cela d'ailleurs me disposerait plutôt, si je ne devais tenir compte de considérations d'ordre communautaire ou international, à réduire, comme vous le souhaitez, le nombre de mauvais pétroliers, pour mieux ajuster l'offre et la demande. De là à imaginer que l'on pourrait développer la flotte spécialement pétrolière, c'est un peu plus compliqué. Mais nous y reviendrons, si vous le voulez bien.

Élément nouveau par rapport à la loi de 1928, les opérateurs qui ne rempliraient par leurs obligations s'exposent à des pénalités financières, au prorata de l'insuffisance de capacité de transport, pénalités qui font l'objet de l'article 13 du projet de loi.

Il est bon de rappeler aussi qu'en dehors des périodes de crise ou de conflits durant lesquelles des dispositions réglementaires peuvent s'appliquer, chaque opérateur disposera d'une liberté totale quant à l'utilisation de sa flotte, soit pour transporter effectivement le pétrole qu'il importe en France, soit pour assurer d'autres trafics.

Il s'agit donc bien, pour le Gouvernement, d'assurer l'existence d'une flotte maritime justifiée par des nécessités de sécurité publique. A défaut, le risque était considérable de voir l'ensemble de la flotte pétrolière abandonner le pavillon français à très court terme. Et chacun sait qu'une telle évolution est difficilement réversible.

Il est vrai qu'il s'agit là d'une contrepartie économique importante. Dans un régime pétrolier rénové plus ouvert à la concurrence, il est indispensable de rapprocher les coûts d'exploitation de ceux du marché international. Il faut, en effet, assurer la viabilité économique de la flotte pétrolière et ne pas imposer aux opérateurs une charge qui, par son montant, aurait des conséquences défavorables sur l'ensemble de leurs activités, y compris - je le dis à ceux, et ils sont nombreux, qui sont sensibles au problème de l'emploi - sur la localisation des unités de raffinage.

Il est certain également que la compétitivité de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement pétrolier est l'une des meilleures garanties de sécurité.

Pour toutes ces raisons, l'immatriculation aux Terres australes et antarctiques françaises, dite « immatriculation TAAF » ou encore « Kerguelen », qui est une des formes de l'immatriculation sous pavillon français, est ouverte aux navires transporteurs de pétrole brut depuis le 1<sup>er</sup> décembre dernier.

Je rappelle que, dans ce registre TAAF, 35 p. 100 au moins de l'équipage doivent être composés de navigants français et que le taux de charge sociale patronale applicable à cette base de 35 p. 100 de navigants français est diminué des deux tiers environ. Grâce à ces conditions, le surcoût du pavillon français par rapport au pavillon international moyen est divisé par trois.

Il va de soi, en revanche, que les prescriptions et les contrôles applicables aux navires immatriculés dans ce registre, notamment en matière de sécurité, sont celles du pavillon français, puisque le registre TAAF est en fait une modalité du pavillon français.

C'est un aspect dont il n'est pas nécessaire de souligner l'importance, compte tenu de l'actualité qui vient d'être rappelée et qui s'inscrit hélas dans une longue tradition de catastrophes pétrolières dont les côtes françaises, et singulièrement bretonnes, ont été souvent victimes. Faut-il rappeler que chaque jour un million de tonnes de pétrole passe au large d'Quessant ?

Le registre Kerguelen, je suis prêt à vous en faire l'aveu, n'est pas totalement satisfaisant. Lors de la dernière séance du conseil supérieur de la marine marchande, j'ai dit mon intention de le faire progressivement évoluer, en quelque sorte par anticipation, vers le registre EUROS auquel votre rapporteur faisait allusion.

Je voudrais, en particulier, que le pavillon TAAF voie la part des marins nationaux susceptibles de bénéficier de l'allègement des charges sociales sensiblement augmentée. Il serait normal que la flotte pétrolière française puisse en priorité bénéficier de cette disposition. Je veux croire que les compagnies saisiront l'opportunité qui leur serait ainsi offerte de préserver mieux l'emploi des marins français sans attendre le pavillon EUROS pour lequel nous œuvrons, mais dont nous ne pouvons pas encore prédire le moment de la mise en place.

Au cours du dernier conseil des ministres des transports, le 8 décembre, l'unanimité s'est dégagée pour considérer qu'il convenait de mettre un terme à la fuite des pavillons des Etats membres et de préserver le savoir-faire maritime européen. Même si cela ne suffit pas à garantir l'avènement immédiat d'un pavillon EUROS, le fait qu'à l'unanimité les ministres présents ont reconnu l'intérêt qu'il y aurait à promouvoir un pavillon communautaire doit être tenu comme une décision très positive.

Le principe de ce registre communautaire compétitif, aux standards de sécurité comme aux normes de composition d'équipage élevées, est désormais reconnu. Il faut en préciser les modalités. La France, qui a été à l'origine du débat au fond concernant cette question lors du dernier conseil des ministres des transports, y contribue activement.

Faut-il rappeler que c'est à l'occasion du même conseil que des dispositions importantes ont été prises, concernant précisément le transport des matières dangereuses et, au premier rang de celles-ci, les hydrocarbures ?

La disposition retenue par le Gouvernement dans le projet de loi qui vous est soumis nous paraît cohérente avec cette approche. Certes, l'ouverture de l'immatriculation aux TAAF pour les navires transporteurs de pétrole brut va entraîner des adaptations d'effectifs de navigants. Après analyse détaillée entreprise par entreprise, il apparaît qu'elles seront de 200 emplois - la question m'a été posée par certains d'entre vous - une centaine faisant l'objet du régime de cessation anticipée d'activité. Vous savez combien les partenaires sociaux sont attachés à ce régime qui est spécifique au secteur maritime et auquel l'Etat apporte une participation financière pour près de la moitié.

J'attends des entreprises que, avant toute mutation des navires, elles négocient en leur sein, avec leurs partenaires sociaux, des dispositions de reclassement, de reconversion ou d'accompagnement de qualité. Elles s'y sont engagées et, dans certaines d'entre elles, un accord est d'ores et déjà intervenu. Un plan social est donc sur le point de s'y appliquer, mais vous noterez qu'aucun navire pétrolier n'a à ce jour changé d'immatriculation, car j'ai tenu à ce que la représentation nationale ait eu auparavant l'occasion de délibérer.

En conclusion, mesdames et messieurs, la disposition du projet de loi relative au transport maritime, complétée par l'arrêté ouvrant l'immatriculation TAAF, me paraît comporter quatre caractéristiques essentielles.

C'est d'abord une disposition simple et efficace. Les manquements seront sanctionnés.

C'est ensuite une disposition économique qui se traduira par des charges plus faibles qu'aujourd'hui pour les raffineurs. Il est bon d'y insister car, à entendre certains, c'est l'inverse qui se produirait. La compétitivité du raffinage français ne se détériorera pas par rapport à aujourd'hui. Au contraire, elle va s'améliorer.

C'est également une disposition qui assure l'existence d'une flotte pétrolière nationale. C'est un facteur important de la sécurité de nos approvisionnement en cas de crise et une contribution essentielle à la prévention des pollutions par hydrocarbures.

C'est enfin une disposition qui assure la permanence d'un pourcentage significatif et, je l'espère, plus important encore dans le cadre d'un registre TAAF amélioré, de marins français sur les navires pétroliers.

Vous conviendrez, mesdames et messieurs, que nous avons de bonnes raisons de vous demander de bien vouloir adopter le projet de loi qui est ainsi soumis à votre examen. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Je demande une suspension de séance pour examiner avec mon groupe les deux déclarations du Gouvernement.

#### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix-sept heures cinquante-cinq, est reprise à dix-huit heures vingt-cinq.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

#### Discussion des articles

**M. le président.** 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<sup>er</sup>

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. - Sous réserve du respect des dispositions de la présente loi, la réception en provenance de l'étranger et l'expédition à destination de celui-ci, le traitement, le transport, le stockage et la distribution du pétrole brut et des produits pétroliers s'effectuent librement. »

M. Lordinot a présenté un amendement, n° 49, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 1<sup>er</sup> par l'alinéa suivant :

« Dans les DOM, des restrictions à la réception en provenance de l'étranger et à l'expédition à destination de celui-ci peuvent être aménagées. »

La parole est à M. Guy Lordinot.

**M. Guy Lordinot.** Par cet amendement, dont la rédaction me paraît perfectible, il s'agit d'inscrire dans la loi les principes qui permettent de préserver l'existence de la société anonyme Raffinerie des Antilles - la SARA.

L'objectif est d'autoriser l'importation de produits pétroliers, notamment en provenance de Trinidad et de Curaçao, uniquement en cas d'impossibilité de se fournir à la SARA.

La disparition de cet outil de raffinage, outre la perte d'emplois, représenterait, à terme, un renchérissement du coût des produits pétroliers et de grands risques de rupture d'approvisionnement.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement. Je remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Sagesse également !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 49. (*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié par l'amendement n° 49.

(*L'article 1<sup>er</sup>, ainsi modifié, est adopté.*)

#### Article 2 et liste annexée

**M. le président.** « Art. 2. - Toute personne physique ou morale qui réalise, en France métropolitaine, une opération entraînant l'exigibilité des taxes intérieures de consommation sur un produit pétrolier figurant sur la liste annexée à la présente loi ou livre à l'avitaillement des aéronefs un produit pétrolier figurant sur cette liste est tenue de contribuer à la constitution et à la conservation des stocks stratégiques.

« Toute personne physique ou morale qui met à la consommation ou livre à l'avitaillement des aéronefs, dans un département d'outre-mer, un produit pétrolier figurant sur la liste annexée à la présente loi est tenue de contribuer à la constitution et à la conservation de stocks stratégiques dans ce département.

« Un décret fixe le volume des stocks stratégiques que chaque opérateur est tenu de constituer et conserver pendant douze mois en proportion des quantités de produits faisant l'objet des opérations mentionnées aux deux alinéas précédents. Cette proportion est calculée de telle sorte que la France dispose en permanence de stocks stratégiques équivalant au quart des quantités nettes de pétrole brut et de produits pétroliers importées ou introduites l'année civile précédente.

« L'obligation de stockage porte sur le produit même qui a fait l'objet d'une opération mentionnée aux deux premiers alinéas du présent article. Toutefois, le stockage d'autres produits peut être admis comme équivalent dans des conditions fixées par décret. »

Je donne lecture de la liste annexée à l'article 2.

#### ANNEXE

##### « Liste des produits pétroliers faisant l'objet de stocks stratégiques »

- « - Essences auto et essences avion ;
- « - Gazole, fioul domestique, pétrole lampant (autre que carburacteur) ;
- « - Carburacteur ;
- « - Fioul lourd. »

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

« I. - Au début du premier alinéa de l'article 2, supprimer les mots : « physique ou morale ».

