

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

COMPTE RENDU INTEGRAL — 13^e SEANCE

Séance du Jeudi 9 Mai 1985.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. PIERRE CAROUS

1. — Procès-verbal (p. 428).

2. — Dépôt de questions orales sans débat (p. 428).

3. — Conférence des présidents (p. 428).

4. — Convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes. — Adoption d'un projet de loi (p. 430).

Discussion générale : MM. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (mer); André Bettencourt, rapporteur de la commission des affaires étrangères; René Régnauld.

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 432).

M. Serge Boucheny.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

5. — Application du code de conduite des conférences maritimes. — Adoption d'un projet de loi (p. 433).

Discussion générale : MM. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (mer); Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques.

Clôture de la discussion générale.

Art. 1^{er}. — Adoption (p. 435).

Art. 2 (p. 435).

Amendement n° 1 de M. René Régnauld. — MM. René Régnauld le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Rejet au scrutin public.

Adoption de l'article.

Art. 3 à 7. — Adoption (p. 436).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

6. — Pêche maritime. — Adoption d'un projet de loi (p. 437).

Discussion générale : MM. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (mer); Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques; René Régnauld, Yvan Renar.

Clôture de la discussion générale.

Art. 1^{er} (p. 440).

Amendement n° 1 de M. Yvan Renar. — MM. Yvan Renar, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Rejet.

Amendement n° 2 rectifié de M. Yvan Renar. — MM. Yvan Renar, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 2 (p. 443).

Amendement n° 3 de M. Yvan Renar. — Retrait.

Adoption de l'article.

Art. 3 à 7. — Adoption (p. 443).

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

7. — Navires et engins flottants abandonnés. — Adoption d'un projet de loi (p. 443).

Discussion générale : MM. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (mer); Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur de la commission des lois.

Clôture de la discussion générale.

Art. 1^{er} (p. 445).

Amendement n° 1 de la commission. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption de l'amendement constituant l'article modifié.

Art. 1^{er} bis (p. 446).

Amendement n° 2 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Amendement n° 3 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 1^{er} ter (p. 447).

Amendements n° 4 à 6 de la commission. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 2 (p. 448).

Amendement n° 7 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 3 (p. 448).

Amendement n° 8 de la commission. — M. le rapporteur. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4. — Adoption (p. 448).

Vote sur l'ensemble (p. 448).

M. Yvan Renar.

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

8. — Renvoi pour avis (p. 448).
9. — Transmission d'un projet de loi (p. 449).
10. — Dépôt de rapports (p. 449).
11. — Dépôt d'un avis (p. 449).
12. — Ordre du jour (p. 449).

PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS, vice-président.

La séance est ouverte à dix-sept heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du vendredi 3 mai 1985 a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat dont je vais donner lecture.

M. René Régnauld demande à M. le ministre de l'agriculture de lui préciser les résultats d'une première année de mise en œuvre du dispositif des quotas laitiers. Il souligne l'importance des mesures d'adaptation engagées par le Gouvernement français, s'agissant notamment de la globalisation des références à l'échelon national et du transfert des quotas entre régions, du calcul des pénalités éventuelles en fin de campagne et de la non-application des super-prélèvements aux petites exploitations. Il observe que des dispositions spécifiques ont été consenties en faveur de certains exploitants « prioritaires » tels que les

titulaires d'un plan de développement, les attributaires de la dotation d'installation, les éleveurs victimes de calamités, les exploitants ayant investi récemment. Il préconise le maintien et le renforcement de ces mesures différenciées afin d'encourager les exploitants qui ont engagé des programmes de modernisation. Il demande enfin à M. le ministre de lui faire connaître les initiatives qu'il compte prendre afin que les revalorisations des prix communautaires soient effectivement et intégralement répercutées à la production. (N° 99.)

M. Roger Husson interroge M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie, sur la politique menée par les pouvoirs publics en matière de production d'éthanol comme carburant de substitution.

Il lui demande, en particulier, les projets d'avenir concernant l'installation d'une unité de production d'éthanol sur le site chimique de Dieuze (Moselle). Ce site offre des infrastructures d'accueil permettant de limiter considérablement les frais d'investissement. (N° 100.)

M. Marcel Lucotte attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les difficultés que traverse depuis plusieurs mois le secteur de l'élevage bovin.

Il lui expose que les éleveurs sont victimes des contre-coups de la politique des quotas laitiers, beaucoup d'entre eux ayant mis sur le marché la viande provenant de vaches de réforme ou ayant reconverti leur troupeau laitier en viande.

La dégradation du marché constatée à l'automne dernier ne semble pas s'atténuer en 1985 et l'on continue de constater une distorsion importante entre l'offre et la demande, qui se traduit par un effondrement des cours.

En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à cette situation insupportable pour les producteurs de bovins. (N° 101.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 3 —

CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat :

A. — **Vendredi 10 mai 1985**, à dix heures, à la demande du Gouvernement, le début de la séance ayant été initialement prévu à neuf heures trente :

1° Deux questions orales avec débat, jointes, à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale :

N° 21 de M. Jean-Marie Girault, relative aux moyens de lutte contre la drogue ;

N° 93 de M. Roger Husson, sur l'aide aux toxicomanes ;

2° Question orale sans débat n° 623 de M. Edouard Bonnefous à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Politique du Gouvernement en matière de réinsertion des travailleurs immigrés dans leur pays d'origine) ;

3° Question orale sans débat n° 632 de M. François Collet à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Procédure de choix des postes d'interne hospitalier) ;

4° Trois questions orales avec débat, jointes, à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale :

N° 92 de M. Roger Husson, sur l'exonération du forfait journalier pour les personnes handicapées hospitalisées ;

N° 95 de M. Christian Poncelet, sur les tarifs des consultations externes des hôpitaux ;

N° 96 de M. Christian Poncelet, sur la prise en charge des frais de congrès et de mission pour le personnel médical des hôpitaux ;

5° Question orale avec débat n° 98 de M. Jean Chérioux à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale sur le maintien à domicile des personnes âgées ;

A quinze heures :

6° Dix questions orales avec débat, jointes, à M. le ministre de l'éducation nationale :

N° 4 de M. Adolphe Chauvin, sur la politique de l'éducation du Gouvernement ;

N° 5 de M. Paul Séramy, sur les actions prioritaires en matière d'éducation ;

N° 6 de M. Philippe de Bourgoing, sur les orientations du Gouvernement en matière d'éducation ;

N° 73 de Mme Hélène Luc, relative à la situation de l'enseignement dans le département du Val-de-Marne ;

N° 79 de Mme Danielle Bidard-Reydet, relative à la carte scolaire en Seine-Saint-Denis ;

N° 83 de Mme Rolande Perlican, sur les conséquences de l'application de la carte scolaire à Paris ;

N° 85 de Mme Marie-Claude Beaudeau, sur les problèmes scolaires dans le département du Val-d'Oise ;

N° 88 de M. René Martin, sur la situation scolaire dans le département des Yvelines ;

N° 91 de M. Adrien Gouteyron, sur l'annulation partielle de deux décrets relatifs à l'enseignement supérieur ;

N° 94 de M. Marc Bœuf, relative aux méthodes pédagogiques dans l'enseignement primaire.

B. — Mardi 14 mai 1985 :

A seize heures :

1° Question orale avec débat n° 50 de M. Pierre-Christian Taittinger, transmise à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, relative à la mission du délégué chargé des formations nouvelles ;

A dix-sept heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire :

2° Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement (n° 161, 1984-1985).

La conférence des présidents a précédemment fixé au lundi 13 mai, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

C. — Sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement, **mercredi 15 mai 1985**, à quinze heures :

Ordre du jour prioritaire :

1° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail n° 90 concernant le travail de nuit des enfants dans l'industrie (révisée en 1948) (n° 216, 1984-1985) ;

2° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail n° 148 concernant la protection des travailleurs contre les risques professionnels dus à la pollution de l'air, au bruit et aux vibrations sur les lieux de travail (n° 217, 1984-1985) ;

3° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires (n° 218, 1984-1985) ;

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un avenant à la convention générale sur la sécurité sociale entre la République française et la République de Turquie du 20 janvier 1972 (n° 169, 1984-1985).

5° Projet de loi autorisant la ratification d'un protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (article 3 bis) (n° 159, 1984-1985).

D. — Mardi 21 mai 1985, à seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (n° 158, 1984-1985).

La conférence des présidents a fixé au lundi 20 mai, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

E. — Sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement, **mercredi 22 mai 1985**, à quinze heures et le soir :

1° Hommage à Victor Hugo.

Ordre du jour prioritaire :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux participations détenues dans les sociétés par actions (n° 249, 1984-1985).

Ordre du jour complémentaire :

3° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de M. Pierre Schiélé et plusieurs de ses collègues relative à la protection des personnes victimes de diffamation (n° 242, 1984-1985).

Ordre du jour prioritaire :

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (n° 237, 1984-1985).

F. — **Judi 23 mai 1985**, à quatorze heures trente et, éventuellement, le soir :

1° Questions au Gouvernement.

Ordre du jour prioritaire :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la création d'établissements d'enseignement public (n° 269, 1984-1985).

La conférence des présidents a fixé au mercredi 22 mai, à dix heures le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

G. — **Vendredi 24 mai 1985**, à quinze heures :

Deux questions orales, sans débat :

N° 589 de M. Jean-Pierre Fourcade transmise à M. le ministre de la défense (Effectifs de gendarmerie dans les Hauts-de-Seine) ;

N° 633 de M. André Diligent à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur (Menaces sur l'avenir de l'usine internationale Harvester France).

H. — **Mardi 28 mai 1985**, à seize heures et le soir :

1° Question orale avec débat n° 48 de M. Claude Huriet à M. le ministre d'Etat chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur la gestion du Centre mondial informatique et ressources humaines ;

2° Question orale avec débat n° 62 de M. Paul Masson à M. le ministre d'Etat, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur les contrats de plan signés entre l'Etat et les régions ;

3° Trois questions orales avec débat à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie :

N° 70 de M. Jacques Pelletier concernant l'incorporation de l'éthanol dans les carburants,

N° 76 de M. Michel Souplet sur l'utilisation de l'éthanol,

N° 100 de M. Roger Husson sur la production de l'éthanol.

La conférence des présidents propose au Sénat de joindre ces questions, ainsi que celles qui pourraient ultérieurement être déposées sur le même sujet.

Il n'y a pas d'opposition ?...

La jonction est ordonnée.

I. — Sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement, **mercredi 29 mai 1985**, à quinze heures et le soir :

1° Eloge funèbre de Mme Brigitte Gros ;

Ordre du jour prioritaire :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant le code électoral et relatif à l'élection des députés (n° 260, 1984-1985) ;

3° Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant le code électoral et relatif à l'élection des députés (n° 261, 1984-1985) ;

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant le code électoral et relatif à l'élection des conseillers régionaux (n° 262, 1984-1985).

J. — Jeudi 30 mai 1985, à neuf heures trente, quinze heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Suite de l'ordre du jour de la veille ;

K. — Vendredi 31 mai 1985 :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire :

1° Suite de l'ordre du jour de la veille ;

A quinze heures et le soir :

2° Questions orales ;

Ordre du jour prioritaire :

3° Suite de l'ordre du jour du matin.

Il n'y a pas d'observation en ce qui concerne les propositions d'ordre du jour complémentaire et de discussion des questions orales avec débat ?...

Ces propositions sont adoptées.

— 4 —

CONVENTION DES NATIONS UNIES RELATIVE A UN CODE DE CONDUITE DES CONFERENCES MARITIMES

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'une convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes. [N°s 243 et 254 (1984-1985).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'Urbanisme, du logement et des transports (mer). Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les sénateurs, vous êtes aujourd'hui saisis d'un projet de loi autorisant l'approbation d'une convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes et d'un projet de loi relatif à l'application de cette convention. L'importance de ce texte, qui a déjà une longue histoire, est considérable. Il s'agit, en effet, de la première convention à vocation universelle qui soit un résultat concret du dialogue Nord-Sud. C'est dans ce contexte qu'il convient d'en apprécier la portée, par les conséquences qu'aura cette convention sur l'organisation des transports maritimes réguliers et même sur la croissance des relations économiques et commerciales internationales.

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

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

Dans cette perspective — je tiens à le préciser — la recherche d'accords multilatéraux tels que le code de conduite des conférences n'exclut pas, bien au contraire, les accords bilatéraux.

Tout d'abord, le code de conduite ne remet pas en cause les accords bilatéraux existants, que ce soit avec l'Algérie, qui n'est pas partie prenante au code de conduite, la Tunisie, où la desserte maritime est organisée sur une base différente de la conférence, ou la Côte-d'Ivoire, pour ne citer que ces pays-là.

Peut-on imaginer que nos partenaires africains, très attachés comme nous-mêmes à la poursuite du bon fonctionnement de nos accords bilatéraux, nous pressent de ratifier le code de conduite si cela devait remettre en cause ces accords ?

C'est dans cet esprit que, dès janvier 1983, mon prédécesseur s'engageait, dans un accord franco-ivoirien signé à Abidjan, à ce que l'approbation ait lieu dans l'année.

J'ajoute que la ratification du code ne saurait nous empêcher de conclure de nouveaux accords bilatéraux qui pourront s'inspirer des principes définis par le code de conduite des conférences.

Ces principes concernent essentiellement le fonctionnement des conférences et ont trait aux droits de trafic qui sont reconnus aux compagnies membres, en particulier à celles des pays desservis par la conférence. En accordant une part égale à ces compagnies, dites nationales, sur leurs trafics nationaux, tandis que les compagnies de pays tiers ont « le droit d'obtenir une part appréciable, 20 p. 100 par exemple » du fret — c'est ce qu'on appelle la règle, indicative, du 40-40-20 — la convention innove profondément dans le secteur des transports maritimes et introduit les éléments d'un nouvel ordre économique que nous souhaitons promouvoir.

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

Dès lors, au terme de longues négociations, tous les pays de la Communauté sont convenus d'adhérer dans des conditions identiques au code de conduite des conférences maritimes.

C'est l'objet du règlement communautaire n° 954-79 du 15 mai 1979 ; il est le fruit d'un compromis négocié entre les Etats membres, il permet de rendre l'application du code compatible avec le Traité de Rome.

A ce jour, cinquante-neuf Etats, dont la plupart des pays en voie de développement et des pays de l'Est, sont devenus parties de la convention qui est, je le rappelle, entrée en vigueur le 6 octobre 1983.

Parmi les Etats membres de la C.E.E., la République fédérale d'Allemagne et les Pays-Bas ont, à ce jour, ratifié la convention. La Grande-Bretagne et le Danemark devraient également le faire dès ce printemps, en même temps que la Norvège et la Suède. Il est donc souhaitable que la France puisse l'approuver dans les prochains mois.

C'est pourquoi j'ai l'honneur, au nom du Gouvernement, de vous demander, mesdames et messieurs les sénateurs, de bien vouloir autoriser l'approbation de cette convention, conformément au projet de loi qui vous est présenté.

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

M. André Bettencourt, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le présent projet de loi a pour objet, on vient de vous l'indiquer, d'autoriser la ratification d'une convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes. Cette convention, qui a été élaborée dans le cadre de la C. N. U. C. E. D.

— la conférence des Nations unies pour le commerce et le développement — a été adoptée à Genève le 6 avril 1974 et est entrée en vigueur le 6 octobre 1983, à la suite de l'adhésion de la République fédérale d'Allemagne et des Pays-Bas.

Elle a pour objet de réglementer à l'échelon international le fonctionnement des « conférences maritimes », qui sont en quelque sorte des cartels d'armateurs, et énonce à ce titre un certain nombre de principes quant à leur composition, à la répartition du trafic entre leurs membres et aux taux de fret qu'elles appliquent. Elle prévoit enfin un système de règlement des différends par une procédure originale de conciliation internationale obligatoire.

Les conférences maritimes peuvent se définir comme un cartel d'armateurs qui s'associent pour se répartir leurs dessertes, harmoniser leurs tarifications et offrir en fin de compte à l'utilisateur un service plus régulier par un usage plus rationnel de leurs moyens additionnés.

Apparues à la fin du XIX^e siècle pour éviter les excès d'une concurrence destructrice, elles ont connu un rapide succès, et l'accroissement de leur puissance économique et financière a incité les Etats à en contrôler le fonctionnement.

Toutefois, ce n'est que dans les années soixante, avec l'émergence des nouvelles nations du tiers-monde, que sont apparues, à l'initiative du « groupe des 77 », les premières propositions de réglementation internationale des conférences maritimes.

Celles-ci n'ont abouti que le 6 avril 1974 à l'adoption du code de conduite grâce au soutien de la France, de la République fédérale d'Allemagne et de la Belgique, mais contre l'avis de la Grande-Bretagne, du Danemark et des Pays-Bas, qui sont traditionnellement offreurs de transport et qui estimaient ce texte opposé aux intérêts de leurs armateurs et contraire à certaines dispositions du Traité de Rome.

Il s'ensuivit un débat au sein des Communautés européennes qui aboutit à l'adoption du règlement des Communautés 954-79 du 15 mai 1979 par lequel les Etats membres conviennent d'assortir leur ratification du code de conduite de trois réserves et d'une réserve interprétative, destinées à écarter celles de ses dispositions qui sont contraires aux règles énoncées par le Traité de Rome.

Au sein d'un champ d'application triplement limité, le code de conduite énonce un certain nombre de règles fondamentales d'une importance politique et symbolique majeures, mais que le règlement doit plier aux exigences communautaires.

Le champ d'application du code de conduite est limité d'un triple point de vue.

Tout d'abord, ce texte n'a pas vocation à régir l'ensemble du trafic maritime international, mais uniquement le trafic « en conférence ». Loin de chercher, d'ailleurs, la disparition du trafic hors conférence, le texte contient plusieurs dispositions propres à préserver la concurrence et la liberté de choix des chargeurs entre confédérés et « outsiders ».

Ensuite, le code de conduite ne s'applique que dans les limites géographiques précises des lignes régulières reliant deux pays qui l'ont adopté. Un rapide coup d'œil jeté sur la liste des Etats parties à la convention, qui figure dans le rapport écrit, indique que le code ne touchera pas les lignes desservant les Etats-Unis, la côte atlantique de l'Amérique latine, les Etats du Proche-Orient, la partie continentale du Sud-Est asiatique, qui ont refusé d'y adhérer.

Enfin, on doit tenir compte des réserves et des dispositions bilatérales diverses qui ont pour effet de réduire la portée du code de conduite. Ainsi, par exemple — vous avez cité d'autres cas — les relations maritimes franco-tunisiennes resteront-elles régies par l'accord bilatéral du 27 octobre 1958 qui institue un monopole du transport réparti en parts égales entre les navires battant pavillon des deux pays. De la même façon, certains pays de l'Est ont manifesté leur volonté d'exclure du champ du code la part de leur trafic qui relève « d'accords intergouvernementaux avec établissement de services communs », tel celui qui a été passé entre la France et l'Union soviétique par exemple. Enfin, le règlement de la Communauté n° 954-79, tout en ménageant les intérêts des pays tiers, écarte les dispositions du code qui limiteraient la concurrence entre pays membres de la C. E. E. et entre pays de l'O. C. D. E., sous réserve de l'octroi d'un traitement réciproque sur les lignes qui les relient.

On estimait de ce fait, en 1980, que seul un tiers du trafic français serait soumis au code. Cette proportion, estimée en pourcentage du chiffre d'affaires total de l'armement français, serait tombée à 29 p. 100 en 1984.

Le code de conduite des conférences maritimes revêt cependant, en dépit des limites de son application, une valeur symbolique que l'on aurait tort de négliger, car les principes fondamentaux qu'il énonce sont appelés à servir de référence à d'autres accords.

Inspirés par le souci des pays du tiers monde de n'être pas exclus du trafic maritime, ces principes fondamentaux instaurent au bénéfice des compagnies maritimes nationales certains privilèges dans le fonctionnement des conférences qui desservent les pays dont elles relèvent. Il s'agit du droit d'être membre à part entière de ces conférences, du droit de participer à hauteur de 40 p. 100 au fret et au volume de leurs cargaisons, et enfin d'une certaine prééminence dans les procédures de prise de décision.

Ces trois principes sont aménagés par les quatre réserves du règlement communautaire, pour les conférences maritimes qui ont trait au trafic entre pays membres de la C. E. E. et, sous condition de réciprocité, entre ceux-ci et les pays de l'O. C. D. E.

La première réserve prévoit, au nom du droit d'établissement prévu par l'article 52 du Traité de Rome, la possibilité d'une extension de la qualité de compagnie maritime nationale d'un Etat membre aux compagnies maritimes établies sur le territoire des Etats membres.

