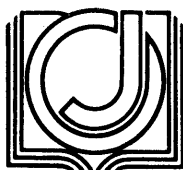

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION,
RÉDACTION ET ADMINISTRATION
26, rue Desaix, 75727 Paris CEDEX 15.



TÉLÉPHONE :
Rens. (1) 45-75-62-31 Adm. (1) 45-78-61-39
TELEX 201176 F DIR JO PARIS

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1987-1988

COMPTE RENDU INTÉGRAL

5^e SÉANCE

Séance du mardi 13 octobre 1987

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. Procès-verbal (p. 3103).

2. Visibilité des amers, des feux et des phares et champ de vue des centres de surveillance de la navigation maritime. - Adoption d'un projet de loi (p. 3103).

Discussion générale : MM. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer ; Louis de Catuelan, rapporteur de la commission des affaires économiques ; André Duroméa.
Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er}. - Adoption (p. 3105)

Article 2 (p. 3106)

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

Articles 3 et 4. - Adoption (p. 3106)

Article 5 (p. 3106)

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

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

Adoption de l'article modifié.

Article 6 (p. 3106)

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

Adoption de l'article modifié.

Articles 7 et 8. - Adoption (p. 3107)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

3. Transmission d'un projet de loi (p. 3107).

4. Ordre du jour (p. 3107).

COMPTE RENDU INTEGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à seize heures cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

2

VISIBILITÉ DES AMERS, DES FEUX ET DES PHARES ET CHAMP DE VUE DES CENTRES DE SURVEILLANCE DE LA NAVIGATION MARITIME

Adoption d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 142, 1986-1987), relatif à la visibilité des amers, des feux et des phares et au champ de vue des centres de surveillance de la navigation maritime. [Rapport n° 30 (1987-1988).]

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, chacun d'entre nous connaît l'importance vitale que présentent, pour les navigateurs, la visibilité des installations de signalisation maritime et le champ de vue des centres de surveillance de la navigation.

La protection de la visibilité des installations relevant du département de la marine a fait l'objet de mesures législatives anciennes, auxquelles il n'est pas proposé de toucher.

Mais, s'agissant des installations civiles, le régime législatif de protection est apparu incomplet, en raison d'évolutions imprévisibles à l'époque où les textes actuellement en vigueur ont été adoptés.

Ces textes, notamment, ne pouvaient pas prévoir la nécessité de protéger le champ de vue des C.R.O.S.S. - centres régionaux opérationnels de surveillance et de sécurité - qui n'ont été créés que récemment, par un décret de 1983.

Ils avaient évidemment pris en compte le fait que la bonne visibilité d'un phare passe par l'absence d'obstacle entre ce phare et l'observateur. Mais ils n'avaient pu prendre en compte, par exemple, le fait que l'arrière-plan du phare peut être constitué de matériaux réfléchissants, avec lesquels il pourrait se confondre ; or, la réalisation de façades en panneaux de verre s'est beaucoup développée ces dernières années.

Le projet de loi qui vous est présenté tend à remédier à ces insuffisances. Il se substitue, pour des raisons de clarté juridique, à la loi de 1957, dont l'abrogation est prévue.

Il a appelé une appréciation favorable de la part de votre rapporteur, que je tiens à remercier, en conclusion de cette présentation.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, mes chers collègues, comme l'a indiqué M. le secrétaire d'Etat, le présent projet de loi a pour objet l'amélioration de la visibilité des ouvrages d'assistance à la navigation et le renforcement de la protection des champs de vue des centres de surveillance de la navigation.

La législation en cette matière est déjà ancienne puisqu'elle résulte, d'une part, d'une loi de 1895, elle-même modifiée par une loi du 27 mars 1933, textes qui ont établi des normes de conservation et de protection des installations électroséaphoriques militaires, d'autre part, d'une loi du 2 mars 1957, qui a étendu aux amers et aux phares civils le dispositif de sauvegarde des ouvrages militaires.