« II. - Procéder à la même suppression au début du deuxième alinéa de cet article. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** C'est un amendement de pure forme.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Sagesse !

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

**M. le président.** MM. Tardito, Hermier, Lombard, Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 37, ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa de l'article 2, insérer l'alinéa suivant :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996, ces stocks stratégiques devront correspondre à 120 jours de consommation de l'année précédente. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Nous proposons qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996 les stocks stratégiques correspondent à 120 jours de consommation de l'année précédente. Il s'agit de relever le niveau moyen de stockage de sécurité pour le rendre plus proche de celui d'autres pays européens comme l'Allemagne, les Pays-Bas ou le Danemark.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement, mais le délai de 90 jours est celui qui est fixé par l'Agence internationale de l'énergie, à laquelle la France a adhéré. Donc il me semble, à titre personnel, qu'il serait sage de s'en tenir à cette règle.

**Mme Muguette Jacquaint.** On a adhéré aussi au marché unique !

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Le Gouvernement est hostile à cet amendement. Comme vient de le dire M. le rapporteur, le niveau des stocks prévu est conforme à nos engagements internationaux, en particulier aux règles fixées par l'Agence internationale de l'énergie.

Par ailleurs, le coût supplémentaire d'un tel accroissement des stocks serait, pour les consommateurs, de 7 milliards de francs. Je ne crois pas qu'il soit particulièrement pertinent, dans la conjoncture actuelle, d'ajouter, à la charge des consommateurs, une telle somme.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 37.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

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

« I. - Au début de la dernière phrase du dernier alinéa de l'article 2, après le mot : "Toutefois", insérer les mots : "à l'exception d'un stock minimum déterminé par décret".

« II. - Dans cette même phrase, après les mots : "fixées par", insérer les mots : "ce même".

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement permet de moduler l'obligation de constitution des stocks qui est imposée par l'article 2. C'est un problème d'égalité de concurrence entre les raffineurs-distributeurs et les indépendants.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** D'accord !

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

**M. le président.** M. Virapoullé a présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« I. - Compléter la liste annexée à l'article 2 par le paragraphe suivant :

« II. - Pour les départements d'outre-mer :

« - essences auto et essences avion ;

« - gazole, fioul domestique, pétrole lampant (autre que carburacteur) ;

« - carburacteur ;

« - fioul lourd ;

« - gaz de pétrole liquéfié.

« II. - En conséquence, après l'intitulé de l'annexe, insérer l'alinéa suivant :

« I. - Pour le territoire de la France métropolitaine. »

Sur cet amendement, le Gouvernement a présenté un sous-amendement, n° 51, ainsi libellé :

« I. - Rédiger ainsi le deuxième alinéa du paragraphe I de l'amendement n° 21 :

« II. - Pour la Guyane et la Réunion.

« II. - En conséquence, compléter le second alinéa du paragraphe II de cet amendement par les mots : "de la Guadeloupe et de la Martinique". »

La parole est à M. Gilbert Gantier, pour soutenir l'amendement n° 21.

**M. Gilbert Gantier.** L'amendement de M. Virapoullé a simplement pour objet d'ajouter le gaz de pétrole liquéfié indispensable à l'économie des départements d'outre-mer, à la liste des produits annexée à l'article 2.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement n'a pas été examiné par la commission. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour soutenir le sous-amendement n° 51 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 21.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Le Gouvernement est d'accord avec cet amendement, à la condition d'en limiter les effets aux seuls départements où peuvent exister des difficultés d'approvisionnement en gaz de pétrole liquéfié, à savoir la Réunion et la Guyane. Je pense que M. Virapoullé et M. Gantier seront d'accord avec ce sous-amendement.

**M. Gilbert Gantier.** Nous sommes d'accord.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 51 ?

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Il me paraît tout à fait acceptable.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 51.

(Le sous-amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 21, modifié par le sous-amendement n° 51.

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

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

(L'article 2 et la liste annexée, ainsi modifiés, sont adoptés.)

### Article 3

**M. le président.** « Art. 3. - I. - La constitution et la conservation, directement ou par l'intermédiaire de prestataires de services, de stocks stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers prévus par la présente loi, à l'exclusion de ceux mentionnés au a) du I et au a) du III de l'article 4, sont assurées par un comité régi par la loi n° 78-654 du 22 juin 1978 concernant les comités professionnels de développement économique.

« II. - En vue de constituer et de conserver, pour chaque produit figurant sur la liste annexée à la présente loi, un stock correspondant à l'obligation qui pèse sur l'opérateur ayant payé la rémunération mentionnée ci-dessous, le comité recourt aux services de la société anonyme de gestion des stocks de sécurité mentionnée à l'article 1655 quater du code général des impôts dans le cadre d'une convention approuvée par l'autorité administrative.

« La localisation des stocks stratégiques placés sous sa responsabilité est soumise à l'approbation de l'autorité administrative.

« La rémunération que reçoit le comité pour les services qu'il rend est déterminée par son conseil d'administration ; elle correspond, pour chaque redevable, aux coûts de constitution et de conservation pendant un an des stocks stratégiques pris en charge au titre de l'article 4.

« Ces rémunérations sont perçues par l'Etat pour le compte du comité comme en matière de taxes intérieures de consommation et reversées à ce dernier dans un délai de quinze jours. Ces rémunérations n'entrent pas dans l'assiette de la taxe sur la valeur ajoutée.

« III. - Le comité se substitue à la société anonyme de gestion des stocks de sécurité visée à l'article 5 dans ses obligations de constitution et de conservation des stocks stratégiques liées aux mises à la consommation de l'année 1992 jusqu'à extinction de ces obligations. »

La parole est à M. Franck Borotra, inscrit sur l'article.

**M. Franck Borotra.** Je voudrais à nouveau appeler l'attention de l'Assemblée sur cet article.

Le système que vous proposez, monsieur le ministre, prévoit l'intervention de trois opérateurs : le comité professionnel, la SAGESS et la douane. Il serait souhaitable, à mon avis, de donner à un seul opérateur la responsabilité de la constitution et de la conservation des stocks stratégiques. J'ai donc proposé un amendement afin de prévoir que la SAGESS ait la responsabilité exclusive de la gestion de ces stocks.

Vous m'avez répondu tout à l'heure que, la SAGESS étant une société anonyme, il dépendait des seuls opérateurs d'en devenir actionnaire et, le cas échéant, de siéger au conseil d'administration. Or je vous rappelle qu'aujourd'hui, le statut de l'autorisation spéciale A 5 exige l'adhésion à la SAGESS : ce qui est possible aujourd'hui pour l'A 5 le sera demain pour les entrepositaires agréés.

Deuxième argument que vous m'avez opposé : la SAGESS est, selon vous, une société normale de droit privé. En fait, monsieur le ministre, c'est une société anonyme à statut particulier. Je connais de nombreuses sociétés anonymes qui voudraient pouvoir bénéficier du régime fiscal et du statut juridique particuliers dont elle bénéficie ! D'ailleurs, des représentants de l'Etat siègent au conseil d'administration de la SAGESS, avec voix consultative certes, mais avec droit de veto, obligeant le conseil d'administration à rediscuter une proposition de décision si nécessaire. Il s'agit donc d'une société à laquelle est reconnue une mission d'intérêt public et pour laquelle on a adapté à la fois le statut juridique et le régime fiscal.

Enfin, je voudrais vous faire à nouveau remarquer que, plus les circuits sont courts, moins on prélève, ce qui est mieux pour tout le monde, pour les consommateurs comme pour les entreprises. C'est pourquoi je vous demande une dernière fois de modifier votre dispositif pour ne laisser qu'une seule entreprise, la SAGESS, face aux entrepositaires agréés, les entrepositaires non agréés ayant affaire à la douane.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Les amendements nos 54 et 55 du Gouvernement vont apporter les réponses souhaitées par M. Borotra, dont je viens, une nouvelle fois, d'écouter les arguments avec intérêt.

Je lui répète que, contrairement à ce qu'il affirme, la SAGESS est une société anonyme, qu'on le veuille ou non. Confier à elle seule une mission de service public, alors même qu'on aura fait disparaître les autorisations qui motivaient l'appartenance des opérateurs qui ont été mentionnés et qui définissaient d'ailleurs la composition de la SAGESS ne serait conforme ni au droit ni à notre commune volonté d'assurer la sécurité des approvisionnements.

Cela dit, je suis sensible à la nécessité de simplifier le dispositif à la fois en termes de structure et quant au coût. Je l'ai déjà dit à la tribune en réponse à l'intervention de M. Borotra et à celle de M. Gantier, dont j'ai remarqué qu'elles n'étaient pas nécessairement convergentes, compte tenu du fossé idéologique qui les sépare. (*Sourires.*)

**M. Franck Borotra.** L'idéologie, c'est plutôt votre spécialité.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Oh ! C'est aussi la vôtre !

**M. Franck Borotra.** Sinon la vôtre, celle de vos amis ! Nous, nous sommes des pragmatiques !

**M. le président.** Revenons aux régimes pétroliers, mes chers collègues.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Je ne refuse pas le débat idéologique. J'ai quand même noté, dans des débats récents, que l'idéologie de M. Borotra et celle de M. Gantier étaient radicalement opposées.

**M. Jean Beaufils.** Chacun la sienne !

**M. Gilbert Gantier.** Cela dépend des sujets !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Sans doute. Admettons que le pétrole vous rapproche !

**M. Franck Borotra.** C'est vrai !

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Donc, je me suis efforcé de trouver un dispositif qui permette à la fois de simplifier la structure et d'éviter que les coûts ne soient pas trop élevés, pour ne pas dire insupportables, comme le disait tout à l'heure, je crois, M. Gantier.

J'ai donc déposé en ce sens des amendements qui reconnaissent la qualité du travail accompli par la SAGESS, c'est-à-dire sa compétence, son savoir-faire, et lui donnent sa place, toute sa place, mais rien que sa place, celle que peut occuper une société anonyme.

En ce qui concerne les versements, je proposerai que les opérateurs agréés puissent se libérer par un versement direct au comité professionnel. Vos explications, d'une certaine manière, m'ont conduit à cette solution : vous voyez que le Gouvernement, loin d'être sectaire ou bloqué sur une idéologie - dont je ne sais pas ce qu'elle pourrait être en la matière - sait écouter la représentation nationale et ouvrir le dialogue avec tous ceux qui siègent dans cet hémicycle.

**M. Franck Borotra.** Vous êtes sur la voie de la sagesse. (*Sourires.*) Il aura fallu attendre douze ans !

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 22, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 3 :

« La constitution et la conservation de stocks stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers prévus par la présente loi sont assurés par la SAGESS dont les statuts seront adaptés et le régime fiscal défini par l'article 108 de la loi n° 87-1060 du 30 décembre 1987. Tous les opérateurs agréés doivent adhérer à la SAGESS (Société anonyme des stocks de gestion de sécurité).