Toutefois, pour éviter l'émiettement du trafic entre un trop grand nombre de compagnies, il est prévu que la sélection des compagnies susceptibles de participer à une conférence en tant que compagnie nationale se fera par négociation commerciale.

La seconde réserve indique que les dispositions de partage des cargaisons contenues dans le code ne seront pas appliquées dans les trafics de conférence entre les Etats membres et les autres pays de l'O. C. D. E. parties au code qui leur accorderaient un traitement réciproque. Elle précise toutefois que les possibilités de participation à ces trafics, en qualité de tiers, des compagnies des pays en développement seront préservées. Cette redistribution du trafic entre pays membres évitera un bouleversement des situations existantes et nous permettra ainsi de conserver des trafics où nous sommes fortement présents, comme sur l'Afrique de l'Ouest.

La troisième réserve et la quatrième réserve interprétative s'appliquent aux dispositions relatives aux procédures d'adoption de décisions qui privilégient les compagnies nationales. Elles écartent l'application des plus extrêmes, se contentant de préciser que les autres ne peuvent s'appliquer qu'en dehors du trafic de la C. E. E. et des pays de l'O. C. D. E. pratiquant la réciprocité.

Le code de conduite des conférences maritimes prévoit également dans sa deuxième partie une procédure originale de conciliation internationale obligatoire. Celle-ci confie à des conciliations indépendantes, nommées par les membres de la conférence et inscrites sur un tableau international, le soin d'arriver à un règlement amiable du différend en formulant des recommandations qui ne sont obligatoires que pour les parties qui les acceptent.

La ratification du code de conduite par la France ne devrait pas bouleverser l'économie de notre transport maritime. Elle montrera, en revanche, l'intérêt que porte notre pays aux réalisations du dialogue Nord-Sud, et renforcera l'autorité d'un texte appelé à servir de référence en matière de transport maritime. Cette ratification permettra, en outre, à la France d'obtenir la garantie internationale de ses droits face aux tentatives protectionnistes d'autres nations qui pourraient être tentées de prendre des mesures contraires aux dispositions du code.

Pour toutes ces raisons, votre commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées émet un avis favorable à la ratification du présent projet de loi et vous invite à voter le texte qui vous est soumis. (MM. de Bourgoing et Genton applaudissent.)

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

M. René Régnauld. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, alors que les industries européennes de la mer sont en crise et, avec elles, le transport maritime, l'examen de ce projet de loi portant code de conduite des conférences maritimes comme celui qui est relatif à son application revêtent une acuité toute particulière.

En arrière-plan et concrètement, notre flotte qui connaît la récession, plus particulièrement nos officiers et marins qui connaissent le débarquement trop souvent sans espoir et le chômage, nous interrogent et attendent des mesures allant dans le sens de la protection de leurs intérêts, et donc de ceux de la France.

Devant l'absence de réglementation, il convenait d'arrêter des dispositions et surtout d'en rechercher la meilleure application.

Le projet qui nous est soumis va dans le bon sens. Toutefois, je crois que nous pouvons et que nous devons tout faire pour en améliorer au maximum la portée, et ce en veillant à ce que toute la rigueur nécessaire préside à son application. Je défendrai ce point de vue tout à l'heure, au nom du groupe socialiste, en défendant un amendement qui vise précisément à améliorer la lecture qu'il convient de faire de ce code, et surtout l'interprétation et le suivi qu'il faut en retenir pour son application.

Cet amendement portera sur l'article 2, article important puisqu'il concerne le statut des compagnies maritimes nationales susceptibles d'avoir accès aux droits de trafics reconnus à l'armement français et définit le critère d'éligibilité au statut de « compagnie nationale ».

Nous nous devons d'être très vigilants, car les conséquences commerciales qui en résulteront pour les armateurs français actuellement présents sur ces trafics seront d'une grande importance.

Ainsi, si nous nous félicitons que l'article 2 du projet de loi s'attache à fixer un critère déterminé pour la qualification de la notion de compagnie nationale, nous avons quelque crainte quant à l'interprétation trop large qui pourrait en être faite en matière de recours au pavillon national. Nous proposons donc de substituer à la notion d'« usage à titre habituel et principal de navires battant pavillon français » celle d'« usage à titre général et permanent de navires battant pavillon français ».

Il ne s'agit pas d'une simple querelle de mots, car cet amendement traduit notre profond souci d'éviter tout risque de distorsion de concurrence, toute tentation pour un armateur étranger de prétendre au statut de compagnie nationale française en n'utilisant le pavillon français qu'à mi-temps ou seulement pour moitié de sa flotte.

La formulation que nous proposons nous apparaît plus précise et plus restrictive que la rédaction actuelle : elle présente à nos yeux le double avantage de permettre le recours occasionnel à des navires battant pavillons étrangers tout en interdisant leur emploi trop fréquent dans des proportions trop élevées.

Telle sera donc le sens de notre démarche. Le projet de loi que vous nous demandez d'adopter, monsieur le secrétaire d'Etat, répond à un réel besoin de plus grande rigueur, à une réelle volonté de mettre fin à des pratiques et à des comportements parfois insupportables.

Ainsi nous contiendrons et réduirons l'évasion fiscale, la pratique exagérée des pavillons de complaisance, et ainsi aussi nous permettrons opportunément le déploiement d'une politique rationnelle et à long terme des aides aux armements, qui se traduira par une action de résorption du chômage.

Il s'agit donc de développer harmonieusement, dans le cadre de la préservation scrupuleuse des intérêts de la France, une politique européenne du transport maritime.

Les socialistes sont favorables à un code de conduite des conférences maritimes. Le groupe sénatorial vous assure de son total soutien, monsieur le secrétaire d'Etat, dans les efforts que vous déployez, notamment pour développer et approfondir des actions tout à fait déterminantes pour notre flotte de ligne.

Devant la déréglementation et ses risques de développement, au niveau notamment des pays les plus industrialisés, nous devons être d'une totale et permanente vigilance.

Les conférences, aboutissements précaires, certes, mais résultats tangibles toutefois, constituent une étape après bien des années de dialogue Nord-Sud.

L'esprit, c'est-à-dire la répartition du trafic entre pays originaires et destinataires des marchandises sur la base de 40-40-20 constitue une donnée concrète, un progrès. Toutefois l'application qui en sera faite peut tout remettre en cause. Les réserves émanant du compromis de Bruxelles de 1979 qu'évoquait il y a un instant M. le rapporteur, si elles ont pour objet d'harmoniser la décision de l'O. N. U. avec le Traité de Rome ne sont toutefois pas toutes de nature à écarter les préoccupations de notre pays.

Les conférences maritimes constituent un moyen de stabilité qu'il faut encourager et renforcer, notamment par des mesures visant à limiter l'activité perturbatrice des armements hors conférences.

Aussi, le texte présenté par le Gouvernement français fait la synthèse entre la convention *stricto sensu* et les réserves qui ont été émises par les Communautés européennes dans un règlement en date du 15 mai 1979, ce qui permet d'éviter les incompatibilités majeures entre, le code et le Traité de Rome mais limite du même coup la portée du code des Nations unies.

C'est une étape importante que le Gouvernement nous engage à franchir aujourd'hui. Nous nous proposons de la franchir avec lui et nous adopterons le projet qu'il nous soumet. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

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

La parole est à M. Boucheny, pour explication de vote.

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, nous avons aujourd'hui à discuter et à voter deux textes, adoptés par l'Assemblée nationale en première lecture, concernant la convention relative au code de conduite des conférences maritimes.

Le groupe communiste ne les votera pas car les réserves imposées par la Commission de la Communauté économique européenne en vertu du règlement 954-79 de la C. E. E. présentent des inconvénients majeurs.

D'une part, les réserves jointes à la ratification de la convention constituent un ensemble de dispositions aliénant et dénaturant le code de conduite de la C. N. U. C. E. D. — conférence des Nations unies pour le commerce et le développement — signé en 1974 par la France et par de nombreux autres pays.

D'autre part, ces réserves maintiennent une imprécision inquiétante sur l'utilisation des pavillons de complaisance, ce qui renforce le danger d'internationalisation de la flotte, conformément aux souhaits du patronat maritime, il convient de le noter.

Le comité central des armateurs de France préconise l'armement des navires par des équipages partiellement français. C'est une imprécision supplémentaire qui ouvre la porte à bien des abus. On voit mal, en effet, les armateurs privilégier l'emploi de travailleurs socialement protégés par le code du travail maritime, les conventions collectives et des accords contractuels. Ils préféreront, suivant leur habitude, utiliser des travailleurs étrangers, taillables et corvéables à merci, pour réaliser le maximum de profits.

Les textes que l'on nous propose aujourd'hui, accompagnés des réserves de la C. E. E., sont donc une régression quant au développement de notre flotte, à l'intérêt économique de notre pays et aux droits des marins.

Comme le rappelait mon ami André Duroméa à l'Assemblée nationale, la ratification par la France de la convention des Nations unies pour un code de conduite des conférences maritimes aurait pu être une démarche positive. Malheureusement, il ne s'agit pas de cette convention aujourd'hui, puisque d'autres textes sur lesquels, en revanche, on ne nous demande pas de nous prononcer, viennent la déformer.

C'est pourquoi le groupe communiste s'abstiendra sur le projet de loi n° 243 autorisant l'approbation de la convention et votera contre le projet de loi n° 244 relatif à l'application du code de conduite des conférences maritimes.

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

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

(Le projet de loi est adopté.)

— 5 —

APPLICATION DU CODE DE CONDUITE DES CONFÉRENCES MARITIMES

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'application du code de conduite des conférences maritimes établi par la convention des Nations unies conclue à Genève le 6 avril 1974. [N° 244 et 263 (1984-1985).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (mer). Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, bien que la convention relative au code de conduite des conférences maritimes, dont vous venez d'autoriser l'approbation, soit précise et complète, certaines mesures d'application relèvent de la législation nationale de chaque Etat. Elles font l'objet du projet de loi d'application qui vous est présenté.

Je n'insisterai que sur son aspect principal: il a trait à la détermination des compagnies qui, pour l'application du code, seront dites « nationales ».

Je rappellerai tout d'abord quel en est l'enjeu: le code reconnaît à toute compagnie de navigation d'un pays le droit d'être membre à part entière d'une conférence maritime qui assure le trafic extérieur de son pays, avec faculté de détenir une part déterminée du trafic. Le code laisse à chaque Etat le soin de définir les critères qui permettent de désigner les compagnies dites « compagnies nationales ».

Le règlement communautaire de 1979 ne régit que partiellement cette question en prévoyant que la sélection des compagnies candidates à la qualité de compagnie nationale dans une conférence donnée se fera par voie de négociations commerciales. Pour le reste, il laisse les Etats membres libres d'intervenir, notamment pour régler les litiges entre ces candidats, pourvu que soit respecté le droit d'établissement au sein de la Communauté.

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

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

Le second critère impose l'usage à titre habituel et principal de navires sous pavillon français. Cette dernière obligation est importante. Elle l'est parce qu'elle permet de promouvoir l'utilisation de notre flotte à laquelle vous savez tout le prix qu'attache le Gouvernement; elle l'est encore parce qu'elle place sur un pied d'égalité toutes les compagnies qui souhaitent accéder à cette qualité de compagnie nationale au sens du code; elle l'est enfin, parce qu'elle préserve les instruments concrets d'une politique maritime nationale, c'est-à-dire les navires et les marins.

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

Le projet de loi prévoit, par ailleurs, à l'article 3, comment seront réglés les litiges entre compagnies candidates à la qualité de compagnie nationale lorsqu'elles ne parviennent pas à se mettre d'accord lors des négociations commerciales, en prévoyant dans ce cas l'intervention de l'administration. Celle-ci devra à la fois s'assurer du respect des critères que je viens d'évoquer et tenir compte de facteurs supplémentaires dont la substance a été mise au point lors de l'adoption du règlement communautaire de 1979.

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

Le code de conduite ne régira en droit que l'activité des conférences de lignes régulières entre les Etats parties à la convention. Mais cette situation ne rend pas compte de son impact réel.

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

La ratification de la convention par la France constitue donc, sur la scène maritime mondiale, un acte diplomatique important. Je remercie le Sénat d'avoir accepté que cette ratification soit engagée. Sa signification sera appréciée, non seulement par les pays en voie de développement, partenaires privilégiés du dialogue Nord-Sud auquel notre pays accorde l'importance que vous savez, mais également par nos partenaires européens.

Je vous demande donc de bien vouloir adopter ce projet de loi d'application du code de conduite des conférences maritimes qui vous est présenté. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, M. le secrétaire d'Etat et M. le rapporteur de la commission des affaires étrangères sur le précédent texte ont décrit avec précision l'environnement et le dispositif prévu par la convention des Nations unies relative à un code de conduite des conférences maritimes. Aussi me garderai-je d'une répétition fastidieuse et inutile.

Le texte qui nous occupe a pour objet d'insérer dans notre droit les obligations incombant à l'Etat du fait de l'exécution de la convention dans le respect de la réglementation communautaire édictée par le règlement de la Communauté économique européenne du 15 mai 1979.

L'essentiel du projet tient dans l'article 2 qui détermine les conditions dans lesquelles un armement peut se prévaloir de la nationalité française et, de ce fait, acquiert vocation à participer à une conférence maritime assurant le transport de marchandises du commerce extérieur français en provenance ou à destination d'un autre Etat partie à la convention des Nations unies.

L'article 2 reconnaît la qualité d'armateur national à ceux qui ont la qualité d'armateur aux termes de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'armement et aux ventes maritimes « et font usage à titre habituel et principal de navires battant pavillon français ».

En vertu des dispositions communautaires relatives à l'établissement, les compagnies des pays membres de la Communauté établies dans notre pays doivent être assimilées pour la négociation des parts de trafics, lorsqu'elles postulent à l'entrée dans une conférence régie par le code, aux armements nationaux.

D'aucuns ont vu dans l'article 2 une disposition très périlleuse pour l'avenir de notre pavillon et suggéré une rédaction plus restrictive de cet article réservant la qualité d'armement à ceux qui exploiteraient des navires exclusivement sous pavillon français.

Les craintes exposées nous paraissent fort exagérées et le remède inopérant.

Toute contravention aux obligations communautaires dans le domaine de l'établissement nous exposerait à une censure inéluctable de la Cour de justice. Elle serait surtout inutile

car l'égalité des droits a pour contrepartie l'égalité des devoirs. Une compagnie originaire de la Communauté économique européenne devra se soumettre à la même législation que celle de l'armateur national et de se plier à la réglementation et aux contrôles édictés par notre administration.

Vouloir par ailleurs interdire aux compagnies nationales le recours à l'affrètement affecterait leur fiabilité et leur compétitivité. Les armements ne possèdent pas à tout moment, pour des raisons très diverses, le navire, la technique, la capacité, voire les équipages nécessaires pour transporter leur part de marché. C'est pourquoi ils recourent à l'affrètement. Leur dénier ce droit ou le rendre pratiquement impossible aboutirait à créer des handicaps supplémentaires pour notre pavillon. Au demeurant, si le partenaire commercial d'un armement français au sein de la conférence n'était pas soumis aux mêmes restrictions, il bénéficierait de plus de souplesse que son homologue français et, partant, d'une plus grande compétitivité, et, comme la convention n'exclut pour les chargeurs le recours ni à des armements tiers ni à des indépendants hors conférence, on risquerait, en réalité par ce biais, des évasions de trafic.

Le mieux étant l'ennemi du bien, la prudence et la sagesse commandent de voter l'article 2 dans sa rédaction actuelle. Les amendements adoptés par l'Assemblée nationale ont permis d'apporter plus de précision en ce qui concerne certaines dispositions, notamment dans le domaine du règlement des litiges.

Avant de conclure sur ce projet de loi, que la commission des affaires économiques et du Plan vous invite à voter conforme au texte adopté par l'Assemblée nationale, je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, vous poser une question et présenter une observation.

Dans un ouvrage paru en 1981, intitulé *La Mer retrouvée*, que vous connaissez bien puisque vous en êtes l'un des co-auteurs, il est écrit, pages 97 et 98 : « Les socialistes tiennent pour légitime que les nations du tiers monde assurent une part équitable du trafic maritime qu'elles génèrent, ce qui leur procurera des recettes de nature à favoriser leur développement. Plus qu'une nécessité, ils y voient un moyen de rompre avec la conception capitaliste de l'armement pour lui substituer un nouvel équilibre maritime fondé sur une planification des échanges. C'est pourquoi les socialistes s'attachent à promouvoir ou à soutenir dans les instances internationales toute proposition visant à une nouvelle répartition des trafics... Pour le parti socialiste, la règle des 40-40-20 doit s'appliquer sur la totalité du trafic et par catégorie de fret... Cette règle doit valoir pour tous les pays, fût-ce au prix d'étapes. »

Est-ce toujours votre politique ? Comptez-vous, en dépit de l'opposition vigoureuse de nos partenaires de la C. E. E. ou de l'O. C. D. E. à pareille position, défendre ces vues lorsque des discussions sur une nouvelle convention se dérouleront à la C. N. U. C. E. D. ? Nous aimerions obtenir des précisions sur ce point qui nous semble très important.

L'observation que je suis amené à formuler est la suivante : l'organisation confédérale régie par le code de conduite a vieilli. Nos armements de ligne s'insèrent dans de grands consortiums soumis à des modalités juridiques et techniques très différentes des conférences traditionnelles. Le code n'est applicable ni aux trafics entre pays membres de l'O. C. D. E. ni aux relations avec les pays de l'Est ni aux trafics avec l'Afrique du Nord. Il ne nous assurera des protections — on l'a dit — que pour le tiers environ de nos trafics. Ce qui importe avant tout, c'est de maintenir à nos armateurs la possibilité d'être présents dans le trafic de ligne en allégeant leurs charges d'exploitation et en facilitant les économies d'énergie et les progrès techniques de toute nature dans le domaine de la conception des bâtiments et dans celui de l'organisation des transports. C'est à ce prix seulement que nous maintiendrons notre pavillon sur les mers du globe et non en multipliant réglementations, restrictions et protections, qui sont presque toujours tournées ou périmées avant d'entrer en application.

Une flotte de ligne compétitive constitue la meilleure des sauvegardes tandis que les accords les mieux élaborés — et celui-ci ne fait pas exception — ne sauraient jamais préserver les fonds de commerce d'une flotte obsolète. (*Applaudissements sur les travées de l'U. R. E. I. et de l'union centriste.*)

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, je voudrais très rapidement répondre à M. le rapporteur, mais aussi aux interventions qui ont été faites lors de la discussion du premier texte mais dont l'objet était relatif au deuxième texte.

M. Boucheny a indiqué que le groupe communiste s'abstient sur le premier texte — je n'y reviens pas — et qu'il voterait contre le second, compte tenu du fait que la ratification du code de conduite était soumise aux conditions de 1979 de la Communauté économique européenne.

Monsieur le sénateur, je ne suis pas, sur le fond, en désaccord avec vous. Mais nous faisons partie de la Communauté pour le meilleur et pour le pire. Je n'ouvrirai pas ici un débat pour savoir s'il est intéressant, pour la France, d'être ou non membre de la Communauté — nous examinerons tout à l'heure un projet de loi pour lequel je dirai sans aucune hésitation : oui.

Le texte de 1979 résulte d'un compromis. J'aurais préféré, je vous le dis très sincèrement, que ce texte n'existe pas et que nous puissions ratifier le code comme nous l'entendions. Mais un compromis est un compromis. Je crois que, compte tenu des conditions dans lesquelles il a été élaboré, ce compromis est, dans l'ensemble, satisfaisant. Je ne vois d'ailleurs pas comment — et je crois avoir été clair sur ce point dans mon intervention liminaire — la France pourrait ne pas ratifier ce code ; elle s'y est engagée.

Vous avez également évoqué le problème des pavillons de complaisance, plus généralement le problème du statut social des marins — et, là, je répondrai aussi en partie à M. le rapporteur.

Je partage tout à fait votre souci de lutte contre ces pavillons dits de complaisance, ainsi que votre souci d'améliorer le statut social des marins dans tous les pays du monde. J'ai présenté au conseil des ministres des transports de la Communauté un texte, dont je suis l'auteur, qui est maintenant entre les mains de la commission. Mais, monsieur le sénateur, vous savez comme moi que les préoccupations du Gouvernement français ne sont pas partagées par tous les gouvernements de la Communauté et que nous sommes, sur un certain nombre de sujets comme celui-ci, sinon isolés du moins peu nombreux.

Par conséquent, tout en partageant votre souci, je suis obligé de composer avec la Communauté. Je ne renonce pas en ce qui concerne ces problèmes ; j'essaie de faire avancer nos demandes, qui vont dans le sens que vous souhaitez.