Cette législation porte notamment qu'un décret en Conseil d'Etat fixe pour chaque installation les champs de vue et les parties protégées ; elle prévoit également des contraventions pour les infractions constatées.

Compte tenu de son ancienneté, ce dispositif présente deux types de lacunes. D'une part, la désignation claire des ouvrages à protéger ne vise pas les centres civils de surveillance de la navigation, dont la création est récente.

D'autre part, comme le souligne l'exposé des motifs du projet de loi, la description incomplète des servitudes ne permet pas, de jour, de prévenir certaines confusions de couleur entre les amers et certains parements d'immeubles avoisinants et, de nuit, d'éviter des risques de confusion entre les feux de signalisation maritime et d'autres éclairages.

Les dispositions qui nous sont proposées concernent exclusivement les installations civiles et visent donc à améliorer la protection visuelle de ces ouvrages et à inclure dans le champ d'application de cette législation les nouveaux centres de surveillance du trafic maritime.

Votre commission souhaite saisir une occasion qui, somme toute, n'est donnée que tous les trente ans au Parlement - les derniers textes législatifs en cette matière datent respectivement de 1933 et de 1957 - pour insister sur l'importance du bon fonctionnement du système de surveillance et de signalisation de la navigation maritime dans notre pays.

J'ajouterai, à titre personnel, le souhait que les systèmes de signalisation A et B soient harmonisés : lorsqu'on navigue aux Antilles, il faut inverser les couleurs, comme si l'on changeait d'hémisphère. Envisagez-vous des mesures de coordination, en ce domaine monsieur le secrétaire d'Etat ?

Afin de donner au rapport le témoignage du vécu et, si possible, de proposer diverses mesures nécessaires qui ne peuvent manquer de requérir des moyens, j'ai embarqué sur le *Georges de Joly*, la plus grosse unité du service des phares et balises, et assisté ainsi à diverses et intéressantes opérations d'entretien de balises, de repérage d'amers, et constaté la nécessité de mise en état des champs de vue, objet précisément du rapport.

En votre nom, mes chers collègues, je me suis entretenu avec les délégués de l'équipage qui avaient demandé à me rencontrer. Nous avons eu ainsi un intéressant échange de vues et je ne ferai pas mystère que j'ai été sensible à beaucoup de remarques entendues.

L'analyse du système actuel d'assistance à la navigation permet d'opérer deux types de constatations.

D'une part, il existe un contraste entre la sophistication accélérée des techniques de navigation, qui repose de plus en plus sur l'usage des ondes et des satellites, et la permanence

du facteur humain dans le maintien de la sécurité en mer. Sur ce dernier point, votre rapporteur se doit de souligner que les perfectionnements technologiques n'apporteront jamais une fiabilité totale, ce qui est d'autant plus regrettable que la croissance du tonnage des bâtiments est la cause d'une aggravation des conséquences d'éventuels accidents.

C'est dans un tel contexte général et compte tenu des conséquences à en tirer que j'ai demandé au président du groupe sénatorial de la mer de suggérer qu'un débat s'instaure.

D'autre part, il existe une ligne de partage encore très nette entre les usagers des systèmes d'aide à la navigation. L'assistance par satellite, l'utilisation des zones de séparation de trafic et des centres de surveillance s'adressent plus naturellement à la navigation hauturière qu'à la navigation côtière. A l'opposé, les phares, les amers et les balises sont très largement employés par les pêcheurs et les plaisanciers. J'indique à ce propos que le nombre des plaisanciers est actuellement évalué à 3 millions pour la métropole et l'outre-mer.

Ce second constat autorise à s'interroger sur les moyens confiés au service public intéressé.

L'administration des phares et balises - qui existe depuis 1792 - gère aujourd'hui 1 333 phares et feux, 860 bouées lumineuses et 929 bouées non lumineuses. En outre, elle contrôle ou entretient près de 2 000 amers - je précise qu'il s'agit d'églises ou de châteaux d'eau, ou de tout autre point remarquable, situés sur la côte et destinés à servir au repérage des navires.