« La localisation des stocks stratégiques placés sous sa responsabilité est soumise à l'approbation de l'autorité administrative.

« La rémunération que reçoit la SAGESS pour les services qu'elle rend est déterminée par son conseil d'administration ; elle correspond, pour chaque redevable, aux coûts de constitution et de conservation pendant un an des stocks stratégiques pris en charge au titre de l'article 4.

« La SAGESS devra devenir propriétaire de ses stocks sur une période de quatre ans. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Je l'ai déjà défendu, monsieur le président.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas eu à connaître de cet amendement.

Les éléments d'éclairage que vient d'apporter M. le ministre me semblent débayer en partie le terrain et laissent apparaître que, sur plusieurs points, certains arguments développés par M. Borotra et par M. Gantier ont été entendus.

Pour ma part, je suis opposé à l'amendement n° 22 tel qu'il est rédigé, car il est contraire à la philosophie générale du projet de loi.

J'ajoute que, dans la discussion générale, on a fait, à mon avis, une présentation un peu caricaturale du comité professionnel. Ce n'est pas une machine bureaucratique et étatique. C'est un organisme ouvert aux représentants des milieux pétroliers, puisque, en vertu de la loi de juin 1978 qui régit les comités professionnels, les deux tiers des sièges sont occupés par des gens du métier. Il n'y a donc pas de tutelle étatique ou bureaucratique.

Cela dit, au-delà de la position de principe qu'exprime l'amendement - que j'invite l'Assemblée à rejeter - je veux croire que nous saurons trouver, sur des points précis et pragmatiques, des rapprochements.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Je suis contre cet amendement, et la sagesse voudrait qu'il fût retiré.

**M. René Carpentier.** Vous allez bien trouver un terrain d'entente !

**M. le président.** Monsieur Borotra, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Franck Borotra.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 22 est retiré.

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 23, ainsi rédigé :

« Après les mots : "sont assurées par", substituer à la fin du paragraphe I de l'article 3 les dispositions suivantes : "l'établissement créé par les professionnels, mentionné à l'article 108 de la loi n° 87-1060 du 30 décembre 1987 (Société anonyme de gestion des stocks de sécurité).

« Il a pour adhérents les opérateurs qui demandent à bénéficier du statut d'entrepositaire agréé défini à l'article 60 de la loi n° 92-677 du 17 juillet 1992. Ses statuts, approuvés par l'autorité administrative, seront modifiés pour tenir compte des dispositions de la présente loi. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Je le retire également.

**M. le président.** L'amendement n° 23 est retiré.

**Mme Muguette Jacquaint et M. René Carpentier.** C'est-y pas beau, ça !

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

« Compléter le paragraphe I de l'article 3 par l'alinéa suivant : "Ce comité peut emprunter". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement a été adopté par la commission, je dois donc le soumettre à votre réflexion. Il traite d'une question de fond sur laquelle, dans son intervention initiale, M. le ministre a apporté quelques éclairages, qu'il pourrait utilement compléter.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Je suis contre cet amendement, avec le souci de rapprocher les points de vue des deux assemblées.

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

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

« Substituer au premier alinéa du paragraphe II de l'article 3 les alinéas suivants :

« Le comité constitue et conserve, pour chaque produit figurant dans la liste annexée à la présente loi, un stock correspondant à l'obligation qui pèse sur l'opérateur qui a payé la rémunération mentionnée ci-dessous.

« Il peut recourir aux services de la société anonyme de gestion des stocks de sécurité mentionnée à l'article 1655 *quater* du code général des impôts, dans le cadre d'une convention approuvée par l'autorité administrative. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement a pour objet d'en revenir à la rédaction initiale du texte du Gouvernement, concernant le monopole de la gestion des stocks de sécurité par la SAGESS.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Accord !

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 24, ainsi rédigé :

« Supprimer le troisième alinéa du paragraphe II de l'article 3. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Cet amendement répond à ce que vient de déclarer M. le ministre : les agrées paient directement l'établissement financier chargé de tenir les stocks de réserve, c'est-à-dire le comité professionnel.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** C'est l'objet de l'amendement n° 53.

**M. Franck Borotra.** Je le retire donc. Nous en discuterons lors de l'examen de l'amendement n° 53.

**M. le président.** L'amendement n° 24 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements identiques, n° 52 et 25.

L'amendement n° 52 est présenté par le Gouvernement ; l'amendement n° 25 est présenté par M. Borotra.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer le dernier alinéa du paragraphe II de l'article 3. »

La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 52.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Cet amendement a déjà été défendu.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Pas examiné par la commission. Je ne peux donc que m'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 52 et 25.

*(Ces amendements sont adoptés.)*

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 26, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le paragraphe III de l'article 3 :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, les facultés de mises à disposition de la SAGESS de stocks de réserve par les opérateurs seront progressivement réduites, chaque année à hauteur de 20 p. 100 du niveau atteint au 1<sup>er</sup> janvier 1993 pour être annulées au 31 décembre 1997.

« Les statuts de la SAGESS, approuvés par décret, seront modifiés pour tenir compte des dispositions du présent article. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Pour assurer la sécurité des approvisionnements et une mobilisation plus aisée des stocks de réserve, il est souhaitable que l'organisme qui les tient en soit propriétaire jusqu'à une certaine hauteur. Tel est le cas de l'ICOVA hollandais et de l'EBV allemand. Ainsi, dans les cinq ou six ans qui viennent, l'organisme qui tient les stocks devrait petit à petit voir sa propriété de stocks monter jusqu'à 80 p. 100.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas eu à connaître de cet amendement, mais il me semble contraire à l'esprit qui se dégage de ses travaux. A titre personnel, je suis plutôt contre.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Contre !

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

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 3, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Article 4

**M. le président.** « Art. 4. - 1. - Tout opérateur qui, pour les produits pétroliers, bénéficie en France métropolitaine du statut d'entrepositaire agréé défini à l'article 60 de la loi n° 92-677 du 17 juillet 1992, constitue et conserve les stocks stratégiques dont il est redevable au titre du premier alinéa de l'article 2 :

« a) Pour une part, déterminée par décret, directement ou, sous sa responsabilité, par l'intermédiaire d'un ou plusieurs autres entrepositaires agréés ;

« b) Pour l'autre part, soit par le versement de la rémunération mentionnée au paragraphe II de l'article 3, soit par l'intermédiaire de la société anonyme de gestion des stocks de sécurité mentionnée à l'article 1655 *quater* du code général des impôts.

« II. - En France métropolitaine, les autres opérateurs s'acquittent de la totalité de l'obligation définie au premier alinéa de l'article 2 dont ils sont redevables par le versement de la rémunération mentionnée au paragraphe II de l'article 3.

« III. - Dans les départements d'outre-mer, les opérateurs constituent et conservent les stocks stratégiques dont ils sont redevables au titre du deuxième alinéa de l'article 2 :

« a) Pour une part, déterminée par décret, directement ou, sous leur responsabilité, par l'intermédiaire d'un ou plusieurs autres opérateurs habilités à détenir des produits pétroliers en suspension de droits et taxes ;

« b) Pour l'autre part, par le versement de la rémunération mentionnée au paragraphe II de l'article 3. »

La parole est à M. Franck Borotra, inscrit sur l'article.

**M. Franck Borotra.** J'y renonce, monsieur le président. Je me suis déjà exprimé.

**M. le président.** Je suis saisi de trois amendements, nos 27, 53 et 5, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 27, présenté par M. Borotra, est ainsi rédigé :

« I. - Compléter le deuxième alinéa a) du paragraphe I de l'article 4 par les mots : "à l'exception de la société visée au b) ci-dessous".

« II. - Rédiger ainsi le dernier alinéa b) du paragraphe I de cet article :

« b) Pour l'autre part, par l'intermédiaire de la société constituée entre les professionnels mentionnée à l'article 1655 *quater* du code général des impôts. »

L'amendement n° 53, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa du paragraphe I de l'article 4 :

« b) Pour l'autre part, par le versement direct au comité professionnel, auprès duquel une caution devra être constituée, de la rémunération mentionnée au paragraphe II de l'article 3. »

L'amendement n° 5, présenté par M. Bachy, rapporteur, est ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le troisième alinéa du paragraphe I de l'article 4 :

« b) Pour l'autre part, par le versement de la rémunération mentionnée au paragraphe II de l'article 3. »

La parole est à M. Franck Borotra, pour soutenir l'amendement n° 27.

**M. Franck Borotra.** Je le retire, pour nous en tenir à la discussion de l'amendement présenté par le Gouvernement.

**M. le président.** L'amendement n° 27 est retiré.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission avait repoussé l'amendement n° 27 de M. Borotra ; je me félicite donc qu'il soit retiré.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre, pour soutenir l'amendement n° 53.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** L'amendement n° 53, ainsi que l'amendement n° 54 qui le complète, car il traite de l'autre catégorie d'opérateurs, sont la traduction de ma réponse à l'intervention de M. Borotra sur l'article 3.

L'amendement n° 53 prévoit que les opérateurs agréés versent directement la rémunération au comité professionnel.

L'amendement n° 54 traite le cas des intervenants non agréés en reprenant le dispositif que j'ai présenté à la tribune et qui reprend le texte initial du Gouvernement.

L'amendement n° 55 prévoit l'application de ces dispositions dans les départements d'outre-mer.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur pour soutenir l'amendement n° 5 et donner l'avis de la commission sur l'amendement n° 53.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission avait adopté l'amendement n° 5.

La nouvelle formulation présentée par le Gouvernement n'ayant pas été examinée par la commission, je ne peux que m'en remettre à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'amendement n° 5 devient sans objet.

M. Borotra a présenté un amendement, n° 28, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le paragraphe II de l'article 4 :

« II. - En France métropolitaine, les autres opérateurs (non agréés) s'acquittent de la totalité de l'obligation définie au premier alinéa de l'article 2 dont ils sont redevables par le versement d'une redevance proportionnelle, à raison du niveau de l'obligation, à celle versée par les opérateurs visés au I.

« Cette redevance est perçue pour le compte de la société par l'Etat comme en matière de taxe intérieure de consommation, sauf en ce qui concerne la rémunération de la perception par les services de l'Etat qui sera fixée par l'autorité administrative.

« Cette prestation de services lui est rémunérée dans le cadre d'une convention avec le ministre de l'énergie approuvée par le ministre du budget.

« Le montant de la taxe est fixé en référence aux coûts de la constitution et de la conservation de stockage. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Cet amendement concernait le régime des opérateurs non agréés. Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 28 est retiré.