Monsieur le rapporteur, vous avez cité tout à l'heure un ouvrage que j'ai cosigné, en particulier les pages 97 et 98. Je vous avoue que j'ai quelque peu oublié le contenu de ces pages ; mais je note que vous avez de bonnes lectures, et je m'en réjouis.

Notre position à l'égard du code de conduite traduisait manifestement un objectif que je qualifierai d'idéal. Mais — je le dis ici très nettement — mon souci de voir les pays en voie de développement prendre toute leur place dans le trafic maritime mondial est toujours le même. Je reste donc fidèle à la position qui avait été précédemment adoptée.

Au cours des années qui viennent, c'est certain, le code devra évoluer. Vous avez d'ailleurs vous-même signalé, monsieur le sénateur — et M. Bettencourt l'avait fait avant vous — que ce code, rédigé en 1974 et qui va probablement être ratifié par la France en 1985, sans être véritablement dépassé, ne correspond plus à la réalité du trafic mondial — on a cité les pourcentages, de 33 p. 100, on est tombé à 29 p. 100 du trafic concerné.

C'est dire combien les motivations idéales, pour ne pas dire idéalistes, du code de conduite ont besoin d'être revues. L'axe de l'action gouvernementale restant le même, il nous faudra au fur et à mesure trouver autre chose car, vous le savez comme moi, monsieur le sénateur, dès l'instant qu'une loi est quelque peu contraignante et tend à imposer un certain nombre de règles, les usagers — ici les armateurs — essaient de la contourner. Les armateurs y sont, semble-t-il, parvenus dans un certain nombre de domaines.

Nous essaierons de poursuivre notre action selon le même axe ; mais, encore une fois, il nous faudra voir comment les choses évoluent. Tout à l'heure, vous avez évoqué la C. N. U. C. E. D. :

je me demande si cet organisme, dans les années à venir, ne mettra pas au point un texte plus général, touchant d'autres domaines.

L'intervention, tout à l'heure, de M. Régnauld concernait surtout ce deuxième texte. M. Régnauld s'intéressait en particulier à la définition de la compagnie nationale.

Monsieur le sénateur, je ne vous cacherais pas que je comprends et partage tout à fait votre souci. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de m'exprimer longuement sur le sujet lors du débat à l'Assemblée nationale.

Vous ferez une proposition qui, j'ai cru le comprendre, ne recueille pas l'approbation de votre commission. Le Gouvernement ne pourra donc que s'en remettre, sur votre amendement, à la sagesse du Sénat.

Telles sont les indications que je voulais apporter en réponse aux différentes interventions.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

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

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

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

Personne ne demande la parole ?...

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

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

Par amendement n° 1, M. René Régnauld et les membres du groupe socialiste et apparenté proposent, dans cet article, après les mots : « font usage » de remplacer les mots : « , à titre habituel et principal, » par les mots : « , à titre général et permanent, ».

La parole est à M. Régnauld.

M. René Régnauld. Monsieur le rapporteur, je voudrais vous dire très amicalement que cet amendement ne vise nullement à interdire toute possibilité d'affrètement ; vous avez fait de cet amendement une lecture erronée.

Tout le monde, nous le savons, ne se ralliera pas à notre proposition ; pourtant, sa motivation, c'est l'intérêt de notre pays.

La formulation que nous proposons, qui n'interdit pas, je le répète, l'affrètement occasionnel de navires étrangers, est toutefois, c'est vrai, plus restrictive que la rédaction qui nous est soumise et qui autorise le recours à des navires étrangers dans des proportions assez importantes, et c'est ce qui provoque notre

inquiétude. C'est pourquoi je souhaite que le Sénat, dans sa sagesse, se rallie à notre proposition, car il convient de limiter l'emploi des navires étrangers par les compagnies européennes prétendant au statut de compagnie française, et cela pour éviter les distorsions de concurrence avec les armateurs français traditionnels

Notre formulation a, à nos yeux, le mérite de mieux cadrer la notion de compagnie nationale et d'ouvrir des possibilités plus solides pour l'administration, pour l'Etat, qui doit s'exprimer dans l'application de ce code de conduite. Notre formulation plus ferme va dans le sens de l'intérêt de la France et de tous ceux qui sont très directement concernés par notre politique maritime.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Ainsi que l'a laissé entendre M. Régnauld, la commission est hostile à cet amendement. J'indiquerai cependant les raisons pour lesquelles elle a été amenée à adopter cette position. Il faut quelquefois défendre le Gouvernement contre ses amis, et je le fais avec plaisir, monsieur le secrétaire d'Etat. La rédaction de votre projet de loi nous semble plus précise que celle de l'amendement de M. Régnauld.

Je répondrai d'abord à M. Régnauld que, dans mon intervention, je visais non pas la rédaction qu'il nous propose, mais celle de l'amendement qui a été présenté à l'Assemblée nationale par M. Le Pensec et que je trouvais tout à fait excessive et, je l'ai dit tout à l'heure, inopérante.

S'agissant de votre amendement, monsieur Régnauld, permettez-moi de vous dire, non moins amicalement que vous, que je le considère comme à la fois trop vague et trop contraignant.

Vous proposez l'expression : « à titre général et permanent ». Le dictionnaire Robert, auquel je me suis reporté pour obtenir une définition du mot « général », indique : « se dit parfois de ce qui est sans référence à une réalité précise ». Or, quand on « opère » des bâtiments, on ne peut pas se référer à une réalité précise. On peut gérer directement les bâtiments de son propre patrimoine ou utiliser des « affrétés », c'est-à-dire des navires que l'on a loués, avec ou sans équipage.

Si on les loue, c'est parce que l'on ne dispose pas soi-même de bâtiments. En effet, s'agissant de certains trafics, on n'a pas intérêt à réaliser ces investissements ou bien, tout simplement, s'agissant de certaines lignes, on n'a pas, au moment où on le désirerait, les bâtiments dont on a besoin parce qu'ils sont soit en réparation, soit indisponibles ou parce qu'ils ont été vendus. Si l'on veut garder sa clientèle, on est obligé d'utiliser un certain nombre de navires affrétés.

Nous souhaitons, vous et moi, nous sommes d'accord sur ce point, qu'il existe une proportion raisonnable entre le nombre de navires affrétés et le nombre de navires exploités en propre. J'indique au passage qu'une compagnie nationale, telle la compagnie générale maritime, n'utilise pour certains trafics que des navires affrétés.

La raison en est simple : si elle n'agissait pas ainsi, elle devrait posséder des navires, ce qui lui coûterait trop cher. Cela risquerait d'aggraver son déficit, alors que l'un des soucis, d'ailleurs légitimes, du Gouvernement est de réduire les déficits d'exploitation très élevés des compagnies nationales

Si l'on interdisait, d'une manière absolue, à cette compagnie d'utiliser des navires affrétés, elle serait pénalisée et son redressement serait compromis.

J'estime donc qu'il faut permettre l'utilisation de navires affrétés tout en veillant à ce qu'elle reste temporaire et à ce que l'utilisation de navires exploités en propre soit l'activité principale.

Selon votre amendement, monsieur Régnauld, vous souhaitez que l'on interdise l'affrètement de manière permanente. Permettez-moi de consulter le dictionnaire au mot « permanent » : « qui dure sans changer ». Il ne faut pas interdire l'affrètement de manière permanente. Il faut tout simplement veiller à ce que l'administration ait la volonté et les moyens de maintenir une proportion raisonnable entre les navires exploités en propre et les navires affrétés. Je ne doute d'ailleurs pas que le Gouvernement et l'administration aient cette volonté.

Il faut garder une certaine souplesse d'exploitation afin que nos armateurs qui se battent souvent dans des conditions difficiles puissent conserver certains trafics alors que leurs charges d'exploitation sont sans cesse croissantes.

L'essentiel est beaucoup plus d'alléger leurs charges pour leur permettre de continuer à exploiter la part de conférence qui leur est garantie par le code de conduite que d'élever des barrières administratives, qui, au demeurant, seront inopérantes. Les chargeurs ont beaucoup de moyens pour faire transiter leurs marchandises. Ils peuvent avoir recours, je l'ai dit tout à l'heure, à des armements indépendants hors conférence. Le code n'interdit absolument pas ce recours à l'armement hors conférence et le chargeur peut faire basculer sa cargaison sur l'armement indépendant hors conférence si les restrictions sont trop grandes.

Par ailleurs, nous n'avons pas la capacité d'interdire, par exemple, à nos partenaires ivoiriens dans une conférence d'utiliser des navires affrétés. Nos partenaires bénéficieraient ainsi d'une plus grande souplesse, alors qu'il nous serait interdit d'utiliser, le moment venu, pour des raisons très particulières et circonstanciées, des navires que nous ne possédons pas.

En définitive, je crois que l'argumentation du Gouvernement est bonne; le rapporteur de l'Assemblée nationale l'a d'ailleurs souligné de manière tout à fait exacte. Il faut donc s'en tenir à la rédaction du Gouvernement.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je remercie tout d'abord M. le sénateur de Rohan, pour reprendre son expression, de me préserver de mes amis. Cela n'est pas utile étant donné qu'il a eu tout à l'heure la gentillesse de faire allusion à un ouvrage à la rédaction duquel j'ai participé. Je tiens à rappeler que plusieurs de mes amis ici présents y ont également collaboré. Je crois que notre philosophie — je l'ai déjà dit tout à l'heure — reste identique.

J'ai eu l'occasion, à l'Assemblée nationale, de m'opposer à un amendement de cette nature et qui n'a d'ailleurs pas été retenu, le rapporteur ayant émis un avis défavorable.

En ce qui concerne l'amendement n° 1, sur lequel je me suis longuement expliqué, je rappelle que je m'en remets à la sagesse de votre assemblée.

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Comme il s'agit d'un problème important, la commission demande un scrutin public.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, monsieur Régnauld ?

M. René Régnauld. Oui, monsieur le président, car M. le rapporteur a apporté deux explications.

J'ai failli me rallier à sa première explication lorsqu'il a cité les définitions du « petit Robert », que je n'allais pas contester. Mais, ensuite, dans sa deuxième explication, j'ai cru qu'il allait se faire l'avocat des pavillons de complaisance.

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Je ne peux vous laisser tenir de tels propos.

M. René Régnauld. Selon notre amendement, l'affrètement n'est pas impossible, il n'est pas la forme générale à laquelle il faut avoir recours, il doit être temporaire. Tel est l'esprit dans lequel nous avons déposé cet amendement.

Compte tenu de l'ensemble des explications qui ont été données, je maintiens l'amendement n° 1.

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. Je ne peux pas laisser dire à M. Régnauld que je défends les pavillons de complaisance puisque je m'oppose à son amendement. Il ne faut pas mélanger les genres.

La lutte contre les pavillons de complaisance fait l'objet d'une conférence internationale, à Genève. Nous verrons quelles mesures seront prises par les pays qui font partie de cette conférence et ce qu'il conviendra de faire.

Il ne faut pas confondre non plus « pavillons de complaisance », auxquels ont recours les censeurs les plus vigoureux, et « navires inférieurs aux normes », lesquels doivent être prohibés.

L'interdiction d'affréter ne s'étendrait pas seulement aux navires battant pavillon de complaisance, sinon il eût fallu l'indiquer dans votre amendement, monsieur Régnauld, mais elle serait *erga omnes*; c'est justement ce à quoi nous nous opposons.

Ce problème étant important, la commission souhaite le trancher par un scrutin public.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1, auquel s'oppose la commission et pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

(Le scrutin a lieu.)

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

Le scrutin est clos.

(Il est procédé au comptage des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin n° 53 :

Nombre de votants	314
Nombre de suffrages exprimés	314
Majorité absolue des suffrages exprimés..	158
Pour l'adoption	93
Contre	221

Le Sénat n'a pas adopté.

Personne ne demande la parole ...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

Articles 3 à 7.

M. le président. « Art. 3. — L'autorité administrative, saisie par les compagnies concernées ou par l'une d'entre elles, et après avoir entendu l'ensemble de celles-ci, statue sur les litiges nés de l'application de l'article 2 de la présente loi. Les autres litiges entre compagnies participant aux négociations commerciales sont réglés selon les voies de droit qu'elles choisissent.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Personne ne demande la parole ?...

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

(Le projet de loi est adopté.)

— 6 —

PECHE MARITIME

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant le décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime. [N^{os} 247 et 264 (1984-1985).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (mer). Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les sénateurs, deux raisons essentielles justifient l'élaboration du projet de loi dont nous discutons aujourd'hui.

Tout d'abord, je me permets de vous rappeler que les conditions d'exercice de la pêche maritime sont définies dans un décret datant de 1852, je dis bien — ce n'est pas un lapsus — « 1852 ». Certes, de nombreux textes législatifs et réglementaires ont paru depuis pour tenir compte de l'évolution des techniques de pêche, mais ces ajouts successifs ont entraîné l'apparition de nombreuses difficultés d'application.

Il était donc indispensable de clarifier cette situation.

Mais la rénovation de notre législation est également rendue indispensable en raison des acquis de la conférence internationale sur le droit de la mer, par la mise en place concrète de ce que l'on appelle « l'Europe bleue » et, tout récemment, du fait de la décision d'adhésion de l'Espagne et du Portugal à la Communauté économique européenne.

Un premier effort de rénovation et d'adaptation a été entrepris par l'adoption de la loi du 5 juillet 1983 sur le régime des saisies. Le projet de loi que je vous présente aujourd'hui constitue une deuxième et importante étape.

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

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

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

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

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

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

En ce qui concerne la première, son exercice à titre professionnel doit pouvoir être reconnu pour faciliter l'exploitation de certaines ressources et favoriser le développement de l'aquaculture en eaux profondes.

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

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

Le second aspect important de ce texte est relatif au régime pénal des infractions. En effet, le régime actuel des sanctions comporte des peines d'amendes et, en outre, des peines d'emprisonnement lorsque les infractions sont commises dans les eaux territoriales.

Le montant de ces amendes est notoirement inadapté à l'importance économique de certaines infractions et est bien loin d'atteindre le montant en vigueur chez nos partenaires de la Communauté.

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

De plus, pour éviter toute difficulté d'interprétation de la part des tribunaux, il est apparu nécessaire de donner un fondement juridique incontestable au régime des infractions aux règlements de la Communauté : c'est pourquoi le projet qui vous est soumis prévoit expressément la sanction des infractions aux dispositions de ces règlements. Il ne vise que les infractions de nature délictuelle ressortissant aux tribunaux correctionnels, en laissant aux décrets d'application le soin de définir et de sanctionner les infractions de nature contraventionnelle.

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

Enfin, je voudrais préciser que pour ce qui concerne la réglementation des pêches applicable dans les territoires d'outre-mer, il est apparu préférable de réserver à une loi spécifique le soin de la définir après avoir consulté les autorités locales pour tenir compte des pouvoirs propres à chacune d'entre elles.

Cette loi, vous le savez, est très attendue des professionnels de la pêche au moment où l'élargissement de la C. E. E. nécessite le renforcement des contrôles dans notre zone économique exclusive. C'est pourquoi, au nom du Gouvernement, je vous demande de bien vouloir l'adopter. (M. René Régnault applaudit.)

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis et qui a été voté en première lecture par l'Assemblée nationale a pour objet d'adapter, de compléter ou de transformer notre législation sur la pêche maritime pour tenir compte, en particulier, de l'évolution de la politique communautaire dans ce domaine.

Mon rapport écrit s'efforce de donner du projet une description aussi exhaustive que possible ; aussi me bornerai-je à en commenter plutôt l'esprit et l'environnement.

Le premier mérite du texte est de doter notre législation d'instruments qui lui permettent de faire respecter de manière efficace les principes et les modalités de la politique communautaire.

La pêche industrielle ou artisanale ne saurait, en effet, se développer que si les Etats préservent la ressource et luttent contre l'exploitation ou l'épuisement des stocks de certaines espèces. Désormais, les infractions aux règlements communautaires auront une suite pénale et les textes donneront une base légale aux poursuites engagées pour sanctionner les infractions.

En deuxième lieu, la réglementation nouvelle tient compte de l'évolution des techniques de pêche et de commercialisation. L'Assemblée nationale, en amendant le projet gouvernemental, a recensé avec précision les activités, les procédés et les techniques licites, a délimité le champ d'application de ces procédés et a défini *a contrario* ce qui n'était plus autorisé ou prohibé.

Enfin, le texte prévoit une clarification et une meilleure adaptation des sanctions à l'objectif visé ainsi qu'un renforcement des pouvoirs des agents chargés de la police des pêches.

L'originalité du dispositif envisagé tient en la suppression pour les délinquants en matière de pêche des peines d'emprisonnement pour ne plus retenir que les peines d'amendes dont le taux est très nettement relevé.

Il est certain que le caractère infamant de l'emprisonnement était très souvent disproportionné par rapport à la faute ; en revanche, le faible montant des amendes rendait la sanction insuffisamment dissuasive eu égard aux déprédations commises. En portant l'amende à 500 000 francs au maximum, avec doublement en cas de récidive, on conduira certains patrons de pêche à faire preuve de plus de réflexion ou de responsabilité.

Enfin, en renforçant les moyens des agents chargés de la police des pêches, en leur permettant de faire stopper des navires, de relever le matériel de pêche des contrevenants, de conduire le navire dans un port déterminé, on leur donne la faculté de lutter plus efficacement contre le pillage des fonds ou la tentative de délit de fuite.

Les professionnels, comme l'Assemblée nationale et, je l'espère, le Sénat, s'accordent pour reconnaître que ce texte est satisfaisant et perfectionne utilement notre arsenal législatif et réglementaire.

S'agissant de la pêche à pied, l'exercice à titre professionnel de cette activité peut être réglementé ; en revanche, le texte est muet sur les déprédations causées à l'environnement maritime par les pêcheurs occasionnels qui, sans faire d'acte de commerce, peuvent néanmoins causer du tort aux espèces.

Je souhaiterais connaître votre sentiment sur ce point, monsieur le secrétaire d'Etat, et savoir si des instructions ont été données aux chefs de quartier des affaires maritimes pour veiller à ce que des dommages ne soient pas commis. Je voudrais savoir également sur quels textes l'administration peut se fonder pour mettre fin à des pratiques abusives, si elles existent.

Certains professionnels se sont émus de voir que des articles du décret de 1852 qui permettaient de sanctionner les pollutions telluriques, c'est-à-dire les déversements en mer incontrôlés d'origine agricole ou urbaine, ont été abrogés, de sorte que les contraventions n'auraient plus de base légale. Le projet de loi en préparation sur le littoral prend-il ce problème en considération ? Prévoit-il d'élaborer une réglementation permettant de mettre fin à ces pollutions ? Nous aimerions d'ailleurs bien savoir quand vous avez l'intention de déposer sur le bureau des assemblées ce projet de loi très attendu.

Enfin — ce sera ma conclusion — faute de moyens modernes et efficaces pour les faire appliquer, les sanctions élaborées perdraient toute crédibilité. A cet égard, nombre d'interrogations subsistent. On peut se demander, notamment, si votre administration dispose des bâtiments et des personnels nécessaires pour faire respecter les règlements. On peut malheureusement en douter quand on voit des garde-côtes contraints de prendre le large devant des navires de pêche espagnols aussi agressifs qu'indisciplinés !

Que comptez-vous faire pour remédier à cette situation regrettable qui expose notre administration à des avanies peu glorieuses ?

Telles sont les questions, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous souhaitons vous poser avant d'engager le Sénat à voter le texte conforme à celui qui a été adopté par l'Assemblée nationale. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'U.R.E.I.*)

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

M. René Régnault. Monsieur le secrétaire d'Etat, je veux tout d'abord me réjouir du fait que le Sénat soit saisi de ce texte. Il s'agit, en effet, de dispositions nouvelles qui sont destinées à accompagner celles que vous avez fait adopter voilà peu et qui, dans ce domaine, revêtent une importance toute particulière. Il est vrai, ainsi que vous l'avez dit, qu'un certain nombre de mesures récentes plaident pour que ce texte vienne devant le Parlement.

Compte tenu de la conférence internationale du droit de la mer et de l'heureuse conclusion de ce qu'il est convenu d'appeler « l'Europe bleue », en janvier 1983, il importait effectivement de mettre en harmonie notre réglementation avec celle que nous impose notre appartenance communautaire.

L'intitulé même du projet de loi fait nettement apparaître la nécessité de l'adoption d'une nouvelle réglementation. En effet, force est de constater l'énorme décalage qui a pu intervenir entre l'existence d'une réglementation vieille de plus de cent trente ans et l'exercice d'activités maritimes inévitablement soumises aux mutations qu'engendrent, d'une part, les progrès technologiques et, d'autre part, les évolutions politiques internationales.