L'administration doit également assurer le bon fonctionnement des signalisations radioélectriques : vingt-neuf balises répondeuses de radar, quarante-neuf radiophares et radiobalises et, partie la plus moderne de son activité, cinquante-six stations de système électronique de position en mer ainsi que quatorze systèmes de position à l'entrée des ports.

Cette activité, dont votre rapporteur tient à souligner qu'elle est exercée avec compétence et dévouement, s'applique à des milliers de kilomètres de côtes et à des centaines de milliers de kilomètres carrés d'espaces maritimes, en métropole et outre-mer.

Elle concerne donc la sécurité des navires - notamment à l'entrée des ports - le confort de la navigation, le sauvetage en mer et, pour la pêche côtière, le repérage des bases.

Aussi doit-on se féliciter qu'en dépit de l'augmentation de ses tâches ce service public soit assuré par moins de 2 000 personnes et à effectif constant depuis 1973.

Mais peut-être y aurait-il intérêt à renforcer, ne serait-ce que de façon transitoire, les moyens affectés à ce service public pour améliorer la sécurité de la navigation dans ses deux composantes que sont les techniques électroniques et les procédés traditionnels.

L'importance du maintien - la coque du baliseur sur lequel j'étais datait de 1929 et l'on peut se poser des questions au sujet du matériel - et de la protection des marques visuelles est une évidence plus criante qu'il n'y paraît. A ce sujet, il n'est que de constater les protestations unanimes dès que l'on veut retirer une balise du service.

Dans le premier cas, il est apparu que nos systèmes d'assistance à la navigation, bien que s'étant modernisés, accusent un certain retard par rapport à ceux de nos partenaires de la Communauté. L'harmonisation prévue par l'Acte unique européen pourrait être l'occasion d'accélérer la modernisation de ces systèmes.

A l'opposé, s'agissant des phares, balises et amers, votre rapporteur a pu constater l'existence de difficultés d'entretien. J'ai cité dans mon rapport quelques exemples à propos de l'article 4. Or, je tiens à rappeler l'importance du bon fonctionnement des ouvrages d'assistance passive à la navigation aussi bien pour la sécurité des usagers qu'en vue de l'utilisation de ressources halieutiques par les pêcheurs côtiers.

Tout cela peut sembler abstrait s'il n'y avait des fortunes de mer pour nous rappeler la réalité. Je citerai, à titre d'exemple, monsieur le secrétaire d'Etat, la catastrophe du paquebot *Champollion*, en 1952, près des côtes égyptiennes, après trente-deux années de bons et loyaux services, parce qu'une signalisation de l'aérodrome d'Alexandrie avait été déplacée la nuit sans qu'on ait prévenu le service de la navigation.

Cela a valu la perte du paquebot. Il me semble assez intéressant de citer cet exemple.

J'appelle votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur la forte diminution des crédits du chapitre 53-32, articles 70 et 80, destinés à l'investissement des ouvrages de signalisation maritime en métropole et outre-mer. Peut-être aurons-nous l'occasion de débattre de ce sujet lors de l'examen de votre budget.

Sous réserve des observations présentées et des amendements qu'elle propose, votre commission des affaires économiques et du Plan a donné un avis favorable à l'adoption du présent projet de loi. (*Applaudissements.*)

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

M. André Duroméa. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le texte qui nous est proposé aujourd'hui concerne la visibilité des amers, des feux et des phares et le champ de vue des centres de surveillance de la navigation maritime. Il vise à améliorer la sécurité et, bien entendu, nous le voterons. Mais il ne permettra pas, hélas ! de contrebalancer les effets néfastes de la politique gouvernementale dans le domaine maritime et ses implications dans le domaine de la sécurité.