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 54, ainsi rédigé :

« Compléter le paragraphe II de l'article 4 par le paragraphe suivant :

« Cette rémunération est perçue par l'Etat pour le compte du comité professionnel comme en matière de taxes intérieures de consommation et reversée à ce dernier. L'Etat perçoit en outre, sur le produit de cette rémunération, un prélèvement pour frais d'assiette et de recouvrement, dont le taux, qui ne peut être supérieur à 4 p. 100, et les modalités de répartition sont fixés par arrêté du ministre chargé du budget. »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** J'ai déjà défendu cet amendement.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** L'amendement de M. Borotra n'avait pas été examiné par la commission, pas plus que celui du Gouvernement...

**M. René Carpentier.** Il y a eu des arrangements !

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur...** et je m'en remets donc à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 29, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le paragraphe III de l'article 4 :

« Dans les départements d'outre-mer, les opérateurs constituent et conservent les stocks stratégiques dont ils sont redevables au titre du second alinéa de l'article 2 directement ou, sous leur responsabilité, par l'intermédiaire d'un ou plusieurs autres opérateurs habilités à détenir des produits pétroliers en suspension de droits et taxes. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 29 est retiré.

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 55, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le dernier alinéa du paragraphe III de l'article 4 :

« b) Pour l'autre part, par le versement direct au comité professionnel, auprès duquel une caution devra être constituée, de la rémunération mentionnée au paragraphe II de l'article 3. »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Déjà défendu !

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission ne l'a pas examiné. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 55.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 43, ainsi rédigé :

« Le dernier alinéa du paragraphe III de l'article 4 est complété par la phrase suivante :

« Cette part peut être nulle pour une période transitoire ne pouvant dépasser le 31 décembre 1993. »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Cet amendement met en place, du fait de la spécificité des départements d'outre-mer, une période d'adaptation.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas eu à connaître de cet amendement.

A titre personnel, j'y suis favorable, car il répond aux problèmes spécifiques des DOM sur lesquels nous avons déjà eu l'occasion de nous exprimer.

**M. le président.** La parole est à M. Guy Lordinot.

**M. Guy Lordinot.** Je suis favorable à cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 43.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** M. Lordinot a présenté un amendement, n° 50, ainsi rédigé :

« Compléter le paragraphe III de l'article 4 par l'alinéa suivant :

« Toutefois, dans les départements d'outre-mer approvisionnés en hydrocarbures par une raffinerie distante par mer de moins de vingt-quatre heures de route, il n'y a pas d'obligation de stocks de réserve de gaz de pétrole liquéfié. »

La parole est à M. Guy Lordinot.

**M. Guy Lordinot.** Cet amendement est satisfait par l'amendement n° 21, sous-amendé par le Gouvernement, que nous avons adopté à l'article 2. Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 50 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

### Article 5

**M. le président.** « Art. 5. - A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, le régime fiscal fixé à l'article 1655 *quater* du code général des impôts est subordonné à la réalisation par la société anonyme de gestion des stocks de sécurité des prestations mentionnées au paragraphe II de l'article 3, à l'exclusion de toute autre. »

M. Borotra a présenté un amendement, n° 30, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 5 :

« La société définie à l'article 1655 *quater* du code général des impôts doit constituer et conserver à tout moment les stocks stratégiques pour le compte des opérateurs assujettis aux obligations visées à l'article 4, paragraphe I, et ceux correspondant à l'obligation des opérateurs visée à l'article 4, paragraphe II, dans le cadre d'une convention passée avec l'Etat.

« A cet effet, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993, le régime fiscal fixé à l'article 1655 *quater* du code général des impôts est subordonné à la réalisation par la société de ces prestations à l'exclusion de toute autre. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Je retire cet amendement.

**Mme Muguette Jacquaint.** Au point où vous en êtes !

**M. le président.** L'amendement n° 30 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 5.

(L'article 5 est adopté.)

### Article 6

**M. le président.** « Art. 6. - Tout propriétaire d'une unité de distillation atmosphérique dans une usine exercée de raffinage de pétrole brut en France métropolitaine est tenu de disposer, en propriété ou par affrètement à long terme, d'une

capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut qui entrent dans ladite usine qui ont été importées ou introduites sur le territoire national et autres que celles qui sont transformées en produits non affectés à la consommation énergétique nationale, si elles font l'objet d'un contrat de raffinage à façon ou d'un contrat de vente de produits ferme à long terme.

« Un décret précise les modalités de calcul de ces quantités de pétrole brut ; il détermine également le mode de calcul de cette capacité de transport, dans la limite d'un tonnage de port en lourd qui ne peut excéder 7 p. 100 des quantités de pétrole brut servant d'assiette à l'obligation et entrées dans l'usine exercée de raffinage au cours de la dernière année civile. »

Sur cet article, plusieurs orateurs sont inscrits.

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** La discussion de cet article, je le répète, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, doit être l'occasion de réfléchir sur la notion d'obligation de pavillon.

Il est nécessaire de protéger, autant que faire se peut, la marine marchande française. Encore faut-il utiliser à cet effet des arguments qui ne soient pas des survivances du passé.

Comme je l'ai dit, l'obligation de pavillon ne peut pas être présentée comme un atout supplémentaire à la sécurité d'approvisionnement pétrolier de notre pays parce que celle-ci relève d'autres éléments.

C'est d'abord une industrie de raffinage puissante et compétitive. Or ce n'est pas en lui faisant supporter des charges supplémentaires par rapport à ses concurrents qu'on réussira à maintenir le caractère compétitif de ce secteur menacé : 50 milliards de pertes, je le rappelle.

Ce sont surtout les engagements internationaux, l'appartenance de notre pays à l'AIE et les accords éventuels à l'intérieur de l'Europe.

C'est encore la nécessité du suivi et de la tenue précise de nos stocks de réserves.

C'est enfin la capacité de nos grandes compagnies à être présentes sur tous les marchés internationaux.

Tels sont les éléments essentiels de la sécurité d'approvisionnement de la France. Mais en maintenant l'obligation de pavillon dans le domaine pétrolier, on impose à l'industrie pétrolière, au nom de la sécurité d'approvisionnement, une charge qui relève d'une autre politique qu'il vous appartient de définir.

C'est pourquoi je demande que soit levée, en tout cas dans son principe, cette obligation de pavillon, de façon que vous soyez obligé de réfléchir sur les destinées de la marine marchande française.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Masson.

**M. Jean-Louis Masson.** Monsieur le secrétaire d'Etat, l'obligation de pavillon conduit à l'affaiblissement de notre industrie du raffinage. Je suis déjà, au cours des dernières années, intervenu à plusieurs reprises, par le biais de questions orales, sur ce sujet.

Je considère qu'il y a d'autres solutions, car le maintien d'une obligation de pavillon aura sur l'industrie du raffinage des conséquences économiques inadmissibles et inquiétantes.

On est en train de favoriser un transfert de l'industrie du raffinage vers d'autres pays de la CEE. Vous avez tort de ne pas vouloir proposer d'autres solutions ou une adaptation des obligations de pavillon, car le régime des Kerguelen constitue peut-être un petit progrès, mais n'est certainement pas un élément satisfaisant pour donner à l'industrie française du raffinage les moyens de se battre à armes égales avec certains pays concurrents au sein de la Communauté économique européenne.

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** En intervenant sur l'article 6, je défendrai en même temps notre amendement n° 46.

L'article 6 semble maintenir, comme je l'ai indiqué dans la discussion générale, l'obligation de transporter sous pavillon français une certaine quantité de pétrole brut. En réalité, son dispositif porte en germe la disparition de notre flotte pétrolière marine. Il organise en fait le passage de la flotte pétro-

lière nationale sous pavillon de complaisance ou sous pavillon des Kerguelen, ce qui, à peu de chose près, revient au même. L'obligation de pavillon français ne concernant plus que le transport de pétrole brut, les trente-six caboteurs pétroliers, transporteurs de produits raffinés qui composent notre flotte nationale, pourront passer sous pavillon *bis* des Kerguelen, voire, selon le cas, sous pavillon de complaisance, ce qui permettra aux pétroliers et aux armateurs de diminuer les coûts de transport sur le dos des marins.

Indirectement, cet article ouvre la possibilité d'immatriculation aux Kerguelen à tout navire transporteur de pétrole brut, ce qui aura pour conséquence le licenciement - personne ne le nie et cela figure dans le rapport - de 400 marins français expérimentés et qualifiés qui seront remplacés par des marins recrutés à bas salaire dans les pays du tiers monde, qui ne bénéficient pas, à bord de bateaux français, des lois sociales françaises.

Il y a plus grave. En effet, sur la base d'une plainte des syndicats de marins, la France vient d'être condamnée par le bureau international du travail de Genève, qui dépend de l'ONU, pour discrimination. Voilà ce qui justifie notre amendement. Nous vous demandons donc, monsieur le secrétaire d'Etat, de renoncer au pavillon des Kerguelen pour notre flotte pétrolière et d'étudier toutes les mesures nécessaires afin de mettre fin au scandale que constitue ce texte pour la flotte marchande française.

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 31, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 6. »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** L'amendement est défendu !

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

**M. Jean-Pierre Bechy, rapporteur.** La commission a repoussé cet amendement. Cette décision ayant été prise après un long débat, je me dois de l'expliquer.

J'ai dit qu'il était important de maintenir l'obligation de pavillon pour les raffineurs. En effet, une totale liberté de pavillon présenterait certains inconvénients, au moins à trois points de vue : du point de vue social, du point de vue des impératifs de défense nationale et du point de vue écologique.

Une déréglementation totale en matière de pavillon ne manquerait pas d'inciter - et la tentation serait grande - les compagnies pétrolières à faire immatriculer leurs navires sous des pavillons étrangers. Le risque serait considérable pour l'emploi des marins et officiers travaillant à bord des quatorze pétroliers qui, à l'heure actuelle, battent pavillon français.

L'obligation de pavillon répond par ailleurs à un souci de défense nationale, je l'ai déjà dit. En effet, seuls les navires pétroliers qui battent pavillon français peuvent être réquisitionnés en cas de crise et peuvent bénéficier de l'escorte de la marine nationale lorsqu'ils traversent des zones de tension.

Au point de vue écologique, on sait bien, par exemple, que les catastrophes, de triste mémoire, qu'ont entraînés l'*Amoco Cadiz* et le *Torrey Canyon*, étaient dues à des bateaux qui battaient des pavillons de complaisance, en l'occurrence des Bahamas et du Libéria.