Il n'est pas utile d'insister sur le premier point : le décret du 9 janvier 1852 ainsi que la loi du 1^{er} mars 1888, même s'ils ont déjà été ponctuellement adaptés ou complétés, n'en demeurent pas moins, aujourd'hui, le support juridique de la réglementation générale des pêches maritimes. Une mise à jour s'imposait donc. Telle est la première raison d'être du projet de loi que vous nous soumettez et que nous accueillons favorablement.

La seconde mérite davantage d'être soulignée et tient à la création, le 25 janvier 1983, de ce qu'il est convenu d'appeler « l'Europe bleue ». En effet, après vingt années de négociations et d'incertitudes, l'ensemble des Etats se sont enfin mis d'accord sur des mesures de conservation et de répartition des captures visant à lutter contre la surexploitation et à prévenir l'épuisement des stocks de certaines espèces.

Ainsi, désormais, dans la zone communautaire des 200 milles, un même règlement prévaut-il pour tous les pêcheurs, que chaque Etat doit s'efforcer de faire respecter dans les eaux placées sous sa juridiction ; nous sommes donc concernés. Si, en vertu de l'article 5 du Traité de Rome, l'ensemble des règlements pris par la Communauté s'impose aux Etats membres et sont directement applicables, la Communauté n'exerce, en revanche, aucune compétence en matière pénale et ne saurait assortir ses règlements d'un régime de sanctions, celui-ci demeurant de la compétence exclusive des Etats membres.

Il faut donc constater que la réglementation française relative à l'exercice de la pêche maritime ne correspond plus aux nouvelles responsabilités dont la France, comme les autres Etats membres d'ailleurs, se voit investie quant à l'application et au respect de ces règles qui conditionnent l'avenir de la politique commune des pêches. En effet, en France, l'application de sanctions pénales, en cas de violation de la réglementation communautaire, n'a été prévue par aucun texte.

Le projet de loi mettra un terme à une situation juridique confuse en décidant que le dispositif répressif prévu par le décret du 9 janvier 1852 sera, désormais, applicable en cas de violation des règlements communautaires. Il s'agit là d'un point tout à fait important.

En effet, il résulte de la nouvelle rédaction de l'article 6 du décret, inclus dans l'article 1^{er} du projet de loi, telle qu'elle a été amendée et adoptée par l'Assemblée nationale, que désormais les sanctions prévues par l'article 6 du décret de 1852 seront applicables en cas d'infraction aux règlements communautaires. Toute ambiguïté est donc levée sur la possibilité, pour les tribunaux, d'infliger des peines d'amendes pour des infractions à des dispositions communautaires.

Enfin — c'est là le troisième intérêt du projet de loi — celui-ci tire les conséquences d'une disproportion accentuée entre les sanctions prévues par le décret et la nature des infractions en cause. Il est manifeste que le dispositif actuel est notoirement insuffisant eu égard au profit qui peut être réalisé en enfreignant la loi. Il n'est pas non plus adapté, puisqu'il prévoyait l'application de peines d'emprisonnement, qui seraient en flagrante contradiction avec les dispositions du Traité de Rome auquel nous adhérons, et de peines d'amendes.

Le projet de loi ne retient plus désormais que des peines d'amendes dont le montant se trouve considérablement augmenté — ce qui est tout à fait justifié — puisque l'amende prévue à l'article 7 sera comprise dorénavant entre 50 000 francs et 500 000 francs, si le texte qui a été adopté par l'Assemblée nationale est retenu par le Sénat, contre 300 000 francs, initialement prévus dans le projet de loi.

Le texte prévoit également de sanctionner sévèrement le délit de fuite et, administrativement, les infractions les plus graves, de nature délictuelle. C'est l'objet de l'article 3 du projet de loi, qui deviendra l'article 13 du décret.

L'ensemble des dispositions prévues par le texte allant dans le sens d'un renforcement des sanctions constitue un point positif puisqu'il « aligne » la France sur les autres Etats membres de la C. E. E. ; il est clair que le respect d'une réglementation dépend très largement du dispositif répressif dont elle est assortie.

Ce projet de loi vient, enfin, compléter la réforme engagée avec l'adoption, le 5 juillet 1983, d'une loi relative au régime de saisie des navires en infraction.

Il s'agit là, monsieur le secrétaire d'Etat, de bonnes dispositions qui prévoient une sévérité accrue à l'encontre des divers contrevenants. Le groupe socialiste du Sénat est sensible à cette avancée qu'il soutient. Il vous exprime sa satisfaction et votera donc le projet de loi qui nous est soumis. (*M. Dagonia applaudit.*)

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

A l'occasion de votre première intervention à la tribune du Sénat, monsieur Renar, je tiens à vous souhaiter la bienvenue. (*Applaudissements.*)

M. Yvan Renar. Je vous remercie, monsieur le président.

Le projet de loi modifiant le décret du 9 janvier 1952 sur l'exercice de la pêche maritime répond aux intérêts de nos pêcheurs, puisqu'il en est attendu une meilleure gestion des ressources, une meilleure protection de nos pêcheurs, de nos zones de pêche et de nos droits internationaux. Il constitue une avancée importante dans la maîtrise des pêches maritimes.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle les sénateurs communistes le voteront. Mais puisque l'on parle d'« Europe bleue », ce texte doit être également examiné dans le cadre de la politique communautaire des pêches.

Or, c'est là que de graves problèmes restent encore en suspens, qui handicapent sérieusement notre pays et nos pêcheurs.

Il faut dire, tout d'abord, que, trop souvent, les règles strictes de gestion et de reproduction des stocks sont interprétées de façon très libre par différents pays de la Communauté européenne.

Je pense aux pavillons de complaisance britanniques qui permettent aux navires espagnols de pêcher les quotas attribués au Royaume-Uni.

Je pense au trucage à grande échelle en matière de quotas, révélé voilà quelque temps chez certains partenaires au nord du Rhin.

Je pense à ces pays qui continuent à transformer des tonnes et des tonnes de poissons en sous-produits, et cela à une époque où les stocks s'amenuisent et méritent d'être valorisés.

Un autre handicap préoccupant est celui de la pêche en Méditerranée où le désordre continue de régner. L'Europe des Dix n'a rien réglé, même si vous avez posé le problème très officiellement, monsieur le secrétaire d'Etat.

Il n'est pas inutile d'avoir constamment à l'esprit que la flotte espagnole représente à elle seule, grâce à ses 17 500 bateaux et à ses 225 ports, 40 p. 100 de la totalité de la flotte des dix pays membres de la Communauté européenne.

Vous conviendrez aisément qu'une surexploitation est exercée au niveau des côtes ibériques, entraînant un appauvrissement des stocks. La flotte espagnole est donc constamment conduite à se redéployer sur d'autres sites de pêche.

Une pression constante se manifeste et l'on peut se poser la question de la fiabilité des garde-fous négociés avec l'Espagne. D'autant que, ces derniers mois, de nombreuses fraudes ont été constatées, et ce malgré la ferme résolution affichée, dans le numéro de février d'*Info-Mer*, la publication du service d'information de votre secrétariat d'Etat.

Autre domaine où la situation a du mal à évoluer, celui de la mise en place du volet social inscrit dans le Traité de Rome. Or, justement, pour résoudre les problèmes de concurrence sauvage entre les pays, il faut parvenir d'abord à une « harmonisation des régimes sociaux dans le progrès », comme le prévoit l'article 117 de ce Traité.

Les disparités des régimes sociaux — sécurité sociale, retraites, conditions de travail, sécurité, formation, etc. — révèlent des distorsions de concurrence très sensibles entre les Etats membres, distorsions sociales qui se répercutent sur les coûts économiques d'exploitation.

Or, je constate avec étonnement que ce point essentiel n'a pas été abordé dans le protocole d'accord signé avec l'Espagne et le Portugal.

Un dernier handicap est constitué par ce qui freine le renouvellement de la flotte de pêche.

La flotte existante est insuffisante, surtout si l'on se souvient que la France possède 5 000 kilomètres de côtes et si l'on songe — ce qui apparaît contradictoire — que le déficit de notre balance commerciale en matière de produits de la mer a atteint 4 milliards de francs et que des dizaines de milliers de familles vivent, directement ou indirectement, des activités de la pêche.

C'est dire qu'il faut que soit réalisé de toute urgence le plan pluriannuel des flottes de pêche, et ce sur toute la durée du plan en cours.

C'est dire aussi qu'il serait nécessaire de réexaminer les conditions d'attribution des aides du F.E.O.G.A. En effet, on observe une étrange singularité dans le fait que pour rejoindre, dans des conditions de sécurité satisfaisantes, les lieux de pêche les plus éloignés des ports français, des bateaux de plus de 33 mètres sont nécessaires et qu'ils ne peuvent bénéficier des aides du F.E.O.G.A., ce qui pénalise naturellement nos bateaux de pêche industrielle.

Cela dit, et en résumé, monsieur le secrétaire d'Etat, nous voterons le texte qui nous est soumis. Mais nous le ferons en constatant parallèlement que l'entrée de l'Espagne et du Portugal dans l'Europe des Dix est mauvaise pour nos pêcheurs et pour nos industries de la pêche.

Par exemple, si, en quinze ans, il n'a pas été possible, à six d'abord, à dix ensuite, de mettre en application le volet social du Traité de Rome, qu'en sera-t-il demain à douze, alors que précisément les régimes sociaux des pêcheurs chez les deux nouveaux candidats sont très en retrait par rapport aux nôtres et à ceux des autres pays de la C. E. E. ?

Ils viendraient conforter, au sein de la Communauté économique européenne, les forces rétrogrades qui refusent obstinément l'harmonisation dans le progrès des régimes sociaux.

Nous dépendrions encore plus d'une espèce de pilotage par l'extérieur, ce qui — indépendamment du texte qui nous est soumis — pose un problème de souveraineté pleine et entière pour notre pays. Telle est la raison d'être d'un amendement que j'ai déposé avec mes collègues du groupe communiste. (*M. Boucheny applaudit.*)

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je répondrai très brièvement aux différents intervenants. Auparavant, je tiens à remercier M. Régnauld qui a déclaré que ce texte était bon.

Monsieur le rapporteur, vous avez posé un certain nombre de questions.

La première a trait à la préparation de la loi sur le littoral. J'y répondrai immédiatement, car une question plus précise portant sur les déversements telluriques y est quelque peu liée.

Votre intervention permet de comprendre pourquoi cette loi a quelque peu tardé. Quand on étudie bien la situation, on s'aperçoit qu'une loi de 500 pages serait nécessaire. J'exagère sans doute, mais il faudrait une loi extrêmement complète et complexe pour réussir à couvrir tous les domaines qu'elle pourrait concerner.

A l'échelon interministériel, nous avons éprouvé quelques difficultés pour nous mettre d'accord. Un arbitrage a même été nécessaire pour fixer un cadre à cette loi, afin qu'elle ne soit pas trop longue, ce qui entraînerait des débats interminables.

Actuellement, nous avons des contrats avec le Conseil d'Etat, car nous souhaitons qu'elle ne pose pas de problèmes juridiques. Vous savez en effet, monsieur le rapporteur, qu'en matière de responsabilité des maires de communes littorales des problèmes juridiques extrêmement compliqués sont soulevés. Nous avons donc besoin de l'avis des spécialistes du Conseil d'Etat.

Je pense pouvoir présenter ce projet de loi au conseil des ministres avant l'été. Il sera déposé ensuite sur le bureau des assemblées, puis examiné par le Parlement à la prochaine session.

Monsieur le rapporteur, comme M. Yvan Renar, vous vous êtes interrogé sur les moyens dont nous allons disposer pour faire respecter par les Espagnols la réglementation communautaire.

Les accords qui ont été, sinon signés, du moins élaborés en commun entre les Dix d'une part, l'Espagne et le Portugal d'autre part, ne prévoient pas, bien au contraire, une augmentation de la flotte espagnole dans les eaux tant du golfe de Gascogne que de l'Atlantique.

Vous avez pu le constater comme moi, la France a réussi à obtenir — c'est une nouveauté — que la Communauté participe à l'instauration d'une flotte de contrôle. C'est dire que nous allons pouvoir, pour la première fois, bénéficier d'aides budgétaires afin de renforcer les moyens de contrôle. Voilà très peu de temps, je me suis entretenu de cette question avec mon collègue M. le ministre de la défense pour qu'intervienne un renforcement substantiel dans les plus brefs délais — en tout état de cause, au 1^{er} janvier, date de l'adhésion — afin d'éviter les incidents auxquels vous faisiez allusion tout à l'heure.

Vous me permettez, monsieur le président, de me réjouir que la première intervention de M. Renar dans cet hémicycle ait lieu aujourd'hui alors que je présente ce projet de loi. J'ai, en effet, connu M. Renar sur les bancs d'un conseil régional où le hasard a voulu que nous travaillions pratiquement côte à côte pendant un certain nombre d'années, même si nous n'étions pas toujours d'accord. Mais je me suis habitué à cette situation.

Je me permets de vous rappeler, monsieur le sénateur, que la Méditerranée ne relève pas des eaux communautaires. Les problèmes de la pêche en Méditerranée sont-ils pour autant exclus des préoccupations communautaires? Non. Mais il faut reconnaître que cette situation ne facilite pas le règlement des conflits.

Vous avez également ajouté qu'un certain nombre de questions n'étaient pas réglées au niveau de l'Europe « bleue », par exemple le problème des pavillons de complaisance ainsi que la pratique de pêches très destructrices de certains pays.

Croyez bien que je n'ai pas manqué, au conseil des ministres responsables de la pêche, à Bruxelles, d'attirer l'attention de mes collègues sur ces points. Je peux vous assurer que le contrôle sera renforcé d'année en année : la présence de contrôleurs communautaires à bord va être, en quelque sorte, instituée, ce qui ne signifie pas, bien sûr, que la Communauté sera chargée de la surveillance de nos eaux ; en effet, cela relève toujours de la compétence de chaque pays : pour la France, de la marine et des personnels embarqués des affaires maritimes. Cette décision conduira sans doute, petit à petit, à renforcer ce contrôle.

S'agissant de l'Espagne, je partage vos inquiétudes. Néanmoins — je crois d'ailleurs m'être déjà exprimé sur ce point — l'accord auquel nous avons abouti me paraît tout à fait convenable. Je me permettrai quand même de vous rappeler deux chiffres : malgré toutes les difficultés que nous rencontrons au niveau de l'Europe, malgré les problèmes que la construction euro-

péenne fait surgir, y compris en France, nos pêcheurs pêchent 85 p. 100 du poisson dans des eaux qui ne sont pas françaises et, sur ces 85 p. 100, 70 p. 100 proviennent des eaux européennes, c'est-à-dire des eaux communautaires non françaises. J'indique donc — je l'ai déjà dit ailleurs — que, sans l'Europe, il n'y aurait plus de pêche en France !

Monsieur le sénateur, je partage votre inquiétude et vos critiques s'agissant de la question très précise que vous m'avez posée relative aux avancées sociales et à l'article 117 du traité. J'ai déposé devant le conseil des ministres de la Communauté un texte tendant à l'uniformisation des régimes sociaux. Mais, vous l'avez vous-même souligné et je l'ai rappelé lors du débat précédent, un certain nombre de pays de la C.E.E. ne partagent pas nos préoccupations dans ce domaine et il est donc très difficile de faire avancer ce dossier.

A ma demande réitérée, la commission prépare donc un texte, mais celui-ci n'ira pas — je ne voudrais pas laisser planer un espoir qui ne se réaliserait pas — jusqu'à uniformiser les régimes sociaux. Il sera cependant une étape dans cette voie.

Telles sont, mesdames, messieurs les sénateurs, les réponses que je tenais à apporter après vos interventions.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. — Art. 1^{er}. — Les articles 3 à 10 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 3. — La pêche maritime s'exerce conformément aux règlements de la Communauté économique européenne et notamment ceux relatifs au régime de conservation et de gestion des ressources.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« 2° La définition des obligations incombant aux producteurs en ce qui concerne le pesage, le tri par espèce, taille, qualité et le mode de présentation de ces produits ;

« 3° La fixation des règles relatives à la communication d'informations statistiques par les producteurs aux services et organismes compétents.

« Art. 5. — Les conditions d'exercice, professionnel ou non, de la pêche sous-marine, avec ou sans l'aide d'un appareil permettant de respirer sans revenir à la surface, sont fixées par décret en Conseil d'Etat. L'exercice à titre professionnel de la pêche à pied peut être réglementé dans les mêmes conditions.

« Art. 6. — Sera puni d'une amende de 3 000 francs à 150 000 francs quiconque aura, en infraction aux règlements de la Communauté économique européenne, aux dispositions du présent texte et aux règlements pris pour son application :

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

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

« 3° Pêché avec un engin dont l'usage est interdit ;

« 4° Fabriqué, détenu à bord ou mis en vente un engin dont l'usage est interdit ;

« 5° Pratiqué la pêche avec un engin dans une zone ou à une période où son emploi est interdit ;

« 6° Pratiqué la pêche dans une zone où elle est interdite ;

« 7° Pêché certaines espèces dans une zone ou à une période où leur pêche est interdite ;

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

« 9° Immergé des espèces marines dans des conditions irrégulières ;

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

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

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

« Art. 7. — Sera puni d'une amende de 50 000 francs à 500 000 francs tout capitaine de navire qui, en mer et en manœuvrant son navire, se sera soustrait ou aura tenté de se soustraire aux contrôles des officiers et agents chargés de la police des pêches.

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

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

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

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

« Art. 10. — Seront punis d'une amende de 50 000 francs à 500 000 francs :

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

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

Par amendement n° 1, M. Renar et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, à la fin du troisième alinéa du texte présenté à cet article pour l'article 9 du décret du 9 janvier 1952, après les mots : « aux conditions fixées par cet accord », d'ajouter les mots : « et sous réserve de l'accord du Gouvernement français. »

La parole est à M. Renar.

M. Yvan Renar. De toute évidence, cet amendement a un caractère politique. Il s'agit de permettre à la France de maintenir sa souveraineté pleine et entière.

Il nous paraît, en effet, aller à l'encontre, justement, de la souveraineté de la France que d'éventuels accords passés entre la Communauté économique européenne et quelque autre pays tiers en ce qui concerne l'accès aux eaux territoriales françaises soient imposés contre son gré. Je pense en particulier au cas de figure d'une décision du Conseil de la Communauté qui pourrait être prise à la majorité qualifiée.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement qui, à notre sens, n'a pas de raison d'être. En effet, il est évident que le troisième alinéa de l'article 9 du décret vise les accords qui sont passés par l'Etat français avec des Etats tiers.

En réalité, il s'agit de la reprise par notre collègue M. Renar d'une argumentation qui a été avancée dans une autre assemblée par un de ses amis et qui vise à soumettre les accords de pêche passés par la Communauté économique européenne à l'accord préalable du Gouvernement français.

Sur la forme, il eût été plus opportun, nous semble-t-il, de viser le deuxième et non le troisième alinéa de l'article 9 du décret.

Sur le fond, un tel amendement est contraire au droit communautaire. En effet, le droit communautaire prime, bien évidemment, le droit français. Le Gouvernement français ne peut donc imposer sa souveraineté si le Traité de Rome dispose que cette matière relève du droit communautaire. Ainsi, pour des raisons purement juridique, la commission est-elle défavorable à cet amendement.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, comme l'a indiqué M. le rapporteur, deux cas de figure se présentent. S'il s'agit d'un amendement qui se rattache au deuxième alinéa de l'article 9 du décret — M. le rapporteur a tout à fait raison — cette disposition serait contraire au droit communautaire. Dans ces conditions, nous ne pouvons pas adopter l'amendement.

S'il s'agit, comme vous l'avez indiqué, d'un amendement qui se rapporte au troisième alinéa de l'article 9 qui prévoit le cas où l'autorisation d'accès des navires battant pavillon d'un Etat étranger est du seul domaine — je le précise bien — du Gouvernement français et peut être autorisée par un accord bilatéral, alors cela ne relève pas de la compétence de la Communauté économique européenne. Dès lors, votre amendement n'ajoute rien au texte du projet de loi puisque l'accord du Gouvernement français résulte de l'accord passé par ce Gouvernement français avec l'Etat tiers.

Donc, si votre amendement porte sur le troisième alinéa du texte présenté — ce qui me semble être le cas — je m'en remets à la sagesse de l'assemblée, quoique la rédaction proposée me semble être déjà suffisamment claire.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1, repoussé par la commission et pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 2 rectifié, M. Renar et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, après le texte présenté par l'article 1^{er} pour l'article 9 du décret du 9 janvier 1982, d'insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« Art. 9 bis. — Est passible des peines prévues par le premier alinéa de l'article 407 du code rural quiconque a jeté, déversé, déposé ou laissé écouler directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux et plans d'eau où les eaux sont salées, des substances quelconques de nature à nuire à la conservation ou à la reproduction des mammifères marins, poissons, crustacés, mollusques ou végétaux marins ou à les rendre impropres à la consommation. Les mesures prévues aux articles 407, 409 et 463 du code rural sont applicables. »

La parole est à M. Renar.