En effet, après avoir analysé le projet de budget pour 1988, je constate que les crédits destinés à la sécurité maritime baissent une nouvelle fois cette année, après l'abandon de la mise en place de l'aide majeure d'Ouessant l'an passé, le désarmement de deux remorqueurs et la réduction des équipages sur les autres remorqueurs des Abeilles internationales, qui assurent la sécurité en mer. Les crédits de missions de service public en mer qui figurent au budget de la défense baissent de près de 20 p. 100.

Globalement, les crédits pour 1988 destinés à la police maritime et à la signalisation maritime diminuent de 3,3 p. 100.

Les autorisations de programme et les crédits d'équipement sont en baisse respectivement de 9,7 p. 100 et de 8,3 p. 100.

Les crédits d'équipement destinés à la signalisation maritime en métropole baissent, eux, de façon encore plus significative, de 12,8 p. 100 en ce qui concerne les autorisations de programme et de 23,9 p. 100 en ce qui concerne les crédits de paiement.

Ces crédits concernent les grosses réparations des ouvrages de signalisations maritimes et de la flottille, le renouvellement du matériel, la restructuration du balisage flottant, la rénovation des moyens, l'automatisation des phares et des feux.

Pourtant, vous le savez bien, il serait nécessaire, en particulier, d'engager le renouvellement des baliseurs, qui ont été construits pour la plupart entre 1946 et 1948.

Par ailleurs, les événements tragiques de cette année montrent qu'il est nécessaire de rendre plus sûrs les navires, de combattre tous les risques d'accidents. Ils démontrent aussi la nécessité de renforcer les moyens de fonctionnement des commissions nationales et régionales de sécurité. Ils montrent la nécessité de poursuivre l'effort d'inspection des navires étrangers.

En disant cela, je pense particulièrement à la collision entre un pétrolier japonais et un pétrolier grec qui s'est produite le 23 juin dernier entre Le Havre et Rouen, sur la Seine.

On peut imaginer les conséquences beaucoup plus dramatiques encore si cette collision s'était produite à quelques kilomètres de là.

Ces navires traversent, en effet, des zones à forte densité de population ou à forte densité industrielle comportant des industries à haut risque technologique dans cette vallée de la Seine.

Cet accident s'est produit dans une situation de déréglementation, de dénormalisation à l'échelon international, de développement des pavillons de complaisance et de réduction des effectifs à bord.

Etant donné l'automatisation des navires, la présence humaine est quasi inexistante dans les machines, avec tous les risques que cela peut entraîner.

Grâce aux pavillons de complaisance, se développe la navigation des navires âgés, qui augmentent les risques d'événements de mer et sont armés par des équipages exploités à des conditions scandaleuses.

Il s'agit d'un recul de société digne des siècles passés. Le nœud du problème réside dans la recherche d'un profit maximum allant à l'encontre d'un investissement à long terme dans l'intérêt des hommes.

Cette forme d'exploitation des navires signifie, non seulement une concurrence déloyale, mais aussi une régression sociale pour les marins.

C'est pourquoi je regrette que le Gouvernement et les armateurs français s'engagent dans cette voie.

Notre flotte de commerce est passée au vingt-deuxième rang mondial.

En un an, elle a perdu cinquante-neuf unités et 2 000 navigateurs. Notre pavillon n'assure plus que 15 p. 100 de notre commerce extérieur maritime.

Vous affirmez, vous, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'elle se situe au huitième rang des puissances maritimes avec ses activités sous pavillon de complaisance.

Les navigateurs au chômage apprécieront.

Je le sais, vous m'avez dit un jour dans cette enceinte que la place d'une nation maritime ne se juge pas au nombre de navires et au nombre de marins français.

Si l'on suivait cette logique dans d'autres domaines, on pourrait annoncer que la sidérurgie, le textile, la construction navale sont exsangues sur notre sol, mais que la France y tient dans le monde un rang honorable du fait de ses intérêts en Corée, au Brésil, aux U.S.A. et ailleurs.