Quant à l'idée d'un pavillon français « métropolitain », développée par l'amendement suivant, elle présente un risque : notre législation pourrait ne plus être en conformité avec les règlements communautaires. Si nous n'acceptons pas le pavillon tel qu'il a été défini par le ministère de la mer avec l'immatriculation « Terres australes », nous exposons notre pays à des recours devant la Cour de justice européenne. Et cette situation de précarité, loin de renforcer notre marine nationale, contribuera à l'affaiblir.

Il serait enfin souhaitable que les discussions actuellement en cours au niveau communautaire sur la définition du pavillon EUROS aboutissent dans les meilleurs délais. Cela permettrait à la fois de satisfaire à certains critères de protection sociale à laquelle aspirent légitimement les salariés de la marine marchande et d'élargir les conditions de concurrence entre les pétroliers des différents pays de la Communauté européenne. De ce point de vue, le texte du Gouvernement me paraît constituer un bon compromis.

Pour toutes ces raisons, la commission s'est prononcée contre l'amendement, n° 31, présenté par M. Borotra. Elle n'a pas examiné l'amendement, n° 46, mais à titre personnel, j'exprime mes réserves à son égard.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 31 ?

**M. le secrétaire d'Etat à la mer.** En défendant l'amendement n° 31, M. Borotra n'a pas repris un des arguments qui figurent dans l'exposé des motifs du document : il y aurait contradiction entre le dispositif prévu à l'article 6 et le droit communautaire. Cet argument a été souvent employé. Je me dois donc de faire une mise au point à cet égard.

D'abord, dans le nouveau régime, comme d'ailleurs dans l'actuel, le transport maritime de produits pétroliers à destination de la France reste libre. Je rappelle que les opérateurs disposent de toute liberté pour l'exploitation commerciale de la capacité de transport sous pavillon national qui leur est faite. Seules des dispositions réglementaires peuvent être prises en cas de crise.

A cet égard, je renvoie aux articles 36 et 56 du traité de Rome qui rappellent qu'une telle limitation peut être justifiée par les nécessités de sécurité publique telle que ces articles les définissent. Au demeurant, on voudra bien admettre que les moyens retenus pour faire face à ces conditions de crise apparaissent proportionnés à l'objectif. Qui plus est, les raffineurs garderont la possibilité d'utiliser les voies juridictionnelles qui leur sont offertes pour faire reconnaître cette contradiction. Nous pensons, nous, que la proportionnalité des moyens par rapport à l'objectif nous met à l'abri d'une déconvenue.

S'agissant du fond, le plus important, je voudrais relativiser la charge qui serait ainsi imposée aux raffineurs dès lors qu'ils respecteraient, comme ils vont devoir le faire si la loi est votée - j'en ai l'espoir - cette obligation de pavillon.

En réalité, la nouvelle disposition, et d'aucuns le regrettent si j'en crois les propos de Mme Jacquaint, allège les charges des raffineurs. En effet, le pavillon métropolitain représente une charge plus importante que le pavillon Kerguelen, même si ce dernier est amélioré.

Si l'on s'en tient au tonnage actuellement consommé, on considère que pour les 60 millions de tonnes auxquelles doit correspondre désormais l'assiette de l'obligation, compte tenu des amendements que nous examinerons dans un instant, on obtient une charge liée à l'obligation de capacité de transport maritime d'environ 1 franc la tonne, autrement dit, 5 centimes pour un plein d'essence. Ces chiffres ne peuvent pas justifier, entendues les craintes ici ou là.

Un autre argument plaide en faveur du pavillon national, argument auquel les transporteurs pétroliers eux-mêmes et certains raffineurs sont sensibles, c'est celui de la sécurité. Je l'ai dit, le pavillon national a un double mérite : il permet à l'Etat de réquisitionner où qu'ils se trouvent les bateaux mais, en contrepartie, il accorde aux pétroliers battant pavillon national le bénéfice de la protection, y compris en haute mer, de la marine nationale.

**M. Gilbert Gantier.** Je l'ai dit !

**M. le secrétaire d'Etat à la mer.** Cela vaut pour le pavillon métropolitain comme pour le pavillon des Kerguelen.

**M. le président.** Mes chers collègues, je ne reconnais ni l'importance ni la complexité du projet que nous examinons.

Cependant, la conférence doit se réunir à dix-neuf heures trente, et la suite de notre discussion n'est pas inscrite à l'ordre du jour de ce soir.

Dans ces conditions, si vous souhaitez que l'ensemble du texte soit examiné dans le court laps de temps qui nous reste, je ne puis que vous inviter à la concision.

Je mets aux voix l'amendement n° 31.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** MM. Duroméa, Hermier, Lombard, Tardito et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 46, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 6, substituer aux mots : "sous pavillon français" les mots : "composée de navires sous pavillon français immatriculés dans un port de France métropolitaine". »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** J'ai soutenu cet amendement en m'exprimant sur l'article.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission ne s'est pas prononcée sur cet amendement, mais j'ai exprimé les réserves qu'il m'inspirait à titre personnel.

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

**M. le secrétaire d'Etat à la mer.** Le Gouvernement a deux raisons de s'opposer à cet amendement, l'une est juridique, l'autre est une raison de fond.

S'il est vrai qu'il appartient à la loi de fixer les principes fondamentaux de l'obligation imposée aux raffineurs en matière de transports maritimes, et notamment la détention de capacités de transports sous pavillon national, c'est au pouvoir réglementaire qu'il revient de fixer les conditions d'immatriculation des navires sous pavillon français. Je ne crois pas nécessaire de rappeler le décret de 1983 et l'arrêté de mars 1987. Bref, aujourd'hui, la loi ne peut que fixer la nationalité du pavillon, pas les conditions d'utilisation. Voilà l'argument juridique.

Sur le fond, madame Jacquaint, je crois avoir rappelé l'objectif d'équilibre qui était le nôtre quand nous avons décidé de maintenir une obligation dont j'ai conscience qu'elle représente une charge pour les raffineurs. Même si elle est faible, il convient de l'apprécier au regard d'une concurrence internationale très vive. Aussi avons-nous accepté la possibilité de l'immatriculation aux Kerguelen, que je ne voudrais pas que l'on confonde avec un pavillon de complaisance, notamment pour des raisons liées à la sécurité.

Par ailleurs, il est excessif de parler de « condamnation du BIT ». Il s'agit, en réalité, d'un rapport devant le BIT, soulignant qu'il est anormal de faire travailler sur un même bateau, et parfois aux mêmes tâches, des gens payés différemment. J'en suis évidemment d'accord.

Par conséquent, tant pour des raisons qui tiennent au maintien de la sécurité sur les bateaux immatriculés aux Kerguelen que parce que nous avons voulu trouver un point d'équilibre entre l'obligation imposée aux raffineurs et la nécessité qu'ils restent compétitifs, je suis amené à demander le rejet de l'amendement n° 46.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 46.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

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

« Après les mots "dans ladite usine", substituer à la fin du premier alinéa et au deuxième alinéa de l'article 6, les deux alinéas suivants :

« Ces quantités sont celles qui ont été importées ou introduites sur le territoire national ; elles ne comprennent pas les quantités de pétrole brut qui sont transformées en produits non affectés à la consommation énergétique ; elles ne comprennent pas non plus les quantités de pétrole brut non affectées à la consommation nationale si celles-ci font l'objet d'un contrat de raffinage à façon ou d'un contrat de vente de produits ferme à long terme.

« Un décret précise les modalités de calcul des quantités de pétrole brut et de la capacité de transport mentionnées à l'alinéa précédent. Cette capacité de transport est calculée dans la limite d'un tonnage de port en lourd qui ne peut excéder 8 p. 100 des quantités de pétrole brut servant d'assiette à l'obligation mentionnée au premier alinéa et entrées dans l'usine exercée de raffinage au cours de la dernière année civile. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement a un double objet. Il tend à simplifier et à alléger la rédaction du texte adopté au Sénat et à fixer à 8 p. 100 la capacité de transport exigé. Il s'agit ainsi de mieux répondre aux besoins d'approvisionnement national et de garantir le maintien d'un nombre significatif d'emplois dans la marine marchande. Nous devrions ainsi rejoindre les préoccupations exprimées par certains de nos collègues, notamment par Mme Jacquaint.

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

**M. le secrétaire d'Etat à la mer.** Favorable.

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

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 6, modifié par l'amendement n° 6.

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

## Article 7

**M. le président.** « Art. 7. - Toute personne physique ou morale qui réceptionne ou expédie en provenance ou à destination de l'étranger, traite, transporte, y compris par voie maritime, ou stocke du pétrole brut ou des produits pétroliers ou distribue des produits pétroliers est tenue de fournir à l'autorité administrative, à la demande de cette dernière et dans un délai qu'elle fixe, tous documents et informations sur sa contribution à l'approvisionnement du marché français en pétrole brut et en produits pétroliers en période de difficultés d'approvisionnement ou directement nécessaires à l'appréciation du respect des dispositions de la présente loi ou au respect des engagements internationaux de la France.

« Les documents et informations mentionnés à l'alinéa précédent peuvent être d'ordre administratif, technique, économique et financier. »

M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 7, ainsi rédigé :

« Au début du premier alinéa de l'article 7, supprimer les mots : "physique ou morale". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** C'est un amendement de pure forme.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Cet amendement est excellent.

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

**M. le président.** MM. Duroméa, Hermier, Lombard, Tardito et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 47, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 7, substituer aux mots : "l'autorité administrative" les mots : "l'administration des douanes". »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Je remarque, monsieur le ministre, que vous vous êtes dit d'accord avec certains de mes arguments, mais que vous n'êtes pas allé jusqu'à accepter les garanties que proposaient les amendements déposés par le groupe communiste ! Pourtant j'étais parvenue - et je m'en félicite - à gagner la confiance, sur ma gauche (*Sourires*), de certains de mes collègues socialistes. J'aurais souhaité que le Gouvernement entende, lui aussi, mes arguments.

Quant à l'amendement n° 47, il a pour but de définir l'autorité administrative chargée de centraliser les informations relatives à la contribution des opérateurs à l'approvisionnement du marché français en pétrole brut et en produits pétroliers. Il propose que l'administration des douanes, qui possède la logistique pour ce faire et dont c'est le rôle, en soit chargée.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** J'ai envie de faire plaisir à Mme Jacquaint (*Sourires*) qui souhaite que soit mentionné le rôle de l'administration des douanes.

Vous m'accorderez, madame Jacquaint, que ce n'est pas la seule administration qui a à connaître de l'approvisionnement en pétrole. L'administration de l'énergie et celle de la marine marchande en ont également la compétence.

Puisque vous souhaitez une référence explicite à l'administration des douanes, accepteriez-vous que l'on mentionne, outre celle-ci, l'administration de l'énergie et de la marine marchande ?

Pour ce faire, je suis prêt à déposer à l'amendement n° 47 un sous-amendement tendant à substituer aux mots : « l'administration des douanes », les mots : « les administrations des douanes, de l'énergie et de la marine marchande ».