M. Yvan Renar. Il s'agit en quelque sorte de mettre en concordance le projet de loi qui nous est soumis avec la loi relative à la pêche en eau douce du 29 juin 1984.

La loi sur l'eau ou les installations classées sanctionne le non-respect des conditions de rejet mais non la pollution, même si elle se traduit par des dommages sur le milieu. La loi relative à la pêche en eau douce du 29 juin 1984 a notablement amélioré la répression de la pollution fluviale.

Le projet de loi dont nous discutons aujourd'hui fait apparaître, par contraste, le caractère quelque peu désuet des sanctions qui peuvent être prononcées pour la pollution des eaux marines. Voilà le problème : quelles sanctions pour les atteintes au milieu marin, en particulier aux espèces de poissons migrateurs très sensibles à la pollution et dont la protection en eau douce fait l'objet d'efforts constants ?

L'amendement présenté permet en quelque sorte une harmonisation de la répression de part et d'autre de la limite des eaux salées. Il reprend en fait, en les adaptant au milieu marin, les articles 407, 409 et 463 de la loi du 29 juin 1984 relative à la pêche en eau douce.

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

M. Josselin de Rohan, rapporteur. La commission n'est pas favorable à cet amendement bien qu'elle partage les préoccupations exprimées par notre collègue Yvan Renar. Selon nous, en effet, la pollution tellurique doit être fermement combattue car elle expose la faune à des dommages qui méritent qu'on en sanctionne l'auteur.

Toutefois, M. le secrétaire d'Etat nous a annoncé le dépôt d'un projet de loi sur l'aménagement du littoral qui, je le pense, prendra en compte cet aspect du problème et prévoira des dispositions pour lutter contre les infractions relatives à la pollution tellurique.

De plus, mon cher collègue, nous sommes contraints d'apporter à votre amendement une objection d'ordre technique : il ne nous paraît pas possible d'étendre à la pêche maritime les dispositions du code rural. Si l'on appliquait, en effet, l'article 407 du code rural qui prévoit des peines d'emprisonnement contre les auteurs de pollution tellurique, nous arriverions à une situation très particulière.

Le Gouvernement, dans son projet de loi sur la pêche maritime, a introduit une novation qui nous a paru heureuse : la suppression des peines d'emprisonnement envers les contrevenants et leur remplacement par des contraventions d'un taux très élevé ; autrement dit, la sanction économique prime sur la peine d'emprisonnement dont le caractère infamant est disproportionné avec la faute.

Si nous adoptons l'amendement de notre collègue, nous réintroduirions, par le biais de l'article 407 du code rural, les peines d'emprisonnement que nous avons supprimées dans le domaine de la pêche maritime.

Mon cher collègue, j'espère vous avoir convaincu et je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement, car les assurances que nous donne M. le secrétaire d'Etat nous permettront, à l'avenir, de répondre à la préoccupation légitime dont vous vous êtes fait l'auteur.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, je partage, ainsi que M. le rapporteur, les préoccupations de M. Yvan Renar. Il est certain que la lutte contre la pollution est vitale pour notre culture marine et pour la vie en mer, surtout au bord du littoral qui est l'endroit, à mon avis, le plus riche.

M. le rapporteur vient de formuler une objection d'ordre technique dont nous devons tenir compte. Tout en partageant vos préoccupations, je préférerais effectivement que cet amendement ne figurât pas dans cette loi, d'autant plus que ce texte ne paraît pas coïncider exactement avec les motivations de la loi. Je confirme ma déclaration de tout à l'heure : nous avons été obligés de diminuer la dimension de la loi sur le littoral. Mais, monsieur le sénateur, comme je ne voudrais pas vous frustrer d'une initiative, à mon avis, rien n'empêche qu'à l'occasion de la discussion d'une prochaine loi vous présentiez de nouveau cet amendement en l'ayant un peu affiné pour tenir compte de la remarque de M. le rapporteur. Je m'engage devant vous à accepter cet amendement, car j'en partage tout à fait les motivations.

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

M. Yvan Renar. Puisque ma préoccupation est prise en compte, je le retire.

M. le président. L'amendement n° 2 rectifié est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — L'article 11 du décret du 9 janvier 1852 précité est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 11. — Quiconque ayant été condamné par application des dispositions des articles 6, 7, 8 ou 10 aura, dans un délai de cinq ans après l'expiration ou la prescription de cette peine, commis le même délit sera condamné au double de la peine encourue. »

Par amendement n° 3, M. Yvan Renar et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans le texte présenté à cet article pour l'article 11 du décret du 9 janvier 1852, après les mots : « des articles 6, 7, 8 », d'insérer les mots : « , 9 bis ».

La parole est à M. Renar.

M. Yvan Renar. Cet amendement n'a plus de raison d'être, puisqu'il était lié au premier. Il en est de même de l'amendement n° 4, avant l'article 4.

M. le président. L'amendement n° 3 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

Articles 3 à 7.

M. le président. « Art. 3. — Les articles 13 et 14 du décret du 9 janvier 1852 précité sont rétablis dans la rédaction suivante :

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

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

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

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

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

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

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

« Art. 5. — L'article 23 du décret du 9 janvier 1852 précité est rétabli dans la rédaction suivante :

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

« Art. 6. — Sont abrogées les dispositions contraires à la présente loi et notamment :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« Art. 6 bis. — I. — Les quatre premiers alinéas de l'article 3 de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique au large des côtes du territoire de la République sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Les dispositions du décret modifié du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime sont applicables dans la zone économique définie à l'article premier ci-dessus. »

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

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

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

« Art. 6 quater. — A l'article 13 de la loi n° 84-512 du 29 juin 1984 relative à la pêche en eau douce et à la gestion des ressources piscicoles, les mots : « du treizième mois » sont remplacés par les mots : « du dix-neuvième mois. » — (Adopté.)

« Art. 7. — Les dispositions de la présente loi, à l'exception de celles de l'article précédent, entreront en vigueur le premier jour du sixième mois suivant sa publication au *Journal officiel* de la République française. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole ?...

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

(Le projet de loi est adopté.)

— 7 —

NAVIRES ET ENGINs FLOTTANTS ABANDONNES

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés. [N°s 248 et 270 (1984-1985).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports (Mer). Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi qui est soumis aujourd'hui à votre approbation porte sur les navires ou engins flottants abandonnés soit dans les eaux territoriales, soit dans les eaux intérieures françaises.

En effet, l'attention des pouvoirs publics a été alertée par des incidents fréquents — certains sont d'ailleurs récents — dont les conséquences auraient pu être graves et même parfois dramatiques pour l'environnement. A plusieurs reprises, des navires se trouvant en mer ou au mouillage dans des ports ou des rades ont été laissés à l'abandon, sans garde ni surveillance, par leurs propriétaires, constituant ainsi un risque et un danger réel pour la sécurité du plan d'eau ou la navigation.

A titre d'exemple, je vous rappellerai l'affaire du navire de charge *Med Multina*, qui, à la fin de l'année 1977, défraya la chronique. Ce navire, dont le propriétaire était étranger, avait été laissé sans gardiennage, mouillé sur l'étang de Berre. Il avait dans ses cales du gaz liquéfié et dans ses soutes un tonnage non négligeable de gazole et d'huile. De ce fait, il présentait un danger en cas d'explosion ou d'incendie ou parce qu'une tempête pouvait le mettre à la côte.

J'ajoute que ce type de menace concerne des navires de toutes nationalités et de tous types, commerce, pêche ou plaisance.

Au cours des cinq dernières années, mes services ont dénombré plus de trente navires de 50 tonneaux ou plus abandonnés de cette façon soit sur le littoral, soit dans nos ports.

L'analyse de ces événements montre la diversité de ces abandons; tantôt ces navires ont fait l'objet de saisies de la part des créanciers publics ou privés, et leur armateur n'a guère d'espoir ni même intérêt à les récupérer; tantôt il s'agit de navires qui sont désertés par leur équipage, soit parce que le bâtiment a été gravement endommagé par suite d'un accident de navigation, soit parce que cet équipage souhaitait se soustraire à une intervention de police.

Les pouvoirs publics se heurtent à la difficulté suivante : la législation actuelle ne leur permet pas d'intervenir.

Ainsi, dans le cas d'un navire abandonné en mer, l'intervention du préfet maritime n'est possible que si ce navire a subi un accident ou une avarie et s'il présente un danger pour l'environnement, en raison des substances nocives, dangereuses ou des hydrocarbures se trouvant à bord.

Cette intervention se fait d'ailleurs en vertu de la convention de Bruxelles de 1969 et de l'article 16 de la loi du 7 juillet 1976, qui a été modifiée récemment par celle du 10 mai 1983, mais je précise bien qu'elle ne règle pas le sort du navire abandonné définitivement par son propriétaire.

En ce qui concerne ce que j'appellerai les « bâtiments ventouses » abandonnés dans un port ou en rade, seule la contravention de grande voirie prononcée par le tribunal administratif sanctionne l'inaction de l'armateur. Cette procédure, outre ses délais de mise en œuvre et le peu d'effet dissuasif sur les armateurs étrangers, n'autorise pas l'administration à engager une action d'enlèvement du navire.

Même dans le cas de procédures de saisie-exécution, qui nécessitent de longs délais, en tout état de cause souvent supérieurs à un an, un problème de sécurité existe lorsque la garde et la surveillance du navire ne sont plus assurées.

Enfin, un navire abandonné n'est pas une épave au sens juridique du terme, et notre législation sur les épaves maritimes ne peut servir de fondement à une intervention.

Il convient donc de combler cette lacune du droit maritime français en adoptant des dispositions qui permettront désormais aux pouvoirs publics d'intervenir sur des navires abandonnés dans les eaux territoriales.

Les principales mesures figurant dans le projet de loi qui vous est soumis concernent : tout d'abord, le droit d'intervention des pouvoirs publics, subordonné à une mise en demeure du propriétaire d'avoir à faire cesser les dangers présentés par le navire ou l'engin flottant abandonné; ensuite,

l'éventualité pour l'administration de prononcer la déchéance des droits du propriétaire; enfin, la possibilité de vente au profit de l'Etat du navire ou de l'engin flottant abandonné, afin de récupérer les frais d'intervention.

D'autres dispositions concernent le sort de la cargaison. Les droits des propriétaires sont sauvegardés, sous réserve, d'une part, que ces derniers se fassent connaître dans un certain délai et, d'autre part, que les frais engagés par les autorités publiques puissent être récupérés.

Tel est donc, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi qu'au nom du Gouvernement je vous demande d'adopter.

M. René Régnault. Très bien!

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, depuis plusieurs années, la nécessité s'est ressentie de permettre aux pouvoirs publics d'intervenir sur des navires ou engins flottants abandonnés dans les eaux territoriales françaises.

En effet, à plusieurs reprises — M. le secrétaire d'Etat le rappelait à l'instant — des navires ou engins flottants se trouvant en mer ou au mouillage dans des ports ou des rades ont été abandonnés par leur propriétaires, soit à la suite de saisies ou d'incidents graves de navigation, soit pour se soustraire à une action de police, constituant ainsi un danger réel pour la sécurité de la navigation ou pour l'environnement, voire une gêne pour l'exploitation portuaire.

C'est ainsi que, sur les cinq dernières années, il a été dénombré en état d'abandon — ce sont les estimations qui m'ont été fournies par vos services, monsieur le secrétaire d'Etat — 681 navires de plaisance, 297 navires de pêche et 26 navires de commerce de plus de cinquante tonneaux de jauge. Qui plus est, c'est souvent le cas de navires étrangers dont les armateurs se désintéressent complètement pour la simple raison qu'ils doivent revenir à leurs créanciers, tandis que ces derniers sont freinés dans leur action par les délais d'une procédure de saisie-exécution de plus en plus longs.

Or, face à cette situation, les pouvoirs publics sont actuellement juridiquement impuissants, ainsi que le rappelait voilà quelques instants M. le secrétaire d'Etat, aussi bien dans le cas d'un navire abandonné par son équipage en mer que pour « les bâtiments-ventouses » abandonnés dans un port ou dans une rade.

Enfin, ainsi que M. le secrétaire d'Etat le rappelait également, un navire abandonné n'a pas le caractère juridique d'une épave et notre législation sur la police des épaves maritimes ne peut donc légitimer une quelconque intervention de l'administration.

Notre ancien et excellent collègue M. Joseph Yvon ne déclarait-il pas déjà le 10 novembre 1961 : « Il peut y avoir aussi un certain nombre de vieilles coques de navires dont les propriétaires n'ont pas perdu la possession et qui, par conséquent, ne répondent pas à la notion juridique de l'épave. Dans ce cas, il faudrait que le Gouvernement, d'une façon ou d'une autre, je ne sais quel texte il pourrait invoquer, puisse mettre les propriétaires de ces vieilles coques en demeure d'avoir à débarrasser le littoral. »

C'est aujourd'hui précisément ces lacunes de notre législation maritime que le présent projet de loi tend à combler, en étendant aux navires et engins flottants abandonnés présentant des dangers pour la navigation maritime ou la sécurité du plan d'eau les mesures d'intervention et de police applicables aux épaves maritimes.

Malgré sa brièveté, la portée du projet de loi n'est pas anodine. Ce texte tend, en effet, à conférer à l'administration des pouvoirs d'intervention étendus sur les navires ou engins flottants abandonnés dans les eaux territoriales ou intérieures, d'une part, en vue de la suppression des dangers qu'ils présentent pour l'intérêt général, d'autre part, pour faire cesser la persistance de leur état d'abandon.

Ainsi l'article 1^{er} a pour objet de doter l'administration de pouvoirs comparables à ceux que lui confère la réglementation applicable aux épaves maritimes.

Il s'agit, en ce qui concerne les moyens d'intervention pour mettre fin aux dangers, du pouvoir de procéder à la réquisition des personnes et des biens et de la possibilité d'intervenir d'office, aux frais et risques du propriétaire, soit lorsqu'il est inconnu, soit lorsque, dûment mis en demeure, il refuse ou néglige d'agir. Toutefois, ce texte élargit les possibilités d'action de l'administration en étendant la procédure de mise en demeure du propriétaire à l'armateur ou à l'exploitant et en lui permettant d'intervenir d'office à leurs frais et risques. Il lui permet également d'intervenir immédiatement, sans mise en demeure préalable, en cas d'urgence.

En ce qui concerne les moyens d'intervention pour faire cesser l'état d'abandon, le texte ouvre à l'administration la possibilité de prononcer la déchéance des droits de propriété du propriétaire et celle de vendre au profit de l'Etat le navire ou l'engin flottant abandonné lorsque le propriétaire ne l'a pas revendiqué à temps et ce afin de récupérer les frais d'intervention.

Toutefois, à la différence des dispositions adoptées pour les épaves maritimes, le projet de loi dissocie le sort de la cargaison, éventuellement transportée par le navire abandonné, de celui du navire. L'article 2 prévoit, en effet, que la cargaison ne pourra être vendue qu'à l'issue d'un délai raisonnable, fixé réglementairement, afin de permettre aux propriétaires soit de la revendiquer, soit de l'enlever. En outre, le produit de la vente ne sera acquis au Trésor qu'à l'expiration d'un délai de cinq ans, pendant lequel les créanciers pourront faire valoir leurs droits. L'Etat peut d'ailleurs figurer au nombre de ces créanciers, dans la mesure où son intervention a permis le sauvetage de la cargaison. Il en est de même des autorités publiques qui auront engagé des frais pour la conserver et parvenir à sa vente. Enfin, toutes ces créances bénéficieront d'un privilège de même rang que le privilège du conservateur institué par l'article 2102-3° du code civil.

Ainsi, en étendant aux navires et engins flottants abandonnés les pouvoirs d'intervention et de police accrus ressortissant au régime applicable aux épaves maritimes, le présent projet de loi vise essentiellement à donner un fondement juridique indiscutable aux atteintes au droit de propriété auxquelles pourra se livrer l'administration en présence de l'abandon d'un navire ou d'un engin flottant présentant des dangers pour l'intérêt général.

Tout en approuvant les objectifs du projet de loi, l'Assemblée nationale a estimé préférable d'adopter un texte autonome regroupant, au sein d'articles distincts, l'ensemble des mesures susceptibles d'être appliquées aux navires et engins flottants abandonnés plutôt que de leur étendre, par référence, la réglementation relative aux épaves maritimes.

Outre un souci d'ordre pratique, celle-ci a, en effet, jugé indispensable, quelle que soit la portée du projet de loi, de rechercher la plus grande précision possible, s'agissant de dispositions qui tendent à limiter l'exercice du droit de propriété. Ajoutons que la réglementation applicable aux épaves maritimes doit être adaptée au cas particulier des engins et des navires abandonnés.

C'est ainsi qu'elle a adopté une nouvelle rédaction de l'article 1^{er}, qui précise le champ d'application de la loi et définit la notion d'abandon, selon qu'il s'agit d'un navire ou d'un engin flottant.

Elle a, en outre, adopté deux articles additionnels, ayant respectivement pour objet : le premier, d'énumérer les moyens d'intervention et de police mis à la disposition de l'administration pour mettre fin aux dangers présentés par les navires et les engins flottants abandonnés ; le second, de préciser les conditions dans lesquelles la déchéance des droits de propriété peut être prononcée et de prévoir la vente au profit de l'Etat du navire ou de l'engin flottant qui n'a pas été revendiqué à temps.

La commission des lois approuve pleinement la solution retenue par l'Assemblée nationale. Se contenter, en effet, d'étendre aux navires et aux engins flottants abandonnés, sous réserve d'adaptations, les mesures d'intervention et de police figurant dans la réglementation applicable aux épaves maritimes est de nature à engendrer des confusions entre navires et épaves, qui alimenteront inutilement la subtilité déjà bien insuffisante de la distinction. En outre, un texte autonome ne créera pas plus d'inflation législative que le projet de loi initial puisqu'il faut, de toute façon, une loi pour donner un fondement juridique incontestable aux interventions de l'administration.

Cela étant, parce que ce projet de loi confère aux autorités maritimes et portuaires des pouvoirs exorbitants de nature à porter atteinte au droit de propriété, votre commission des lois a estimé indispensable d'entourer leurs conditions d'exercice de garanties sérieuses contre des interventions abusives.

C'est pourquoi elle vous proposera un certain nombre de modifications répondant pour l'essentiel à une double préoccupation : d'une part, mieux préserver les droits des propriétaires et ceux de leurs créanciers ; d'autre part, prendre davantage en compte l'intérêt des collectivités locales.

Afin de ne pas allonger ce débat et d'éviter des redites, je me propose de développer la position de la commission des lois lors de la discussion des amendements.

Cela dit, votre commission est convaincue que le Sénat approuvera les amendements qu'elle propose et l'ensemble de ce projet, car la Haute Assemblée a su montrer à de très nombreuses reprises l'importance qu'elle attache à la préservation de notre patrimoine maritime et à la sauvegarde de notre littoral.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — La présente loi s'applique à tout engin flottant et à tout navire en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à un tonnage fixé par décret, se trouvant dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures et présentant des dangers du fait de son abandon. L'abandon est défini pour un navire par l'absence d'équipage à bord et, pour un engin flottant, par l'absence de mesures de garde ou de manœuvre. »

Par amendement n° 1, M. Pierre Ceccaldi-Pavard au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« La présente loi s'applique à tout engin flottant ou à tout navire en état de flottabilité, d'une jauge égale ou supérieure à un tonnage fixé par décret, abandonné dans les eaux territoriales ou les eaux intérieures, et présentant des dangers.

« L'abandon par le propriétaire, l'armateur ou l'exploitant résulte de l'absence d'équipage à bord ou de l'inexistence de mesures de garde et de manœuvre. »

La parole est à M. le rapporteur

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cet amendement propose une nouvelle rédaction de l'article 1^{er} pour, d'une part, préciser le champ d'application de la loi et, d'autre part, définir la notion d'abandon.

Trois éléments concourent à circonscrire le champ d'application de la loi : l'état d'abandon, l'existence d'un danger, la zone d'intervention de l'Etat.

L'article 1^{er} ne vise, en effet, que les navires et engins flottants, abandonnés et en état de flottabilité.

Par « engins flottants », il faut comprendre les pontons, plates-formes de forage, docks, barges, chalands, etc. Quant aux navires, ils devront répondre à un certain tonnage, dont le seuil devrait être fixé, selon les indications qui ont été fournies à la commission des lois, entre cinquante et cent tonneaux de jauge brute.