Tout cela n'est pas étranger à notre débat sur la sécurité.

Trop souvent, on invoque la « fatalité » ou l'erreur humaine, ou la pièce qui casse de manière absolument imprévisible, afin de nous faire penser que les risques technologiques sont inévitables dans le processus moderne de production.

Cet accident pose, une nouvelle fois, la question des solutions techniques à la prévention, solutions connues mais non appliquées pour des raisons spéculatives, alors que les coûts sociaux des accidents sont infiniment supérieurs à l'investissement qui aurait pu les empêcher, sans parler de coût en vie humaine et des conséquences dramatiques pour les familles.

Il est donc nécessaire que ces conventions internationales, qui prévoient des mesures telles que l'inertage et le dégazage, s'appliquent à l'ensemble des navires, quels que soient leur âge ou leur tonnage, et que les ports disposent d'unités de traitement afin de limiter les risques d'accident et de pollution. Il serait nécessaire qu'une telle mesure soit prise rapidement par l'Organisation maritime internationale et que l'on n'attende pas de nouvelles catastrophes pour la mettre en place.

S'agissant des moyens d'intervention, il est nécessaire d'installer un poste de secours doté des moyens adéquats qui pourrait se situer à mi-parcours entre Le Havre et Rouen.

En effet, il est essentiel que les nombreux navires qui empruntent quotidiennement cet axe indispensable pour l'activité économique et l'emploi de milliers de personnes de notre région et de notre département puisse le faire dans des conditions de sécurité maximales.

L'expérience montre que les économies réalisées sur la sécurité coûtent ensuite très cher.

Tout cela confirme ce que députés et sénateurs communistes demandent depuis longtemps. La France a besoin d'une autre politique, conforme à la sécurité et donc à l'intérêt national, à l'indépendance et à l'emploi.

Pour ma part, je continuerai à œuvrer en appelant le monde maritime et l'ensemble de la population à se rassembler pour imposer d'autres choix. Néanmoins, monsieur le secrétaire d'Etat, nous voterons le texte que vous nous avez présenté. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, une question a été posée par M. le rapporteur sur l'harmonisation des règles de balisage et sur cette aberration que l'on constate - le terme n'est pas trop fort - dans les Antilles. Ce problème est bien connu de l'administration française, puisque celle-ci a pris l'initiative de promouvoir l'harmonisation la plus grande possible des règles au sein des instances internationales, dès 1972.

Un accord a été obtenu en 1981 à l'O.M.I., qui a abouti à l'uniformisation quasi complète des règles, à l'exception, malheureusement, des marques latérales des chenaux d'accès.

S'agissant de ces marques, sont en vigueur deux normes : l'une est applicable au continent américain, au Japon et aux Philippines, et l'autre au reste du monde. Cela aboutit à une situation aberrante pour notre pays.

Pour y remédier, l'O.M.I. a, à notre demande, inscrit à son programme de travail la poursuite des travaux d'harmonisation, mais à partir de l'année prochaine. Nous ferons tous nos efforts pour que cette harmonisation puisse être effective rapidement.

Par ailleurs, en ce qui concerne les questions budgétaires, je donnerai simplement rendez-vous à M. Duroméa lors de l'examen des crédits de mon département ministériel. Je pourrai alors le renseigner très utilement et très sereinement sur l'évolution des crédits. En effet - je pourrai le lui démontrer - nous faisons des efforts accrus dans tous les domaines du secteur maritime où des investissements sont effectués.

Je voudrais simplement attirer son attention sur le fait que l'abandon de l'aide majeure à la navigation, que j'aurais pour ma part qualifié d'erreur majeure en matière de navigation, a permis d'augmenter la dotation pour 1987 de 20 millions de francs en ce qui concerne le service des phares et balises, par rapport aux années antérieures, durant lesquelles, il faut bien le dire, le montant de ces crédits avait atteint un niveau très préoccupant. Vous vous étiez d'ailleurs associé, monsieur le sénateur, à ceux qui avaient abouti, à l'époque, à cette diminution des moyens.