Vous pouvez constater que je donne suite à votre proposition.

**M. Franck Borotra.** C'est une concession importante !

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Certes, votre sous-amendement répond à mon souci, monsieur le ministre. Encore faut-il être sûr que la marine marchande reste française. Qu'en sera-t-il demain ?

Je maintiens donc mon amendement en l'état, monsieur le président.

**M. le président.** Dans ce cas, monsieur le ministre, déposez-vous toujours le sous-amendement ?

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Je souhaitais nouer le dialogue avec Mme Jacquaint et c'est dans cet esprit que j'avais envisagé de déposer ce sous-amendement. Si elle n'en veut pas - et je me demande bien pourquoi l'administration de la marine marchande ne serait plus celle de la France ! - je n'ai plus de raison de lui faire plaisir. Par conséquent, je renonce à mon sous-amendement et je suis défavorable à l'amendement n° 47.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 47.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 32, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 7, supprimer les mots : "et dans un délai qu'elle fixe". »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Le délai en cause est fixé à l'article 14 du projet adopté par le Sénat.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission a rejeté cet amendement.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Contre !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 32.  
(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 7, modifié par l'amendement n° 7.

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

### Article 8

**M. le président.** « Art. 8. - Les projets d'arrêt définitif ou de démantèlement d'une ou plusieurs installations comprises dans une usine exercée de raffinage de pétrole brut ou de produits pétroliers doivent être notifiés à l'autorité administrative quinze jours avant leur mise en œuvre.

« Celle-ci peut s'opposer aux opérations projetées dans un délai d'un mois après le dépôt de la demande si ces opérations sont de nature à nuire à l'approvisionnement pétrolier du pays et après avis de la commission interministérielle des dépôts d'hydrocarbures. Les opérations projetées ne peuvent être engagées durant ce délai sauf si elles font l'objet d'un accord explicite. »

M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 8, deuxième rectification, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le début du premier alinéa de l'article 8 :

« Les projets d'acquisition ou de construction d'une usine exercée de raffinage de pétrole brut ainsi que les projets d'arrêt définitif ou de démantèlement d'une ou plusieurs installations comprises dans une usine exercée de raffinage... (le reste sans changement). »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement d'ordre rédactionnel, vise à réintroduire dans le champ de l'obligation de notification les projets d'acquisition ou de construction d'une raffinerie. Il rend donc plus opérationnel le dispositif de contrôle en cas de restructuration, dispositif dont nous avons suffisamment parlé dans la discussion générale pour que je ne m'étende pas davantage.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** D'accord.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 8, deuxième rectification.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 9, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 8, substituer aux mots : "quinze jours", les mots "un mois". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Le délai de notification en cas de restructuration d'installations pétrolières a été fixé à quinze jours par le Sénat. La commission l'a trouvé manifestement trop court pour des opérations industrielles d'une telle importance et a pensé qu'un délai d'un mois était plus raisonnable.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** D'accord.

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

(L'amendement est adopté.)

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

« Rédiger ainsi la première phrase du deuxième alinéa de l'article 8 :

« Après avis de la commission interministérielle des dépôts d'hydrocarbures, l'autorité administrative peut s'opposer dans un délai d'un mois aux opérations projetées si celles-ci sont de nature à nuire à l'approvisionnement pétrolier du pays ou perturbent gravement le marché. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement introduit parmi les motifs que peut opposer l'administration à la réalisation d'une opération de restructuration d'installations pétrolières, tout ce qui concerne la perturbation du marché. Le suivi du marché pétrolier est extrêmement important pour assurer l'équilibre, la sécurité et l'indépendance de la France.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** D'accord.

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

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ? ... Je mets aux voix l'article 8, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 8, ainsi modifié, est adopté.)

### Articles 9 et 10

**M. le président.** « Art. 9. - Les règles techniques et de sécurité applicables aux installations pétrolières et aux équipements mettant en œuvre du pétrole brut ou des produits pétroliers qui ne sont pas soumis à autorisation ou à déclaration au titre de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement sont fixées dans des conditions définies par décret. »

Personne ne demande la parole ? ...

Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9, est adopté.)

« Art. 10. - L'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie est modifié comme suit :

« - au premier alinéa, les mots : "y compris localisée" sont ajoutés après les mots : "pénurie énergétique",

« - au quatrième alinéa, les mots : "le déstockage" sont ajoutés après les mots : "le stockage". » - (Adopté.)

## Article 11

**M. le président.** « Art. 11. - Le Gouvernement peut, par décret en conseil des ministres, réglementer ou suspendre l'importation ou l'exportation de pétrole brut ou de produits pétroliers :

- « - en cas de guerre,
- « - en cas de tension internationale grave constituant une menace de guerre,
- « - pour faire face aux engagements contractés en vue du maintien de la paix,
- « - pour l'application de mesures prises par la Communauté européenne. »

Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 44, ainsi rédigé :

« Au début du premier alinéa de l'article 11, supprimer les mots : "en conseil des ministres". »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Je comprends parfaitement que le Sénat, avec lequel nous avons eu sur le sujet un long débat, ait souhaité une procédure forte pour mettre en œuvre un embargo pétrolier. De telles dispositions existent déjà dans le code des douanes. L'amendement n° 44 vise à permettre aux pouvoirs publics de mettre en œuvre très rapidement la décision du Gouvernement. La procédure du décret en conseil des ministres ne me paraît pas, en l'occurrence, très appropriée ; c'est pourquoi je propose d'en revenir à une procédure par simple décret.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas eu à examiner cet amendement. Cela dit, l'argumentation de M. le ministre me paraît de bon sens et, à titre personnel, je suis favorable à l'amendement n° 44.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 44. (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° 44.

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

## Article 12

**M. le président.** « Art. 12. - 1. - Outre les officiers et agents de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale et, dans leur domaine de compétence, les agents des douanes agissant conformément aux dispositions du code des douanes, les agents habilités à cet effet par le Premier ministre et assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat peuvent rechercher et constater par procès-verbal les infractions aux dispositions de la présente loi et des textes pris pour son application.

« Ces agents ont accès aux établissements où sont conservés des stocks stratégiques dans les conditions ci-après définies.

« Ils peuvent avoir accès uniquement aux locaux professionnels et pendant les heures d'ouverture de ces établissements, en présence du propriétaire ou de son représentant. Ils peuvent demander communication de tous documents, quel qu'en soit le support, nécessaires au contrôle du niveau des stocks stratégiques ainsi qu'au contrôle des modalités selon lesquelles ces stocks sont constitués et conservés.

« Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par les agents visés au deuxième alinéa. 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.

« Les agents habilités par le Premier ministre peuvent, dans les mêmes lieux et les mêmes conditions de temps que les autres personnes mentionnées au premier alinéa du présent paragraphe, procéder à la saisie des documents visés au troisième alinéa, sur autorisation judiciaire donnée par ordonnance du président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel sont situés les documents, ou d'un juge délégué par lui.

« La demande doit comporter tous les éléments d'information de nature à justifier la saisie. Celle-ci s'effectue sous l'autorité et le contrôle du juge qui l'a autorisée.

« Les documents saisis sont immédiatement inventoriés. L'inventaire est annexé au procès-verbal dressé sur les lieux. Les originaux du procès-verbal et de l'inventaire sont transmis, dans les cinq jours suivant leur établissement, au juge qui a ordonné la saisie.

« Le président du tribunal de grande instance ou le juge délégué par lui peut d'office à tout moment ou sur la demande de l'intéressé ordonner mainlevée de la saisie.

« Sera puni d'un emprisonnement d'un à trois mois et d'une amende de 2 000 F, ou de l'une de ces deux peines seulement, quiconque aura, sans raison valable, refusé de fournir les informations ou documents ou fait obstacle au déroulement des enquêtes mentionnées au présent paragraphe.

« II. - Des procès-verbaux de constat dressés par les agents désignés au premier alinéa du paragraphe I du présent article relèvent le niveau des stocks stratégiques constitués et conservés en application des articles 2 à 4.

« III. - En cas de manquement aux obligations prescrites par les articles 2 à 4, un procès-verbal de manquement est dressé par des agents désignés par le ministre chargé des hydrocarbures ou par le ministre chargé des douanes.

« Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne physique ou morale qui en fait l'objet. Cette personne a accès au dossier et est mise à même de présenter, dans un délai d'un mois, ses observations écrites sur les manquements relevés.

« Le ministre chargé des hydrocarbures peut prendre, sur le vu de ce procès-verbal et des observations susmentionnées, une décision motivée ordonnant le paiement, par la personne qui a commis le manquement, d'une amende au plus égale au quadruple du montant de la rémunération prévue à l'article 3, correspondant au volume des produits pétroliers pour lesquels les stocks stratégiques correspondants n'ont pas été régulièrement constitués.

« La décision du ministre chargé des hydrocarbures est susceptible d'un recours de pleine juridiction. »

La parole est à M. Franck Borotra, inscrit sur l'article.

**M. Franck Borotra.** Je souhaite qu'à l'article 12 soit maintenue la phrase, introduite par le Sénat, visant à soumettre aux dispositions du code de procédure pénale les interventions des officiers, agents de police judiciaire et autres agents assermentés dans les entreprises. Elle constitue une garantie qu'il convient de faire figurer dans la loi.

**M. le président.** M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 11, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le paragraphe I de l'article 12 :

« I. - Les agents désignés par le ministre chargé des douanes ont libre accès dans les locaux professionnels des établissements où sont conservés des stocks stratégiques pendant les heures d'ouverture de ces établissements. Ils peuvent demander communication de tout document, quel qu'en soit le support, nécessaire au contrôle du niveau des stocks stratégiques ainsi qu'au contrôle des modalités selon lesquelles ces stocks sont constitués et conservés. »

Sur cet amendement, M. Borotra a présenté un sous-amendement, n° 48, ainsi rédigé :

« Dans l'amendement n° 11, après les mots : "chargé des douanes", insérer les mots : "agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale". »

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 11.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** L'amendement adopté par la commission vise à simplifier les procédures.

Le Sénat a introduit une disposition qui, en réalité, mélange des procédures de droit pénal et des procédures administratives. Or ces dernières sont, nous semble-t-il, plus légères et mieux adaptées en l'occurrence. S'agissant de la défense, certaines garanties sont assurées, puisque les enquêtes dans les entreprises ne peuvent être effectuées que par des agents dûment assermentés.

Je souhaite donc que soit adopté par l'Assemblée le texte retenu par la commission de la production.

**M. le président.** Puis-je considérer, monsieur Borotra, que vous avez soutenu le sous-amendement n° 48 lors de votre intervention sur l'article ?