A cet égard, monsieur le secrétaire d'Etat, la commission des lois s'est interrogée sur l'opportunité de fixer un tonnage minimum pour les navires, compte tenu des objectifs poursuivis par le présent projet de loi. Tout navire abandonné, quelle que soit sa jauge, ne présente-t-il pas, en effet, des dangers pour la navigation maritime ? Le seuil de cinquante tonneaux, *a fortiori* de cent, élimine pratiquement tous les navires de plaisance. Est-ce souhaitable ? J'aimerais connaître votre avis à ce sujet.

Par ailleurs, le droit d'intervention de l'administration est conditionné par l'existence des dangers que de tels engins présentent pour l'intérêt général. Ce terme de « danger » doit s'interpréter de façon extensive et inclure la sécurité des personnes ou des biens, la sécurité de la navigation ou de l'environnement.

Enfin, la zone d'intervention de l'Etat est limitée aux eaux territoriales ou aux eaux intérieures.

Quant à la définition de la notion d'abandon, il importe de souligner que, contrairement au projet de loi initial qui définissait l'abandon, tant pour le navire que pour l'engin flottant, par l'absence d'équipage à bord ou par l'absence de mesures de garde ou de manœuvre, l'Assemblée nationale a défini différemment l'abandon selon qu'il s'agit d'un navire ou d'un engin flottant. C'est ainsi que l'abandon du navire est défini par le seul critère de l'absence d'équipage à bord. Quant à l'abandon de l'engin flottant, il résulte de l'absence de mesures de garde ou de manœuvre.

Pour sa part, la commission des lois vous propose de préciser davantage encore le champ d'application de la loi et de mieux circonscrire la définition de l'abandon.

Ce texte confère, en effet, des droits exorbitants à l'administration, de nature à porter atteinte, comme je l'indiquais tout à l'heure, au droit de propriété. Il importe, par conséquent, d'entourer leurs conditions d'exercice de garanties sérieuses contre des interventions abusives.

C'est pourquoi, s'agissant du champ d'application de la loi, cet amendement a pour objet de dissocier le danger de l'abandon — la réunion des deux notions résultant de la formulation retenue par l'Assemblée nationale — et de lier l'exercice du droit d'intervention de l'administration non seulement au fait de l'abandon, mais encore à l'existence d'un danger.

S'il est, en effet, nécessaire de donner à l'administration les moyens juridiques d'intervention à l'encontre des navires ou engins flottants abandonnés lorsqu'ils présentent un danger pour la sécurité et l'environnement, il importe néanmoins que ces pouvoirs ne puissent être exercés que lorsqu'un danger le justifie.

Quant à la définition de l'abandon, cet amendement tend à rétablir le texte initial du projet de loi en adoptant un critère unique pour l'abandon des navires et celui des engins flottants.

En effet, d'une part, cette unicité se révèle nécessaire depuis l'assimilation par la loi de 1967 des engins flottants aux navires. D'autre part, la distinction entre ces deux catégories paraît arbitraire et le critère appliqué aux navires insuffisant.

Limiter la définition de l'abandon pour le navire à l'absence d'équipage à bord paraît, en effet, un peu sommaire. Un navire sans équipage peut être pris en remorque ou manœuvré par des équipes intervenant depuis d'autres navires titulaires, par exemple, d'un contrat d'assistance.

De même, un navire sans équipage à quai peut être gardienné depuis la terre.

C'est pourquoi votre commission des lois propose de définir l'abandon matériel d'un navire ou d'un engin flottant par l'absence d'équipage à bord ou par l'inexistence de mesures de garde ou de manœuvre. Elle a, par ailleurs, jugé utile de préciser que l'abandon doit être le fait du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant.

La qualité des responsables constitue, en effet, le dernier élément déterminant le champ d'application de la loi. Le navire ou l'engin flottant n'est pas pris en tant que tel. C'est pourquoi il importe de viser les personnes responsables dès la définition de l'abandon, car ce sont elles qui seront ensuite mises en cause.

Tel est l'objet de l'amendement que votre commission vous propose d'adopter au présent article.

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

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Cet amendement apporte incontestablement des précisions ; le texte est ainsi plus clair. Le Gouvernement y est donc favorable.

Monsieur le rapporteur, vous m'avez posé une question. Effectivement, il est indiqué que le tonnage en cause serait précisé par décret. J'ai compris votre souci : prévoir cinquante ou cent tonnes, c'est une barre peut-être trop élevée car certains navires plus petits peuvent présenter un danger.

Le décret n'est pas encore prêt. Je demanderai donc à mes services d'étudier les conséquences d'un abaissement éventuel de tonnage et j'essaierai, dans la mesure du possible, à moins que des difficultés qui ne m'apparaissent pas actuellement ne surgissent, de tenir compte de votre remarque.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 1^{er} est ainsi rédigé.

Article 1^{er} bis.

M. le président. « Art. 1^{er} bis. — En vue de mettre fin aux dangers que présentent les navires et engins flottants abandonnés, il peut être procédé à la réquisition des personnes et des biens, avec attribution de compétence à l'autorité judiciaire en ce qui concerne le contentieux du droit à indemnité.

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

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

Par amendement n° 2, M. Pierre Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

« Lorsque le propriétaire ou l'armateur ou l'exploitant, ou leurs représentants, dûment mis en demeure, dans le délai qui lui est imparti, de mettre fin aux dangers que présente le navire ou l'engin flottant abandonné, refuse ou néglige de prendre les mesures nécessaires, l'autorité compétente peut intervenir aux frais et risques du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. L'article 1^{er} bis énumère les moyens d'intervention et de police mis à la disposition de l'administration pour mettre fin aux dangers présentés par les navires et engins flottants abandonnés.

Calqué sur la réglementation applicable aux épaves maritimes, cet article donne à l'administration la possibilité de requérir les personnes et les biens susceptibles de concourir aux actions d'intervention, le contentieux de l'indemnisation relevant alors de l'autorité judiciaire.

De la même manière, il organise au profit de l'autorité compétente une procédure d'intervention au lieu et place du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant lorsque, dûment mis en demeure, ils ont refusé ou négligé d'agir.

Enfin, est prévue une intervention d'office et sans délai en cas d'urgence, c'est-à-dire sans mise en demeure préalable.

Cet article précise, en outre, que dans tous les cas, qu'il y ait urgence ou non, l'intervention se fait aux frais et risques du propriétaire.

Or, dans la mesure où la mise en demeure est faite soit au propriétaire, soit à l'armateur ou à l'exploitant, il a paru normal à votre commission de permettre à l'administration de se retourner contre la personne qui aura été touchée.

Cet amendement a donc pour objet de rendre également débiteurs des « frais et risques » liés à l'intervention l'armateur ou l'exploitant.

L'autorité compétente disposera ainsi d'un maximum de garanties du fait d'un nombre plus étendu de responsables, d'autant que le propriétaire est souvent inconnu. Dans l'intérêt même de l'Etat et des collectivités locales, il semble, en effet, plus raisonnable de faciliter leurs recours.

Les conséquences de la négligence de l'armateur ou de l'exploitant seront alors réglées dans le cadre des rapports contractuels liant ces derniers au propriétaire du navire ou de l'engin flottant.

On soulignera d'ailleurs qu'une telle extension des responsabilités figurait déjà dans le projet de loi initial. Nous avons, en fait, repris le texte du Gouvernement.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 3, M. Pierre Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le dernier alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre-Ceccaldi Pavard, rapporteur. Nous introduisons par cet amendement une précision d'ordre rédactionnel qui tend principalement à lever l'ambiguïté sur la responsabilité du propriétaire, de l'armateur ou de l'exploitant lorsque l'administration intervient d'office, en cas d'urgence.

Dans tous les cas, qu'il y ait ou non urgence, la charge des frais et des dommages éventuellement causés par l'intervention doit leur incomber.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 3, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole?

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

(L'article 1^{er} bis est adopté.)

Article 1^{er} ter.

M. le président. « Art. 1^{er} ter. — Dans les cas prévus à l'article précédent, la déchéance des droits du propriétaire sur le navire ou l'engin flottant abandonné peut être prononcée par décision du ministre chargé de la marine marchande. Cette décision ne peut intervenir qu'après mise en demeure au propriétaire de faire cesser, dans un délai qui ne peut être inférieur à un mois, l'état d'abandon dans lequel se trouve son navire ou son engin flottant.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Monsieur le président, avec votre autorisation, je souhaiterais exposer les trois amendements n°s 4, 5 et 6 en même temps, car ils forment pratiquement un tout.

M. le président. J'appelle donc en discussion commune les amendements n°s 4, 5 et 6 à l'article 1^{er} ter, tous trois présentés par M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission.

Le premier, n° 4, vise, au début du premier alinéa de cet article, à remplacer les mots : « Dans les cas prévus à l'article précédent, » par les mots : « Si l'état d'abandon persiste, ».

Le deuxième, n° 5, tend à rédiger comme suit le second alinéa de cet article :

« En cas de déchéance, le navire ou l'engin flottant abandonné ne peut être vendu au profit de l'Etat qu'à l'expiration d'un délai de deux mois et sous réserve des droits des créanciers privilégiés et hypothécaires. »

Enfin, le troisième, n° 6, a pour objet de compléter cet article *in fine* par un alinéa additionnel ainsi rédigé :

« Les créances afférentes aux frais exposés par l'autorité compétente au titre des mesures d'intervention prises en application de l'article premier bis sont imputées en priorité sur le produit de la vente. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre-Ceccaldi Pavard, rapporteur. L'article 1^{er} ter constitue la disposition la plus importante du projet de loi.

Il tend, en effet, à conférer deux prérogatives substantielles à l'Etat : d'une part, celle du droit de prononcer la déchéance des droits de propriété du propriétaire du navire ou de l'engin flottant abandonné ; d'autre part, celle de pouvoir vendre à son profit le navire ou l'engin flottant afin de récupérer les frais d'intervention.

S'agissant des prérogatives qui touchent fondamentalement à l'exercice du droit de propriété, l'Assemblée nationale a jugé indispensable d'en limiter strictement la mise en œuvre.

C'est ainsi que la déchéance des droits du propriétaire susceptible d'être prononcée par décision du ministre chargé de la marine marchande, soit après mise en demeure infructueuse, soit après intervention d'office en cas d'urgence, ne pourra intervenir qu'à l'issue d'un délai d'un mois après que le propriétaire aura été mis en demeure de faire cesser l'état d'abandon du navire ou de l'engin flottant.

Quant à la vente du navire ou de l'engin flottant au profit de l'Etat, cet article prévoit qu'elle ne pourra avoir lieu que lorsque le propriétaire n'aura pas revendiqué son bien dans les délais prévus par voie réglementaire.

La commission des lois ne peut que se féliciter du souci manifesté par l'Assemblée nationale d'entourer de garanties cette limitation des droits de propriété.

Toutefois, dans l'intention tant de mieux définir le cadre de cette procédure de déchéance que de préserver les droits des propriétaires ainsi que de leurs créanciers, la commission des lois a estimé indispensable d'apporter trois modifications au texte de l'Assemblée nationale.

L'amendement n° 4 a pour objet de bien différencier les degrés d'intervention de l'administration entre la cessation du danger et celle de l'état d'abandon qui nécessite une nouvelle mise en demeure. Il s'agit ici, en effet, de sanctionner par la déchéance des droits du propriétaire, non plus le danger, mais l'abandon, en tant que tel, c'est-à-dire un désintéressement total du propriétaire à l'égard de son bien causant une gêne. La persistance de l'état d'abandon laisse, en effet, présumer que le propriétaire n'a plus l'intention de revendiquer son bien.

L'amendement n° 5 tend, d'une part, à préciser que la vente ne peut intervenir qu'après déchéance des droits du propriétaire sur son navire ou son engin flottant et, d'autre part, à prévoir que cette même vente ne pourra intervenir qu'à l'expiration d'un délai de deux mois à compter de la notification de déchéance, afin notamment d'empêcher que celle-ci n'ait lieu dans le délai de deux mois du recours contentieux ouvert contre toute décision de l'administration.

Ce délai ne doit toutefois pas porter préjudice au fait qu'il doit exister un délai raisonnable, un mois au moins selon l'usage, entre la publicité de la vente et la vente elle-même ; autrement dit, nous souhaitons que la mise en vente ait lieu deux mois après la déchéance, après quoi il y aura le mois normal.

Enfin, l'amendement n° 5 vise à réserver les droits des créanciers privilégiés et hypothécaires en vue notamment de leur permettre de faire valoir leurs créances sur le produit de la vente quand bien même l'Etat aurait acquis la propriété du navire ou de l'engin flottant du fait de la déchéance. Il importe, en effet, que l'administration, qui n'intervient ici que dans le cadre d'une mission d'intérêt public, ne s'arroge pas brutalement le produit de la vente d'un bien au mépris des droits des créanciers. Seul le surplus doit aller à l'Etat.

L'amendement n° 6 répond principalement au souci de conférer aux autorités compétentes — administration ou collectivités territoriales — qui ont engagé des frais au titre des mesures d'intervention, le droit d'être remboursées en priorité sur le produit de la vente. On peut, en effet, considérer que celles-ci sont intervenues pour la conservation du navire ou de l'engin flottant ou pour parvenir à sa vente et, par conséquent, dans

l'intérêt commun des créanciers, sans compter que leurs créances afférentes aux frais exposés sont nées avant la déchéance et doivent par conséquent subsister après le transfert de propriété.

Je ne vous cache pas que, dans cet amendement, j'ai pensé notamment aux collectivités locales qui seront obligées de faire face aux dangers de l'abandon, pour leur permettre de récupérer en priorité les frais qu'elles auront engagés.

Nous avons donc estimé légitime et pour le moins équitable de donner à l'Etat et aux collectivités locales le droit de se faire payer en priorité sur le produit de la vente.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements ?

M. Guy Lengagne, secrétaire d'Etat. Je suis favorable aux trois amendements, et en particulier à l'amendement n° 5. Monsieur le rapporteur, vous avez parlé d'un délai de deux mois. Or ce délai est celui qui est prévu pour le recours contre une décision administrative. La mise en vente ne pourra donc avoir lieu avant l'expiration de ce délai.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 4, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

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

(L'article 1^{er} ter est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — La cargaison des navires et engins flottants abandonnés visés à l'article premier peut être vendue, si elle n'est pas revendiquée ou enlevée dans les conditions définies par le décret mentionné à l'article 3. Le produit de la vente est consigné durant cinq ans. Les créances afférentes aux frais exposés pour la conservation et la vente de la cargaison sont garanties par un privilège sur la valeur de la cargaison de même rang que le privilège des frais pour la conservation de la chose. Au terme du délai de cinq ans, les sommes pour lesquelles aucun créancier ne s'est manifesté sont acquises au Trésor. »

Par amendement n° 7, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans la première phrase de cet article, de supprimer les mots : « visés à l'article premier ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel. Le texte adopté par l'Assemblée nationale dispose : « La cargaison des navires et engins flottants abandonnés visés à l'article premier. » Nous jugeons inutile d'inscrire les mots « visés à l'article premier », puisque c'est l'objet même du projet de loi.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2, ainsi modifié.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3.

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

Par amendement n° 8, M. Ceccaldi-Pavard, au nom de la commission, propose, dans cet article, de remplacer le mot : « déterminera », par le mot : « détermine ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Pierre Ceccaldi-Pavard, rapporteur. Il s'agit, là encore, d'un amendement rédactionnel. L'usage du présent m'a paru préférable à celui du futur.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 8, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3, ainsi modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et dans la collectivité territoriale de Mayotte. » — *(Adopté.)*

Vote sur l'ensemble.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'ensemble du projet de loi.

M. Yvan Renar. Je demande la parole, pour explication de vote.

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

M. Yvan Renar. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le groupe communiste considère que le texte du projet de loi tel qu'il avait été modifié par la commission des lois de l'Assemblée nationale sur proposition de mon ami Jean-Jacques Barthe, rapporteur, présentait de meilleures garanties législatives.

Les amendements proposés au nom de la commission des lois de notre assemblée, notamment en ce qui concerne la notion d'abandon et de responsabilité des propriétaires de navires, conduisent mon groupe à s'abstenir sur le projet de loi en l'état actuel de son texte.

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

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

(Le projet de loi est adopté.)

— 8 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation demande que lui soit renvoyée, pour avis, la proposition de loi de MM. René Régnauld, Germain Authié, William Chervy, Roland Courteau, Lucien Delmas, Michel Dreyfus-Schmidt, Robert Guillaume, Maurice Janetti, Mme Geneviève Le Bellegou-Béguin, MM. André Méric, Michel Moreigne et les membres du groupe socialiste et apparentés, relative à la réforme de la dotation globale d'équipement des communes (n° 198, 1984-1985), dont la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 9 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'égalité des époux dans les régimes matrimoniaux et des parents dans la gestion des biens des enfants mineurs.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 271, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 10 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Pierre Ceccaldi-Pavard un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux mesures concernant, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, les navires et engins flottants abandonnés.

Le rapport sera imprimé sous le numéro 270 et distribué.

J'ai reçu de M. Robert Laucournet un rapport, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (n° 158, 1984-1985).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 273 et distribué.

J'ai reçu de M. Josy Moinet un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale autorisant l'approbation d'un accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire hongroise relatif à l'exemption fiscale des instituts hongrois à Paris et français à Budapest (n° 132, 1984-1985).

Le rapport sera imprimé sous le n° 274 et distribué.

J'ai reçu de M. Josy Moinet un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sur le projet de loi autorisant l'approbation d'un avenant à la convention fiscale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Sénégal tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance réciproque en matière fiscale, signée le 29 mars 1974 (ensemble un protocole) (n° 156, 1984-1985).

Le rapport sera imprimé sous le n° 275 et distribué.

J'ai reçu de M. Josy Moinet un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sur le projet de loi autorisant la ratification d'un avenant à la convention fiscale entre la République française et les Etats-Unis d'Amérique en matière d'impôts sur le revenu et la fortune, signée le 28 juillet 1967 et modifiée par les avenants du 12 octobre 1970 et du 24 novembre 1978 (n° 213, 1984-1985).

Le rapport sera imprimé sous le n° 276 et distribué.

J'ai reçu de M. Josy Moinet un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sur le projet de loi autorisant l'approbation d'un avenant à la convention du 19 décembre 1980 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Norvège en vue d'éviter les doubles impositions, de prévenir l'évasion fiscale et d'établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (ensemble un protocole et un protocole additionnel) (n° 214, 1984-1985).

Le rapport sera imprimé sous le n° 277 et distribué.

— 11 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Paul Girod un avis, présenté au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture relatif à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement (n° 161 et 252, 1984-1985).

L'avis sera imprimé sous le n° 272 et distribué.

— 12 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au vendredi 10 mai 1985 :

A dix heures :

1. — Discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Jean-Marie Girault rappelle à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale que voici plus d'un an le Président de la République a fait état de sa volonté de lutter avec la plus grande détermination contre le fléau que représentent l'usage et le trafic de stupéfiants dans notre pays.

Le Parlement a pris acte d'une telle déclaration, d'autant plus nécessaire et opportune que le nombre de décès imputables à la drogue — et sous réserve des précautions qu'il convient d'observer à l'égard des statistiques disponibles en ces domaines — enregistré en 1983 est le plus élevé depuis 1980.

Cette volonté s'est traduite en premier lieu par une action dans le domaine de la répression qui se solde par une forte augmentation des saisies de « drogues dures » en 1983 et par un renforcement des moyens de répression.

En second lieu, il a été créé une mission interministérielle de lutte contre la toxicomanie qui a pris plusieurs initiatives concernant l'usage et la vente de certains produits.

Plus récemment, le président de cette même mission a fait état d'un « plan de lutte contre la toxicomanie » qui devrait se traduire en 1984 par des actions de prévention, d'éducation et de formation ainsi que de réinsertion des toxicomanes. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer en détail ce que recouvrent ces différents points, leurs modalités pratiques, ainsi que les incidences budgétaires en 1984 (n° 21).

II. — M. Roger Husson attire l'attention de Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, sur les problèmes posés par l'aide aux toxicomanes.

Il lui demande si elle projette une concertation réelle afin de faciliter l'insertion des jeunes toxicomanes dans la société, en particulier au niveau de l'emploi, première étape de la réadaptation.

Il l'interroge sur la politique de la jeunesse suivie en ce domaine pour contrer les rechutes et souhaite savoir si la création de lieux d'accueil et de dialogue est envisagée de façon que les jeunes toxicomanes puissent être soutenus et épaulés dans leur recherche du retour à la vie normale au sein de la société (n° 93).