**M. Franck Borotra.** Tout à fait, monsieur le président.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 48 ?

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Défavorable. Je préfère le texte de la commission.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 11 et sur le sous-amendement n° 48 ?

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Le Gouvernement est du même avis que le rapporteur : favorable à l'amendement n° 11 et défavorable au sous-amendement n° 48.

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

**M. Gilbert Gantier.** Je regrette qu'on ne suive pas la suggestion de M. Borotra. Le Conseil constitutionnel, en effet, est très attaché au maintien des libertés, notamment lorsque les conséquences pénales sont évidentes, comme c'est le cas. Or, si l'on ne se réfère pas au code pénal, on court le risque d'attenter aux libertés et, en conséquence, de voir le texte refusé par le Conseil constitutionnel.

**M. le président.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 48.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

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

« Dans le paragraphe II de l'article 12, substituer aux mots : "désignés au premier alinéa du paragraphe I du présent article", les mots : "assermentés désignés par le ministre chargé des douanes ou le ministre chargé des hydrocarbures". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Toujours dans la même logique, il s'agit de la procédure d'assermentation qui est une garantie pour les droits de la défense.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Avis favorable.

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 33, ainsi rédigé :

« A la fin du paragraphe II de l'article 12, substituer au mot : "à", le mot : "et". »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 33 est retiré.

**M. Bachy, rapporteur,** a présenté un amendement, n° 13, ainsi rédigé :

« Compléter le paragraphe II de l'article 12 par les mots : ", ainsi que les modalités selon lesquelles ces stocks sont constitués et conservés". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Cet amendement vise à étendre les compétences de contrôle des agents désignés par le ministre chargé des douanes et celui chargé des hydrocarbures. Cette disposition était prévue dans le texte initial.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** D'accord.

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 14 rectifié, ainsi rédigé :

« Compléter le paragraphe II de l'article 12 par l'alinéa suivant :

« Les agents désignés par le ministre chargé des hydrocarbures sont assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** C'est un amendement de coordination.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** D'accord.

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 34, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du paragraphe III de l'article 12, substituer au mot : "à" le mot : "et". »

**M. Franck Borotra.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 34 est retiré.

**M. Borotra** a présenté un amendement, n° 35, ainsi rédigé :

« Dans le troisième alinéa du paragraphe III de l'article 12, substituer aux mots : "rémunération prévue à l'article 3" les mots : "redevance prévue à l'article 4". »

**M. Franck Borotra.** Je le retire également.

**M. le président.** L'amendement n° 35 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 12, modifié par les amendements adoptés.

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

### Article 13

**M. le président.** « Art. 13. - En cas de manquement aux obligations prescrites par l'article 6, un procès-verbal de manquement est dressé par les agents désignés par le ministre chargé de la marine marchande dans les conditions définies au premier alinéa du paragraphe I de l'article 12.

« Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne physique ou morale qui en fait l'objet. Cette personne a accès au dossier et est mise à même de présenter ses observations écrites dans un délai d'un mois sur les manquements relevés.

« Le ministre chargé de la marine marchande peut prendre, sur le vu de ce procès-verbal et des observations susmentionnées, une décision ordonnant le paiement, par la personne qui a commis le manquement, d'une amende au plus égale à 10 F par tonne de pétrole brut entrée dans l'usine exercée de raffinage en méconnaissance des dispositions de l'article 6.

« La décision du ministre chargé de la marine marchande est susceptible d'un recours de pleine juridiction.

« Le montant maximum de cette amende est réévalué chaque année dans la même proportion que la limite inférieure de la septième tranche de l'impôt sur le revenu. »

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

« Après les mots : "dressée par les agents", rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 13 : "assermentés désignés par le ministre chargé des hydrocarbures ou le ministre chargé de la marine marchande". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Comme le suivant, il s'agit d'un amendement de coordination.

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

**M. le secrétaire d'Etat à la mer.** Favorable.

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 16 rectifié, ainsi rédigé :

« Après le premier alinéa de l'article 13, insérer l'alinéa suivant :

« Les agents désignés par le ministre chargé de la marine marchande sont assermentés dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Cet amendement a déjà été soutenu.

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'Etat à la mer.** Favorable.

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 13, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Article 14

**M. le président.** « Art. 14. - L'inobservation des obligations prescrites par l'article 7 dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande formulée par l'autorité administrative fait l'objet d'un procès-verbal dressé par des agents désignés dans les conditions définies au premier alinéa du paragraphe I de l'article 12.

« Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne physique ou morale qui en fait l'objet. Cette personne a accès au dossier et est mise à même de présenter ses observations écrites dans un délai de dix jours au moins sur les manquements relevés.

« Sur le vu de ce procès-verbal et des observations susmentionnées, le ministre chargé des hydrocarbures prend une décision motivée ordonnant une astreinte journalière d'un maximum de 10 000 F. Cette décision, notifiée à la personne contrevenante, lui fixe un délai pour satisfaire aux obligations pour lesquelles le procès-verbal constate un manquement. A l'expiration de ce délai, dont le point de départ se situe au jour de la notification de la décision, la personne précitée devra régler l'astreinte journalière si elle persiste à refuser de communiquer les documents et informations demandés.

« Le montant maximum de l'astreinte journalière est réévalué chaque année dans la même proportion que la limite inférieure de la septième tranche de l'impôt sur le revenu.

« La décision du ministre chargé des hydrocarbures est susceptible d'un recours de pleine juridiction. Lorsque ce recours est exercé, le président du tribunal administratif ou son délégué, statuant d'urgence, peut, si les moyens énoncés dans la requête paraissent sérieux et de nature à justifier l'annulation de la décision, ordonner la suspension de l'astreinte jusqu'à ce qu'intervienne un jugement au principal.

« Le président du tribunal administratif ou son délégué statue dans les quinze jours suivant la saisine.

« Le ministre chargé des hydrocarbures peut consentir une remise ou un reversement partiel du produit des astreintes lorsque les obligations prescrites ont été exécutées et que le redevable établit qu'il n'a pas pu observer le délai imposé pour l'exécution totale de ses obligations en raison de circonstances indépendantes de sa volonté. »

**M. Bachy, rapporteur,** a présenté un amendement, n° 17, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 14, supprimer les mots : "dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande formulée par l'autorité administrative". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** On retrouve, avec amendement, le problème du délai à propos des formalités d'information de l'administration en cas de restructuration d'organismes et d'installations pétrolières.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 17.  
*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 18, ainsi libellé :

« Après les mots : "dressé par", rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 14 : "les agents assermentés désignés par le ministre chargé des hydrocarbures". »

Il s'agit d'un amendement de coordination, monsieur le rapporteur ?

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** En effet, monsieur le président.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Même avis !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 18.  
*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** M. Borotra a présenté un amendement, n° 36, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du troisième alinéa de l'article 14, substituer aux mots : "le ministre chargé des hydrocarbures prend", les mots : "le ministre chargé des hydrocarbures peut prendre". »

La parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Il est prévu que le ministre « prend » une décision motivée. Je propose de lui donner une plus grande liberté d'action en écrivant qu'il « peut prendre une décision motivée ».

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission a adopté cet amendement, qui assouplit le dispositif et la procédure.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 36.  
*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** MM. Tardito, Hermier, Lombard, Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 38, ainsi rédigé :

« Après le troisième alinéa de l'article 14, insérer l'alinéa suivant :

« L'astreinte peut être remplacée par une obligation de réduction de 5 centimes au litre du prix des carburants vendus aux distributeurs. »

La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Monsieur le ministre, vous m'avez semblé tout à l'heure soucieux des consommateurs. Allant dans ce sens, mon amendement tend à les faire profiter des pénalités infligées aux opérateurs contrevenants.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement. Cela dit, je pense qu'il risque d'avoir un effet contraire à son objectif.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Le Gouvernement ne peut être que défavorable à cet amendement, car les prix des carburants ne sont pas fixés. Par conséquent, cette proposition est en réalité inapplicable. C'est un peu comme si l'on introduisait les travaux d'intérêt général dans le système pétrolier. Cela me paraît un peu compliqué pour un tel secteur, madame Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Ce qui est compliqué, ce sont les TIG !

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 38.  
*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 14, modifié par les amendements adoptés.

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

#### Article 15

**M. le président.** « Art. 15. - Les amendes et l'astreinte mentionnées dans la présente loi sont versées au Trésor. Leur recouvrement est poursuivi comme en matière de douane. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

*(L'article 15 est adopté.)*

#### Article 16

**M. le président.** « Art. 16. - L'inobservation des obligations prescrites par l'article 8 fait l'objet d'un procès-verbal dressé par des agents désignés dans les conditions visées au premier alinéa du paragraphe I de l'article 12.

« Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne physique ou morale qui en fait l'objet. Cette personne a accès au dossier et est mise à même de présenter ses observations écrites dans un délai d'un mois sur les manquements relevés.

« Le ministre chargé des hydrocarbures peut prendre, sur le vu de ce procès-verbal et des observations susmentionnées, une décision ordonnant le paiement, par la personne qui a commis le manquement, d'une amende au plus égale à 10 millions de francs.

« La décision du ministre chargé des hydrocarbures est susceptible d'un recours de pleine juridiction.

« Le montant maximum de cette amende est réévalué chaque année dans la même proportion que la limite inférieure de la septième tranche de l'impôt sur le revenu. »

**M. Bachy, rapporteur**, a présenté un amendement, n° 19, ainsi libellé :

« Après les mots : "dressé par", rédiger ainsi la fin du premier alinéa de l'article 16 : "les agents assermentés désignés par le ministre chargé des hydrocarbures". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur**. C'est un amendement de coordination.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie**. Favorable.

**M. le président**. Je mets aux voix l'amendement n° 19. (L'amendement est adopté.)

**M. le président**. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 16, modifié par l'amendement n° 19.

(L'article 16, ainsi modifié, est adopté.)

#### Articles 17 et 18

**M. le président**. « Art. 17. - L'inobservation des mesures décidées en application de l'article 11 est constatée selon les règles fixées par le code des douanes. Elle est passible des peines prévues par l'article 414 du même code. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 17.

(L'article 17 est adopté.)

« Art. 18. - Les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux opérations qui sont conduites sous la responsabilité du ministre chargé de la défense. » - (Adopté.)

#### Après l'article 18

**M. le président**. MM. Tardito, Hermier, Lombard, Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté ont présenté un amendement, n° 39, ainsi rédigé :

« Après l'article 18, insérer l'article suivant :

« A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2005, l'accès des navires transportant des produits dangereux entraînant des risques de pollution et notamment du pétrole et des produits chimiques sera interdit dans les ports français s'ils ne sont pas équipés de double coque et de double fond.