2. — Réponses aux questions orales sans débat suivantes :

I. — M. Edouard Bonnefous demande à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, de lui préciser la politique du Gouvernement en matière de réinsertion des travailleurs immigrés dans leur pays d'origine.

En 1984, le Sénat a adopté la proposition de loi qu'il avait déposée pour faciliter leur retour volontaire. Cette solution tenait compte des réalités économiques actuelles et du coût pour

nos systèmes sociaux et nos finances publiques du maintien d'une population qui semble condamnée à un sous-emploi chronique.

A la suite de ce débat, le Gouvernement a repris certaines suggestions faites, mais en retenant un objectif moins ambitieux.

Il lui demande de présenter un premier bilan de l'application de « l'aide au retour » créée il y a près d'un an (n° 623).

II. — M. François Collet demande à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, quelles améliorations pourraient être apportées à la procédure de choix des postes d'interne hospitalier, compte tenu du désordre créé par la méthode appliquée en avril dernier (n° 632).

3. — Discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Roger Husson attire l'attention de Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, sur la situation des personnes handicapées adultes, bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés (A. A. H.), qui se trouvent hospitalisées temporairement et qui de ce fait doivent s'acquitter du forfait journalier de 21 francs. Alors que les pensionnés d'invalidité de la sécurité sociale voient rétablir l'intégralité de leur pension lorsqu'ils sont hospitalisés, les bénéficiaires de l'A. A. H. supportent une réduction de leur allocation pouvant atteindre trois cinquièmes en même temps qu'ils doivent payer le forfait journalier. Ces personnes contribuent deux fois aux frais de leur hébergement à l'hôpital, ce qui apparaît comme profondément injuste. Prétendre qu'ainsi les personnes handicapées hospitalisées disposent de ressources d'un niveau analogue à celles perçues par les résidents des établissements sociaux d'hébergement est un argument non recevable, les situations n'étant pas comparables : les uns, hébergés à vie, n'ont plus de charges extérieures ; les autres, hospitalisés pour une période de durée limitée, conservent toutes les charges habituelles.

Pour ces raisons, il lui demande s'il est envisagé une modification rapide de la réglementation existante comme la promesse en a été faite à plusieurs reprises, en évoquant l'existence d'un groupe de travail réfléchissant sur ces questions au sein de son ministère (n° 92).

II. — M. Christian Poncelet expose à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, que les tarifs des consultations externes des hôpitaux ont plus que doublé depuis le 1^{er} janvier 1985. Adoptée pour rapprocher les conditions d'exercice de la médecine hospitalière et la pratique des médecins de ville, cette réforme va coûter très cher aux malades. Qu'un malade aille consulter un médecin hospitalier ou un médecin de ville, il lui en coûtera désormais 70 francs, remboursés à 75 p. 100 seulement par la sécurité sociale, au lieu de 26,95 francs antérieurement, remboursés au taux de 80 p. 100. S'il s'agit d'un spécialiste, il lui en coûtera dorénavant 103 francs au lieu de 46,15 francs avant le 1^{er} janvier dernier, laissant à sa charge 25,75 francs contre 9,23 francs auparavant.

Aussi lui demande-t-il s'il ne lui semble pas que cette réforme, mise en œuvre malgré l'avis défavorable émis à l'unanimité des administrateurs de la caisse nationale d'assurance maladie, s'exerce au détriment des patients les plus défavorisés, notamment ceux n'ayant pas la possibilité de cotiser à des sociétés mutualistes, et quelles dispositions elle entend prendre en faveur des catégories de citoyens les plus démunis afin que le service public de la santé ne devienne pas un service réservé seulement à quelques-uns mais puisse continuer à s'exercer pleinement au service de tous (n° 95).

III. — M. Christian Poncelet appelle l'attention de Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, sur l'insuffisance notoire des prises en charge de frais de congrès et de mission pour le personnel médical des hôpitaux.

Cette situation, qui va malheureusement en s'aggravant fait peser une lourde menace sur la qualité à venir des soins dispensés par les médecins hospitaliers ; en effet, ceux-ci n'ayant pas la faculté de bénéficier de la formation permanente telle qu'elle est pratiquée par les entreprises, les frais de mission et de congrès sont généralement utilisés à cette fin.

Aussi lui est-il demandé quelles dispositions elle envisage de prendre afin d'éviter une détérioration de la médecine hospitalière française dans les années à venir, faute d'avoir des moyens

suffisants pour permettre au personnel médical des hôpitaux de suivre l'évolution des techniques médicales grâce à des actions de formation permanente (n° 96).

4. — Discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Jean Chérioux rappelle à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, les inquiétudes qu'il avait exprimées le 30 novembre 1984 lors de la présentation de son rapport pour avis, au nom de la commission des affaires sociales sur le budget de la santé, quant à la réalité de la politique de maintien à domicile des personnes âgées. Il lui précise, notamment, qu'étant donné l'insuffisance des moyens dégagés non seulement une participation supplémentaire de près de 50 p. 100 était demandée aux bénéficiaires mais que, contrairement aux affirmations de M. le secrétaire d'Etat chargé des personnes âgées, le nombre d'heures d'aide ménagère octroyées en 1984 ne pourrait pas être reconduit en 1985.

Il lui demande en conséquence ce que compte faire le Gouvernement en ce domaine, le maintien à domicile des personnes âgées ne pouvant être réalisé que par l'amélioration constante du service d'aide ménagère (n° 98).

A quinze heures :

5. — Discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Adolphe Chauvin expose à M. le ministre de l'éducation nationale que la querelle scolaire qui a profondément divisé les Français ces derniers mois a clairement mis en évidence l'intérêt renouvelé de ceux-ci pour leur système éducatif.

Il importe donc que les orientations de la politique gouvernementale en ce domaine soient clairement définies.

Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir exposer à la Haute Assemblée les grandes orientations de la politique qu'il entend mener en matière de rénovation de notre système éducatif, d'amélioration du service public de l'enseignement et concernant les rapports entre les établissements d'enseignement privé, l'Etat et les collectivités locales (n° 4).

II. — M. Paul Séramy expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les nouvelles orientations du Gouvernement en matière d'éducation nécessitent une définition claire des objectifs poursuivis et des moyens mis en œuvre pour leur réalisation.

Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer les actions prioritaires qu'il entend développer dans la conduite de son ministère et les moyens nouveaux qu'il mettra en œuvre tant pour l'amélioration du fonctionnement du service public de l'éducation qu'en ce qui concerne les rapports entre l'Etat, les collectivités locales et les établissements d'enseignement privé (n° 5).

III. — M. Philippe de Bourgoing demande à M. le ministre de l'éducation nationale de bien vouloir préciser devant le Sénat, dès la prochaine rentrée parlementaire, les grandes orientations qu'il compte prendre en matière d'éducation et, en particulier, les dispositions d'ordre budgétaire ainsi que de nature réglementaire qui seront mises en œuvre concernant l'enseignement privé, les membres du groupe de l'union des républicains et des indépendants étant très soucieux de répondre aux interrogations des familles et des élus, dans le nouveau contexte créé par le retrait de la loi Savary obtenu par le Sénat (n° 6).

IV. — Mme Hélène Luc appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur l'inquiétude et le profond mécontentement des parents d'élèves et des enseignants du Val-de-Marne, compte tenu des nouvelles dégradations prévisibles qui résulteraient des mesures de redéploiement et de suppression de postes envisagées pour la rentrée 1985-1986. Faisant fi des spécificités scolaires du département, il est prévu : la suppression de deux cents classes élémentaires, de vingt classes maternelles, de quarante-neuf postes dans les collèges et d'une vingtaine de postes dans les L. E. P., alors que mille deux cents jeunes n'ont pas trouvé place dans ces établissements en 1984. Déjà, en 1984, le Val-de-Marne avait enregistré de sérieuses régressions. Mais avec les mesures de redéploiement, d'une ampleur inégalée, prévues pour 1985, il y aurait aggravation des conditions d'enseignement. Cette austérité s'oppose à un enseignement de qualité et à un accueil élargi des élèves. Elle aboutit à un alourdissement de la charge de travail des personnels. Elle remet en cause la mise en œuvre de moyens inégalitaires au bénéfice des populations

scolaires qui en ont le plus besoin. Mme Hélène Luc demande à M. le ministre de l'éducation nationale de reconsidérer les prévisions actuelles que les parents et enseignants n'acceptent pas et de dégager pour 1985 des moyens supplémentaires sérieux, afin d'éviter que ne s'enlise davantage le service public de formation dans le Val-de-Marne (n° 73).

V. — Mme Danielle Bidard-Reydet attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les conséquences néfastes qu'aurait sur le département de la Seine-Saint-Denis l'application de la carte scolaire prévue pour la rentrée de septembre 1985. En effet, les mesures envisagées — restitution de quarante-neuf postes au ministère — ne permettraient pas de soutenir les efforts entrepris par certaines équipes éducatives pour faire reculer l'échec scolaire. Le mardi 26 mars, 80 p. 100 d'institutrices, d'instituteurs, de directrices et de directeurs ont fait grève pour refuser ces orientations. Elle lui demande donc, compte tenu des spécificités de la Seine-Saint-Denis, d'ouvrir des négociations pour l'établissement d'une nouvelle carte scolaire dans l'intérêt des enfants de son département (n° 79).

VI. — Mme Rolande Perlican attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les conséquences désastreuses qu'aurait à Paris l'application de la carte scolaire prévue pour la rentrée 1985. La fermeture ou le blocage d'environ quatre-vingt-cinq postes d'enseignants dans les écoles maternelles et élémentaires à Paris aboutirait à une nouvelle dégradation d'une situation déjà rendue difficile par la suppression de postes d'enseignants en 1984, situation qui avait eu pour conséquence l'augmentation pratiquement partout à 30, voire 31, du nombre d'enfants par classe. Par ailleurs, l'insuffisance du nombre de classes et d'enseignants avait contraint près de 5 000 familles parisiennes à trouver des solutions de garde d'enfants souvent onéreuses hors du champ de l'activité scolaire. Ces propositions de fermeture et de blocage vont tout à fait à l'encontre d'un enseignement de qualité et aggraveraient les inégalités déjà criantes. C'est pourquoi elle lui demande de reconsidérer les prévisions actuelles et de dégager les moyens nécessaires afin d'éviter, à la rentrée 1985, une nouvelle détérioration de la formation scolaire des enfants à Paris (n° 83).

VII. — Compte tenu des retards multiples du département du Val-d'Oise en matière scolaire — échecs scolaires, inégalités, orientation, équipements — Mme Marie-Claude Beaudeau demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelles mesures il compte prendre pour résorber ces retards qui constituent un obstacle réel à la démocratisation de l'enseignement dans le Val-d'Oise. Elle lui demande notamment quels sont les moyens nouveaux envisagés pour la prochaine rentrée scolaire, et particulièrement pour empêcher la suppression de 135 classes dans l'enseignement primaire et celle de postes d'enseignants dans le second degré, pour améliorer le remplacement des maîtres, pour permettre le fonctionnement et le développement des zones d'éducation prioritaire, pour une meilleure animation et le développement de l'informatique, pour permettre la formation continue des instituteurs et professeurs (n° 85).

VIII. — M. René Martin attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation scolaire prévue pour la rentrée prochaine dans le département des Yvelines.

Deux mille quatre cents élèves supplémentaires sont attendus en écoles maternelles alors que, pour faire face à cette situation et à l'ensemble des besoins tels que formation initiale spécifique, formation continue, remplacement des maîtres en congé, amélioration du fonctionnement de l'école, etc., le ministère accorde seulement 15 postes budgétaires nouveaux. Par contre 220 suppressions sont envisagées au niveau des écoles maternelles et élémentaires du département, conséquence du budget d'austérité et de rigueur adopté pour 1985 et qui prévoit la suppression de 800 postes d'instituteurs au plan national.

Il lui rappelle que le département des Yvelines est encore un département en expansion, qu'il manque 48 postes pour la rentrée 1985 pour assurer la formation continue, conformément aux indications du 9^e Plan; que cette année, 1 870 classes maternelles ont, dans les Yvelines, plus de 26 élèves par classe dont 9 avec plus de 36 et 454 de 31 à 35; que 1 301 classes primaires ont de 26 à 30 élèves et 210 plus de 31 élèves.

En additionnant tous les besoins pour la rentrée 1985, il est nécessaire de créer 385 postes supplémentaires au lieu d'en supprimer 220.

Il lui demande s'il entend inscrire les crédits nécessaires à un collectif budgétaire afin d'éviter la dégradation des conditions d'enseignement dans les Yvelines, assurer une bonne rentrée 1985 et améliorer la qualité du service public d'éducation (n° 88).

IX. — M. Adrien Gouteyron attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur l'annulation partielle de deux décrets relatifs à l'enseignement supérieur par une série de décisions du Conseil d'Etat. Le premier décret, en date du 24 avril 1982, instituait un conseil supérieur provisoire des universités qui, pour l'année universitaire 1982-1983, était chargé d'examiner les mesures individuelles relatives au recrutement et à la carrière des professeurs des universités, des maîtres-assistants et des chefs de travaux. Le second décret, en date du 13 avril 1983, a remplacé ce conseil provisoire par un conseil supérieur des universités qui se prononce sur toutes mesures individuelles relatives au recrutement et à la carrière des professeurs des universités, des maîtres de conférences agrées, des professeurs titulaires du premier et du deuxième grade de chirurgie dentaire, des maîtres-assistants et des chefs de travaux. Le Conseil d'Etat a jugé que les modalités de composition de ces deux conseils étaient contraires aux principes généraux régissant l'organisation des institutions représentatives de la fonction publique. Il lui demande quelles conséquences il compte en tirer sur la valeur des décisions prises par ces deux conseils et quelles mesures il envisage de prendre pour faire face à cette situation (n° 91).

X. — M. Marc Bœuf attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le fait que le projet de réforme de l'enseignement primaire devra être complété par la mise en place de méthodes pédagogiques nouvelles. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer quelles en seront les caractéristiques et quels seront les moyens donnés aux maîtres afin que les nouveaux programmes puissent être enseignés dans les meilleures conditions (n° 94).

Délaï limite pour le dépôt des amendements à un projet de loi.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délaï limite pour le dépôt des amendements à la deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement (n° 161, 1984-1985) est fixé au lundi 13 mai 1985, à douze heures.

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

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

— Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
ANDRÉ BOURGEO.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LÉGISLATION, DU SUFFRAGE UNIVERSEL, DU RÉGLEMENT ET D'ADMINISTRATION GÉNÉRALE

M. Luc Dejoie a été nommé rapporteur du projet de loi n° 271 (1984-1985), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'égalité des époux dans les régimes matrimoniaux et dans la gestion des biens des enfants mineurs.

M. Etienne Dailly a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 258 (1984-1985) de M. Etienne Dailly tendant à réviser les articles 34 et 46 de la Constitution en vue d'assurer une meilleure sauvegarde des institutions et une meilleure protection du régime des libertés publiques.

COMMISSION DES FINANCES, DU CONTRÔLE BUDGÉTAIRE ET DES COMPTES ÉCONOMIQUES DE LA NATION

M. Yves Durand a été nommé rapporteur du projet de loi n° 255 (1984-1985), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'émission de certaines valeurs mobilières par les associations.

M. René Monory a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi n° 198 (1984-1985) de M. René Régnauld relative à la réforme de la dotation globale d'équipement des communes, dont la commission des lois est saisie au fond.

Ordre du jour établi par la conférence des présidents communiqué au Sénat dans sa séance du jeudi 9 mai 1985.

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat :

A. — Vendredi 10 mai 1985 :

A dix heures :

1° Deux questions orales, avec débat, jointes, à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale :

N° 21 de M. Jean-Marie Girault relative aux moyens de lutte contre la drogue ;

N° 93 de M. Roger Husson sur l'aide aux toxicomanes.

2° Question orale, sans débat, n° 623 de M. Edouard Bonnefous à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Politique du Gouvernement en matière de réinsertion des travailleurs immigrés dans leur pays d'origine) ;

3° Question orale, sans débat, n° 632 de M. François Collet à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale (Procédure de choix des postes d'interne hospitalier).

4° Trois questions orales, avec débat, jointes à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale :

N° 92 de M. Roger Husson sur l'exonération du forfait journalier pour les personnes handicapées hospitalisées ;

N° 95 de M. Christian Poncelet sur les tarifs des consultations externes des hôpitaux ;

N° 96 de M. Christian Poncelet sur la prise en charge des frais de congrès et de mission pour le personnel médical des hôpitaux.

5° Question orale, avec débat, n° 98 de M. Jean Chérioux à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale sur le maintien à domicile des personnes âgées ;

A quinze heures :

6° Dix questions orales, avec débat, jointes à M. le ministre de l'éducation nationale :

N° 4 de M. Adolphe Chauvin sur la politique de l'éducation du Gouvernement ;

N° 5 de M. Paul Séramy sur les actions prioritaires en matière d'éducation ;

N° 6 de M. Philippe de Bourgoing sur les orientations du Gouvernement en matière d'éducation ;

N° 73 de Mme Hélène Luc relative à la situation de l'enseignement dans le département du Val-de-Marne ;

N° 79 de Mme Danielle Bidard-Reydet relative à la carte scolaire en Seine-Saint-Denis ;

N° 83 de Mme Rolande Perlican sur les conséquences de l'application de la carte scolaire à Paris ;

N° 85 de Mme Marie-Claude Beaudeau sur les problèmes scolaires dans le département du Val-d'Oise ;

N° 88 de M. René Martin sur la situation scolaire dans le département des Yvelines ;

N° 91 de M. Adrien Gouteyron sur l'annulation partielle de deux décrets relatifs à l'enseignement supérieur ;

N° 84 de M. Marc Bœuf relative aux méthodes pédagogiques dans l'enseignement primaire.

B. — Mardi 14 mai 1985 :

A seize heures :

1° Question orale, avec débat, n° 50 de M. Pierre-Christian Taittinger transmise à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement, relative à la mission du délégué chargé des formations nouvelles.

A dix-sept heures et, éventuellement, le soir :

Ordre du jour prioritaire :

2° Deuxième lecture du projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la définition et à la mise en œuvre de principes d'aménagement (n° 161, 1984-1985).

(La conférence des présidents a précédemment fixé au lundi 13 mai 1985, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

C. — Sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement, mercredi 15 mai 1985, à quinze heures :

Ordre du jour prioritaire :

1° Projet de loi autorisant l'approbation de la Convention internationale du travail n° 90 concernant le travail de nuit des enfants dans l'industrie (révisée en 1948) (n° 216, 1984-1985) ;

2° Projet de loi autorisant l'approbation de la Convention internationale du travail n° 148 concernant la protection des travailleurs contre les risques professionnels dus à la pollution de l'air, au bruit et aux vibrations sur les lieux de travail (n° 217, 1984-1985) ;

3° Projet de loi autorisant l'approbation de la Convention internationale du travail n° 152 concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires (n° 218, 1984-1985) ;

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un avenant à la convention générale sur la sécurité sociale entre la République française et la République de Turquie du 20 janvier 1972 (n° 169, 1984-1985) ;

5° Projet de loi autorisant la ratification d'un protocole portant amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (art. 3 bis) (n° 159, 1984-1985).

D. — Mardi 21 mai 1985, à seize heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (n° 158, 1984-1985).

(La conférence des présidents a fixé au lundi 20 mai 1985, à douze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

E. — Sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement, mercredi 22 mai 1985, à quinze heures et le soir :

1° Hommage à Victor Hugo.

Ordre du jour prioritaire :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux participations détenues dans les sociétés par actions (n° 249, 1984-1985) ;

Ordre du jour complémentaire :

3° Conclusions de la commission des lois sur la proposition de loi de M. Pierre Schiélé et plusieurs de ses collègues relative à la protection des personnes victimes de diffamation (n° 242, 1984-1985).

Ordre du jour prioritaire :

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (n° 237, 1984-1985).

F. — **Judi 23 mai 1985**, à quatorze heures trente, et, éventuellement, le soir :

1° Questions au Gouvernement.

Ordre du jour prioritaire :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la création d'établissements d'enseignement public (n° 269, 1984-1985).

(La conférence des présidents a fixé au mercredi 22 mai 1985, à dix heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

G. — **Vendredi 24 mai 1985**, à quinze heures :

Deux questions orales sans débat :

N° 589 de M. Jean-Pierre Fourcade transmise à M. le ministre de la défense (Effectifs de gendarmerie dans les Hauts-de-Seine) ;

N° 633 de M. André Diligent à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur (Menaces sur l'avenir de l'usine International Harvester France).

H. — **Mardi 28 mai 1985**, à seize heures et le soir :

1° Question orale, avec débat, n° 48 de M. Claude Huriet à M. le ministre d'Etat chargé du Plan et de l'aménagement du territoire sur la gestion du Centre mondial informatique et ressources humaines ;

2° Question orale, avec débat, n° 62 de M. Paul Masson à M. le ministre d'Etat, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur les contrats de Plan signés entre l'Etat et les régions ;

3° Trois questions orales, avec débat, jointes à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie :

N° 70 de M. Jacques Pelletier concernant l'incorporation de l'éthanol dans les carburants ;

N° 76 de M. Michel Souplet sur l'utilisation de l'éthanol ;

N° 100 de M. Roger Husson sur la production de l'éthanol.

Le Sénat a décidé de joindre ces questions ainsi que celles qui pourraient ultérieurement être déposées sur le même sujet.

I. — Sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement, **mercredi 29 mai 1985**, à quinze heures et le soir :

1° Eloge funèbre de Mme Brigitte Gros ;

Ordre du jour prioritaire :

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant le code électoral et relatif à l'élection des députés (n° 260, 1984-1985) ;

3° Projet de loi organique, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant le code électoral et relatif à l'élection des députés (n° 261, 1984-1985) ;

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, modifiant le code électoral et relatif à l'élection des conseillers régionaux (n° 262, 1984-1985).

J. — **Judi 30 mai 1985** :

A neuf heures trente, quinze heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

Suite de l'ordre du jour de la veille.

K. — **Vendredi 31 mai 1985** :

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire :

1° Suite de l'ordre du jour de la veille.

A quinze heures et le soir :

2° Questions orales.

Ordre du jour prioritaire :

3° Suite de l'ordre du jour du matin.

ANNEXE

I. — QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT INSCRITES A L'ORDRE DU JOUR DU **vendredi 24 mai 1985**.

N° 589. — M. Jean-Pierre Fourcade demande à M. le Premier ministre de lui préciser les raisons qui ont motivé la décision gouvernementale de mars 1984 qui a supprimé trois postes permanents de gendarmerie dans le département des Hauts-de-Seine. S'il se confirme que le ministre de la défense a décidé la suppression des postes permanents de Meudon, Antony et Garches, il lui demande : s'il a été mis au courant de la pro-

gression rapide de la délinquance dans le département des Hauts-de-Seine ; pour quelle raison les parlementaires de ce département n'ont pas été informés de la décision du ministre de la défense ; s'il envisage de créer de nouveaux commissariats de police dans les communes de plus de 10 000 habitants, qui en sont encore dépourvues, de manière à compenser la réduction des effectifs de gendarmerie.

(Question transmise à M. le ministre de la défense.)

N° 633. — M. André Diligent attire l'attention de Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur sur les graves menaces qui pèsent sur l'emploi et l'avenir de l'usine I.H.V. (International Harvester France) de Croix. Si les projets de restructuration de l'ensemble du groupe, tels qu'ils ont été annoncés officieusement, devaient se réaliser, l'usine de Croix perdrait 500 emplois sur 770, et, par ailleurs, la France renoncerait à la fabrication des moissonneuses-batteuses. Or, des contre-propositions extrêmement sérieuses et réalistes ont été élaborées, permettant un plan de sauvetage efficace. Il lui demande quelles mesures compte prendre le Gouvernement devant les répercussions économiques de ce problème, tant sur le plan national que régional.

II. — QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT INSCRITES A L'ORDRE DU JOUR

A. — Du **mardi 14 mai 1985** :

N° 50. — M. Pierre-Christian Taittinger demande à M. le Premier ministre de bien vouloir préciser au Sénat quelle est la mission confiée à M. le délégué chargé des formations nouvelles.

(Question transmise à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des relations avec le Parlement.)

B. — Du **mardi 28 mai 1985** :

N° 48. — M. Claude Huriet attire l'attention de M. le Premier ministre sur la gestion financière du Centre mondial informatique et ressources humaines dont le contrôle financier a été confié successivement à plusieurs départements ministériels. Il lui indique que, selon des informations connues du public, le contrôleur financier aurait rencontré de grandes difficultés dans l'exercice de sa tâche. Il lui expose que la rigueur budgétaire supportée par toutes les administrations ne semble pas être une préoccupation partagée par ceux qui assurent la gestion de cet organisme. Des excès auraient en effet été constatés, tant dans l'utilisation des crédits de représentation que dans l'emploi des fonds destinés à l'acquisition de matériel en grande partie étranger ou au versement d'indemnités aux responsables du centre. La transparence étant le corollaire de la rigueur, il lui demande, d'une part, de lui indiquer poste par poste les dépenses de fonctionnement du Centre mondial informatique et ressources humaines, et, d'autre part, de lui préciser avec exactitude le montant des émoluments, indemnités et frais versés annuellement aux différents responsables du centre pour l'exercice de leurs fonctions respectives.

(Question transmise à M. le ministre d'Etat, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.)

N° 62. — M. Paul Masson demande à M. le ministre d'Etat chargé du Plan et de l'aménagement du territoire de lui faire connaître la liste des établissements publics régionaux qui ont signé avec l'Etat un contrat de plan en application de la loi du 29 juillet 1982. Il souhaite que puisse être précisé, pour chacun de ces contrats : 1° la date de signature, le volume global des engagements pluriannuels des partenaires, en distinguant la part de l'Etat, celle de la région considérée et celle des tiers (collectivités locales ou autres) ; 2° le montant des crédits d'Etat ouverts au titre des exercices 1984 et 1985 en application des conventions particulières résultant des engagements pris ; 3° les raisons qui ont conduit les pouvoirs publics à demander aux régions et aux collectivités des participations apparemment très variables en pourcentage, qui semblent conduire à des distorsions importantes entre les populations concernées.

N° 70. — M. Jacques Pelletier expose à M. le Premier ministre que la suppression du plomb dans l'essence devrait ouvrir un marché à nos productions agricoles au cours des prochaines années. En effet, l'éthanol est un rehausseur d'indice d'octane bien connu et déjà utilisé dans d'autres pays (U. S. A., Suède, etc.). Par ailleurs, les procédés utilisés permettent la fabrication d'un coproduit riche en protéines qui trouve naturellement un débouché dans l'élevage. Il lui demande en conséquence quelles

sont les conclusions de la Commission consultative nationale pour la fabrication de carburant de substitution, notamment en ce qui concerne : la mesure de miscibilité de l'éthanol dans le supercarburant ; la mesure de l'impact réel sur l'indice d'octane de l'incorporation de l'éthanol dans le supercarburant ; la mesure de la valorisation potentielle de l'éthanol, seul ou en mélange, dans le supercarburant, compte tenu de ses performances et les dispositions que le Gouvernement entend prendre en la matière.

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès de Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie.)

N° 76. — M. Michel Souplet expose à Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie, que la question de la suppression du plomb dans l'essence fait à présent les titres de l'actualité, et n'est plus au stade de simples colloques scientifiques puisqu'elle est l'objet de concertations intergouvernementales. En effet, l'utilisation de l'éthanol se pratique déjà dans un grand nombre de pays industrialisés. De plus, les procédés de fabrication utilisés permettent de dégager un sous-produit riche en protéines ayant un débouché dans l'alimentation du bétail permettant des économies importantes. La fabrication de l'éthanol pourrait être, en outre, un moyen efficace de résorber les excédents céréaliers et betteraviers, comme l'a signalé d'ailleurs M. Rocard lors de la discussion du marathon vert des dix. Il lui demande, en conséquence, quelles sont les conclusions de la commission consultative nationale pour la fabrication de carburant de substitution. Il lui demande également de lui préciser quelles sont les dispositions que le Gouvernement entend prendre sur ce problème important pour l'économie française et pour l'agriculture en particulier.

(Question transmise à M. le secrétaire d'Etat auprès de Mme le ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie.)

N° 100. — M. Roger Husson interroge M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre du redéploiement industriel et du commerce extérieur, chargé de l'énergie, sur la politique menée par les pouvoirs publics en matière de production d'éthanol comme carburant de substitution. Il lui demande, en particulier, les projets d'avenir concernant l'installation d'une unité de production d'éthanol sur le site chimique de Dieuze (Moselle). Ce site offre des infrastructures d'accueil permettant de limiter considérablement les frais d'investissement.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

Mise en place d'une nouvelle politique de remboursement des lunettes.

634. — 7 mai 1985. — M. Jean Cauchon rappelle à Mme le ministre des affaires sociales et de la solidarité nationale, porte-parole du Gouvernement, que de nombreux parlementaires ont dans le passé attiré l'attention de son ministère sur l'importance des disparités qui existent entre les prix demandés aux assurés à l'occasion de l'achat ou du renouvellement des lunettes et le montant des remboursements de l'assurance maladie. Son ministère avait fait savoir en 1982 qu'un groupe de travail associant l'ensemble des organismes et professions concernés avait été mis en place en vue de déterminer les mesures de nature à permettre à l'avenir, sinon d'assurer une couverture totale des dépenses, tout au moins de réduire sensiblement l'écart restant à la charge des assurés. Etant donné que les mesures en question n'ont toujours pas été prises puisque la dernière actualisation du montant des articles d'optique-lunetterie figurant au tarif interministériel des prestations sanitaires (T.I.P.S.) remonte au 6 mai 1974, il lui demande en conséquence si une nouvelle politique de remboursement des lunettes ne pourrait pas être étudiée en concertation avec les ophtalmologistes, les opticiens et les consommateurs, de telle sorte qu'un moindre remboursement des lunettes correctives de presbytie simple (qui représente 70 p. 100 des consultations médicales d'ophtalmologie) permette en contrepartie de pratiquer un remboursement honnête envers les véritables victimes d'aberrations du système oculaire, qui ne peuvent souvent, faute de moyens financiers, accéder aux soins indispensables que requerrait leur état visuel.

Participation d'entreprises françaises à la « Strategic Defence Initiative Organization ».

635. — 7 mai 1985. — M. Charles Lederman attire l'attention de M. le Premier ministre sur le journal *Le Monde* daté du samedi-dimanche 4 et 5 mai 1985 qui a publié, sous la signature de M. Jacques Isnard, un article intitulé « Deux sociétés françaises dans la guerre des étoiles ». On y lit que deux entreprises françaises ont accepté de coopérer avec la « Strategic Defence Initiative Organization » (S.D.I.O.) qui « sous la responsabilité du général James Abrahamson, est chargée de lancer des recherches « tous azimuts » pour déterminer la technologie adaptée à une défense spatiale contre les missiles adverses (autrement dit la « guerre des étoiles »). Il s'agirait du groupe « Thomson-C.S.F. » pour des lasers, et de la « Compagnie industrielle des lasers » (C.I.L.A.S.), pour des miroirs dans l'espace. Si ces faits se révélaient exacts, ils seraient contraires à certaines proclamations émanant de la Présidence de la République et à certaines appréciations portées par certains membres du Gouvernement. Dans la mesure où il apparaît que, selon la même information, « l'entourage du général Abrahamson se refuse à identifier les cinq pays alliés assurant qu'ils relèvent d'une liste « sensible » au plan stratégique » et que ces deux sociétés françaises auraient accepté « de travailler avec les Etats-Unis selon des modalités diverses et à des niveaux différents de compétence technologique », de graves questions se posent tant sur l'indépendance de ces sociétés vis-à-vis des autorités américaines que sur leur participation à des activités qui pourraient contredire les intérêts de la défense nationale. Il lui demande, en conséquence, de lui faire savoir : 1° si les faits révélés et qui viennent d'être rappelés sont exacts ; 2° si, s'agissant de sociétés nationalisées, le Gouvernement a été informé de l'intention de leurs dirigeants d'accepter de travailler comme sous-traitants du Pentagone ; si, dans l'affirmative où la question lui a été posée, le Gouvernement français a donné son accord ; 4° s'il n'estime pas que « l'entourage du général Abrahamson » et d'une façon plus générale les services spéciaux de l'armée américaine ne vont pas pouvoir jouer un rôle incontestablement important dans tout ce qui concerne la technologie de pointe de l'industrie française et du système de défense de la France.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du jeudi 9 mai 1985.

SCRUTIN (N° 53)

Sur l'amendement n° 1 de M. René Rénault à l'article 2 du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'application du code de conduite des conférences maritimes établi par la Convention des Nations Unies conclue à Genève le 6 avril 1974.

Nombre de votants	314
Suffrages exprimés	314
Majorité absolue des suffrages exprimés	158
Pour	93
Contre	221

Le Sénat n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.		
Guy Allouche.	Félix Ciccolini	Pierre Gamboa.
François Autain.	Marcel Costes.	Jean Garcia.
Germain Authié.	Roland Courteau.	Marcel Gargar.
Pierre Bastié.	Georges Dagonia.	Gérard Gaud.
Jean-Pierre Bayle.	Michel Darras.	Jean Geoffroy.
Mme Marie-Claude	Marcel Debarge.	Mme Cécile Goldet.
Beaudeau.	André Delelis.	Roland Grimaldi.
Jean-Luc Bécart.	Gérard Delfau.	Robert Guillaume.
Noël Berrier.	Lucien DeMas.	Bernard-Michel Hugo
Jacques Bialski.	Bernard Desbrière.	(Yvelines).
Mme Danielle	Michel Dreyfus-	Maurice Janetti.
Bidard-Reydet.	Schmidt.	Philippe Labeyrie.
Marc Bœuf	Henri Duffaut.	Tony Larue.
Charles Bonifay.	Jacques Durand	Robert Laucournet.
Marcel Bony	(Tarn)	Mme Geneviève
Serge Boucheny.	Jacques Eberhard.	Le Bellegou-Béguin.
Jacques Carat.	Léon Eeckhoutte.	Bastien Leclca.
Michel Charasse.	Jules Faigt.	Charles Lederman.
William Chervy.	Claude Fuzier.	Fernand Lefort.

Louis Longequeue.
Mme Hélène Luc.
Philippe Madrelle.
Michel Manet.
James Marson.
René Martin
(Yvelines).
Jean-Pierre Masseret
Pierre Matraja.
André Méric
Mme Monique Midy.
Louis Minetti.
Michel Moreigne.
Pierre Noé.

Jean Ooghe.
Bernard Parmantier.
Daniel Percheron.
Mme Rolande
Perlican
Louis Perrein.
Jean Peyraffitte.
Maurice Pic
Marc Plantegenest.
Robert Pontillon.
Roger Quilliot.
Albert Ramassamy.
Mlle Irma Rapuzzi.
René Régnault.
Ivan Renar.

Roger Rinchet.
Marcel Rosette.
Gérard Roujas.
André Rouvière.
Guy Schmaus.
Robert Schwint.
Franck Sérusclat.
Edouard Soldani.
Paul Souffrin.
Edgar Tailhades.
Raymond Tarcy.
Fernand Tardy.
Camille Vallin.
Marcel Vidal.
Hector Viron.

Pierre Jeambrun.
Charles Jolibois.
André Jouany.
Louis Jung.
Paul Kauss.
Pierre Lacour.
Christian
de La Malène.
Jacques Larché.
Bernard Laurent.
Guy de La Verpillière
Louis Lazuech.
Henri Le Breton.
Jean Lecanuet.
France Léchenault.
Yves Le Cozannet.
Modeste Leguez.
Bernard Legrand
(Loire-Atlantique).
Jean-François
Le Grand (Manche)
Edouard Le Jeune
(Finistère).
Max Lejeune
(Somme).
Bernard Lemarié.
Charles-Edmond
Lenglet.
Roger Lise.
Georges Lombard
(Finistère).
Maurice Lombard
(Côte-d'Or).
Pierre Louvot.
Roland du Luart.
Marcel Lucotte.
Jacques Machet.
Jean Madelain.
Paul Malassagne.
Guy Malé.
Kléber Malécot.
Hubert Martin
(Meurthe-et-
Moselle).

Christian Masson
(Ardennes).
Paul Masson (Loiret).
Serge Mathieu.
Michel Maurice-
Bokanowski.
Jacques Ménard.
Jean Mercier (Rhône).
Louis Mercier (Loire).
Pierre Merli.
Daniel Millaud.
Michel Miroudot.
Josy Moinet.
René Monory.
Claude Mont.
Geoffroy
de Montalembert.
Jacques Mossion.
Arthur Moulin.
Georges Mouly.
Jacques Moutet.
Jean Natali.
Lucien Neuwirth.
Henri Olivier.
Charles Ornano.
Paul d'Ornano.
Dominique Pado.
Francis Palmero.
Sosefo Makapé
Papilio.
Charles Pasqua.
Bernard Pellarin.
Jacques Pelletier.
Hubert Peyou.
Jean-François Pintat
Alain Pluchet.
Raymond Poirier.
Christian Poncelet.
Henri Portier.
Roger Poudonson.
Richard Pouille.
Claude Prouvoyeur.
Jean Puech.
André Rabineau.

Jean-Marie Rausch.
Joseph Raybaud.
Michel Rigou.
Paul Robert.
Jean Roger.
Josselin de Rohan.
Roger Romani.
Jules Roujon.
Olivier Roux.
Marcel Rudloff.
Roland Ruet.
Michel Rufin.
Pierre Salvi.
Pierre Schiélé.
Maurice Schumann.
Abel Sempé.
Paul Séramy.
Pierre Sicard.
Michel Sordel.
Raymond Soucaret.
Michel Souplet.
Louis Souvet.
Pierre-Christian
Taittinger.
Jacques Thyraud.
Jean-Pierre Tizon.
Henri Torre.
Jacques Toutain.
René Travert.
Georges Treille.
Dick Ukeiwé.
Jacques Valade.
Edmond Valcin.
Pierre Vallon.
Albert Vecten.
Louis Virapoullé.
Albert Voilquin.
André-Georges
Voisin.
Frédéric Wirth.
Charles Zwickert.

Ont voté contre :

MM
François Abadie.
Michel d'Aillières.
Paul Alduy
Michel Alloncle.
Jean Amelin
Hubert d'Andigné.
Jean Arthuis
Alphonse Arzel.
José Balarelló.
René Ballayer.
Bernard Barbier.
Jean-Paul Bataille.
Charles Beaupetit.
Marc Bécam.
Henri Belcour.
Paul Bénard.
Jean Bénard
Mousseaux.
Jean Beranger.
Georges Berchet.
Guy Besse.
André Bettencourt.
Jean-Pierre Blanc.
Maurice Blin.
André Bohl.
Roger Boileau.
Stéphane Bonduel.
Edouard Bonnefous.
Christian Bonnet.
Charles Bosson.
Jean-Marie Bouloux.
Amédée Bouquerel.
Yvon Bourges.
Raymond Bourguine.
Philippe de
Bourgoing.
Raymond Bouvier.
Jean Boyer (Isère).
Louis Boyer (Loiret).

Jacques Braconnier.
Pierre Brantus.
Louis Brives.
Raymond Brun.
Guy Cabanel.
Louis Caiveau.
Michel Caldagués.
Jean-Pierre Cantegrif.
Marc Castex.
Jean Cauchon.
Auguste Cazalet.
Pierre Ceccaldi-
Pavard.
Jean Chamant.
Jean-Paul
Chambriard.
Jacques Chaumont.
Michel Chauty.
Adolphe Chauvin.
Jean Chérioux.
Auguste Chupin.
Jean Cluzel.
Jean Colin.
Henri Collard.
François Collet.
Henri Collette.
Francisque Collomb.
Charles-Henri de
Cossé-Brissac.
Pierre Croze.
Michel Crucis.
Charles de Cuttoli.
Etienne Dailly.
Marcel Daunay.
Luc Dejoie.
Jean Delaneau.
Jacques Delong.
Charles Descours.
Jacques Descours
Desacres.

Emile Didier.
André Diligent.
Franz Duboscq.
Michel Durafour.
Yves Durand
(Vendée).
Henri Elby.
Edgar Faure (Doubs).
Jean Faure (Isère).
Maurice Faure (Lot).
Charles Ferrant.
Louis de La Forest.
Marcel Fortier.
André Fosset.
Jean-Pierre Fourcade.
Philippe François.
Jean François-Poncet.
Jean Francou.
Jacques Genton.
Alfred Gérin.
François Giacobbi.
Michel Giraud
(Val-de-Marne).
Jean-Marie Girault
(Calvados).
Paul Girod (Aisne).
Henri Goetschy.
Yves Goussebaire-
Dupin.
Adrien Gouteyron.
Paul Guillaumot.
Jacques Habert.
Marcel Henry.
Rémi Herment.
Daniel Hoeffel.
Jean Huchon.
Bernard-Charles
Hugo (Ardèche).
Claude Huriet.
Roger Husson.

N'a pas pris part au vote :

M. Gilbert Baument.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Alain Poher, président du Sénat, et Pierre Carous, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.