« Un décret en Conseil d'Etat précisera les conditions d'application du présent article. »

Madame Jacquaint, acceptez-vous de soutenir en même temps les amendements n°s 40 et 41 ?

**Mme Muguette Jacquaint**. Oui, monsieur le président.

**M. le président**. MM. Tardito, Hermier, Lombard, Duroméa et les membres du groupe communiste et apparenté ont, en effet, présenté deux autres amendements, n°s 40 et 41.

L'amendement n° 40 est ainsi rédigé :

« Après l'article 18, insérer l'article suivant :

« Afin d'étudier les conséquences de l'équipement des navires de double coque et de double fond, il est créé auprès du ministre chargé de la mer, une commission quadripartite. Elle est composée de représentants :

« - du Parlement désignés à la proportionnelle des groupes,

« - des organisations syndicales de travailleurs et des associations de défense de l'environnement,

« - des armateurs,

« - des personnalités désignées en fonction de leurs compétences scientifiques et technologiques. »

L'amendement n° 41 est ainsi rédigé :

« Après l'article 18, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement français prendra des initiatives internationales de prévention de la pollution maritime, en particulier pour aboutir à la signature d'une convention portant sur l'amélioration de la construction des navires. »

Vous avez la parole, madame Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint**. Ces amendements concernent tous la sécurité.

Par l'amendement n° 39, il s'agit de prévoir dès maintenant, pour éviter tout risque de pollution, que l'accès de nos ports sera interdit en 2005 à tout navire transportant des produits dangereux, notamment du pétrole, qui ne serait pas équipé de double coque et de double fond. J'ai rappelé que cela ne pourrait être que bénéfique pour les chantiers navals.

L'amendement n° 40 tend à créer une commission quadripartite auprès du ministre chargé de la mer, afin d'évaluer et d'étudier toutes les conséquences de l'équipement de ces navires de double coque et de double fond, et il fixe la composition de cette commission.

L'amendement n° 41 propose que le gouvernement français prenne des initiatives internationales pour organiser des rencontres avec les gouvernements des autres pays afin de définir concrètement des mesures de prévention de la pollution maritime. Ces discussions auraient pour objectif d'aboutir à la signature d'une convention portant notamment sur l'amélioration de la construction des navires.

**M. le président**. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur**. La commission ne les a pas examinés.

A titre personnel, je suis réservé sur les deux premiers qui ont un caractère très technique et qui ne me semblent pas relever directement d'un projet de loi de cette nature. En revanche, je suis assez favorable à l'amendement n° 41, qui définit un objectif de politique générale que le gouvernement français serait bien inspirés de mettre en œuvre.

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

**M. le secrétaire d'Etat à la mer**. Les trois amendements défendus par Mme Jacquaint posent un problème essentiel, celui de la sécurité ou, mieux, de la prévention. Chacun sait, en effet, et les Espagnols en font ces jours-ci l'expérience, que la seule manière de lutter contre la marée noire, c'est d'éviter qu'elle ne se produise.

Pour autant, les propositions de Mme Jacquaint me paraissent difficilement acceptables dans la mesure où nous sommes obligés de traiter ces problèmes au moins de manière multilatérale, le plus sûrement au niveau européen, avec comme objectif de les porter devant l'organisation maritime internationale.

En effet, interdire à nos ports d'accueillir de tels navires si le port de Rotterdam est prêt à les accepter, c'est nous pénaliser. Nous devrions alors importer du pétrole, qui nous arriverait sans doute dans des camions Mercedes, et je ne suis pas sûr que nous en tirions un grand bénéfice.

L'objectif poursuivi, c'est que les navires soient plus sûrs. Les propositions techniques contenues dans l'amendement n° 39, à savoir double coque et double fond, correspondent à la norme que les Américains ont fait accepter à l'organisation maritime internationale. Les Français et les Japonais en ont fait adopter une autre, le pont intermédiaire ou fond intermédiaire, pour se prémunir contre les risques de gaz que vous évoquez tout à l'heure. Ces deux normes sont acceptées et il a été décidé qu'à compter du 6 juillet 1993, on ne construirait plus que des pétroliers à double coque ou à pont intermédiaire.

Dans le même temps, à une époque où je n'étais pas moi-même en charge du dossier - mais je ne prétends pas que les choses auraient été différentes si j'avais été là - on a admis que ce serait à compter du 6 juillet 1995 que les pétroliers existants devraient être éliminés à l'âge de trente ans au plus. Faites le compte : c'est seulement à partir du 6 juillet 2023 qu'il ne restera plus que des pétroliers à double coque ou à pont intermédiaire. On est loin du compte !

Proposer 2005, dès lors qu'une telle disposition serait seulement « franco-française », si je puis dire, serait prendre le risque qu'il y ait la concurrence que j'évoquais à l'instant. C'est surtout pour cette raison que je refuse le dispositif que vous proposez, madame Jacquaint, même si j'adhère à l'intention qu'il exprime.

J'essaie de faire en sorte que les pays européens, qui sont plus concernés et plus menacés pour des raisons faciles à comprendre, adoptent pour eux-mêmes des dispositifs plus contraignants que ceux que l'ensemble des pays maritimes acceptent au plan mondial. J'espère que nous progresserons dans cette direction.

Enfin, des discussions sont ouvertes avec les Espagnols et les Britanniques, car nous avons tous les trois des problèmes spécifiques, pour voir quelles dispositions nous pouvons adopter pour nous-mêmes et essayer de faire adopter progressivement par d'autres.

L'amendement n° 40 propose une commission quadripartite. Je demande à l'Assemblée de le repousser, car il existe déjà un organisme, le conseil supérieur de la marine marchande, où les organisations syndicales sont d'ailleurs représentées, qui traite de ces questions. En revanche, je ne verrais que des avantages à ce qu'une commission parlementaire soit mise en place, avec laquelle mon ministère serait tout prêt à collaborer car le sujet, j'en conviens volontiers, en vaut la peine.

L'amendement n° 41 propose que le gouvernement français prenne des initiatives internationales de prévention de la pollution maritime. On connaît le vieil adage : cela va sans dire, mais va mieux en le disant. Je suis donc favorable à cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 39.  
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 40.  
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 41.  
(*L'amendement est adopté.*)

#### Article 18 bis

**M. le président.** « Art. 18 bis. - Dans l'attente de sa détermination par le conseil d'administration du comité visé à l'article 2, la rémunération mentionnée à l'article 3 sera égale, pour les opérateurs visés au paragraphe I de l'article 4, à la moyenne des tarifs des cotisations exigées au quatrième trimestre 1992 par la société anonyme de gestion des stocks de sécurité visée à l'article 5 ; cette rémunération sera égale au double de ce montant pour les opérateurs visés au paragraphe II de l'article 4. »

M. Bachy, rapporteur, a présenté un amendement, n° 20, ainsi rédigé :

« Dans l'article 18 bis, substituer aux mots : "visé à l'article 2", le mot : "professionnel". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** Il s'agit simplement de corriger une erreur matérielle.

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

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 20.  
(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 45, ainsi rédigé :

« Compléter l'article 18 bis par l'alinéa suivant :

« Par dérogation à l'article 19 ci-dessous, toute personne titulaire, au 31 décembre 1992, d'une autorisation spéciale d'importation et de mise à la consommation de produits dérivés du pétrole pour lesquels existait à cette date une obligation de constituer des stocks de réserve est tenue de remplir ladite obligation jusqu'à son épuisement. »

La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre délégué à l'énergie.** Il s'agit d'aménager le passage d'une situation à l'autre et, par conséquent, de mettre en place les mesures transitoires.

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

**M. Jean-Paul Bachy, rapporteur.** La commission n'a pas examiné cet amendement, mais j'y suis favorable à titre personnel.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 45.  
(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'article 18 bis, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 18 bis, ainsi modifié, est adopté.*)

#### Articles 19 et 20

**M. le président.** « Art. 19. - Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1993.

« Sont abrogés à compter de cette date :

« - la loi du 10 janvier 1925 relative au régime des pétroles et portant création d'un office national des combustibles liquides ;

« - l'article 53 de la loi du 4 avril 1926 portant création de nouvelles ressources fiscales ;

« - la loi du 16 mars 1928 portant révision du régime douanier des produits pétroliers ;

« - la loi du 30 mars 1928 relative au régime d'importation du pétrole. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 19.

(*L'article 19 est adopté.*)

« Art. 20. - Avant le 31 décembre 1993, le Gouvernement présentera devant le Parlement un rapport destiné à faire toute la lumière sur les coûts réels de production, de transport et de transformation des produits pétroliers, sur les mécanismes des mouvements spéculatifs qui se développent à partir du commerce de ces produits et sur la formation de leur prix de la production à la consommation. » - (*Adopté.*)

#### Explications de vote

**M. le président.** Dans les explications de vote, la parole est à M. Franck Borotra.

**M. Franck Borotra.** Monsieur le ministre, le dispositif que vous avez retenu n'est pas celui que nous souhaitons. Il n'en reste pas moins que vous avez fait des efforts pour essayer de réduire la longueur du circuit et d'alléger le coût de l'opération. C'est la raison pour laquelle le groupe RPR s'abstiendra.

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

**M. Gilbert Gantier.** Je serai encore plus bref. Les groupes de l'UDF et le groupe de l'UDC, qui m'a demandé de le représenter, s'abstiendront également sur ce texte.

**M. le président.** La parole est à Mme Muguette Jacquaint.

**Mme Muguette Jacquaint.** Monsieur le ministre, j'ai expliqué dans la discussion générale pourquoi le groupe communiste voterait contre ce texte. Nos raisons étaient simples : il s'agissait de préserver la marine marchande française, voire de lui permettre de se développer. C'est une question d'indépendance, de souveraineté. Or, sur ces grandes questions, il n'y a pas eu de réponses concrètes du Gouvernement.

La flotte a une durée d'existence de trente ans, avez-vous dit, mais doit-on se contenter de cette constatation ? Même si les matériaux actuels permettent de fabriquer des bateaux capables de durer plus longtemps, si une flotte doit durer trente ans, il ne faut pas s'étonner qu'il y ait les catastrophes que nous avons vécues les uns et les autres.

Avec ce texte, il y avait une possibilité de faire avancer les choses. Vous avez fait un pas en acceptant l'amendement n° 41, mais on aurait pu aller beaucoup plus loin dans la protection de l'environnement et, surtout, dans l'amélioration des conditions de sécurité lors du transport des produits pétroliers. Or rien n'a été fait non plus dans ce domaine.

Pour toutes ces raisons, nous voterons contre ce texte.

#### Voix sur l'ensemble

**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.

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

3

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi portant diverses dispositions relatives à certaines activités économiques et à certaines procédures publiques (nos 3108, 3126).

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-neuf heures trente-cinq.)*

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

JEAN PINCHOT