M. Emmanuel Hamel. Excellent rappel !

M. Paul Souffrin. Nous en reparlerons.

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. D'autre part, l'abandon de l'aide majeure à la navigation a permis d'engager en 1987 la construction d'un nouveau baliseur. Il était grand temps puisque, c'est vrai, c'était le premier depuis 1948. Nous sommes donc à nouveau sur la bonne voie.

Je reconnais qu'il ne faut pas lésiner sur les moyens à consacrer à la sécurité. Il est important que les navires puissent circuler dans les meilleures conditions.

Vous avez évoqué, monsieur le sénateur - je le comprends tout à fait - le problème de la circulation entre Le Havre et Rouen, en particulier la collision qui s'est produite cet été. Je ne partagerai toutefois pas entièrement votre analyse en la matière. J'indiquerai simplement que nous avons effectivement estimé que certaines règles devaient être renforcées.

L'inertage des navires, en particulier, n'est obligatoire qu'à partir d'un niveau, selon nous, trop élevé. J'ai demandé qu'il soit abaissé. Mais, comme vous le savez, cela ne dépend pas d'une mesure nationale, il appartient, en effet, à l'O.M.I. - organisation maritime internationale - de se prononcer sur ce point. En tout cas, la France demandera que le seuil soit abaissé de manière significative.

Enfin, s'agissant du rang de notre flotte de commerce, je ne m'engagerai pas dans une discussion trop longue sur la place que nous occupons. Nous aurons l'occasion de revenir sur cette question pendant la discussion budgétaire. J'estime cependant que l'on ne peut pas décemment affirmer que seulement 15 p. 100 des marchandises destinées à notre pays sont transportées sous pavillon français. C'est complètement faux et j'en apporterai la démonstration le moment venu.

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}. - Le champ de vue des centres de surveillance de la navigation, la perception visuelle des amers, des feux et des phares, l'identification de ces repères à partir de leurs caractères ou des signaux lumineux émis sont protégés par des servitudes instituées conformément à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Article 2

M. le président. « Art. 2. - Les limites des zones soumises aux servitudes et celles des contraintes mentionnées aux articles 3 et 4 de la présente loi qui s'y appliquent sont fixées par décret pris pour chaque amer, feu, phare et centre de surveillance de la navigation après enquête faite comme en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique ; le décret est pris en Conseil d'Etat lorsque le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête a émis un avis défavorable.

« Les zones soumises à servitude peuvent être réduites ou supprimées par décret. »

Par amendement n° 1, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début du premier alinéa de cet article :

« Les limites des zones soumises aux servitudes mentionnées à l'article premier et la nature des contraintes mentionnées aux articles 3 et 4 sont ... »

La parole est à M. le rapporteur.

Louis de Catuelan, rapporteur. Il s'agit simplement d'un amendement de forme, monsieur le président.

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Favorable.

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. Personne ne demande la parole ?...

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

(L'article 2 est adopté.)

Articles 3 et 4

M. le président. « Art. 3. - Les décrets prévus à l'article 2 peuvent prescrire que dans tout ou partie des zones de servitudes délimitées conformément aux dispositions de l'article 2, aucune construction ne sera édifiée ou agrandie sans l'autorisation du ministre chargé des phares et balises et de la navigation. » - *(Adopté.)*

« Art. 4. - Dans tout ou partie de ces mêmes zones de servitudes, les décrets mentionnés à l'article 2 peuvent interdire :

« 1. De laisser croître les plantations à une hauteur telle que la visibilité et l'identification des amers, feux et phares ou que les vues depuis les centres de surveillance puissent être gênées ;

« 2. De propager à partir d'installations permanentes des fumées gênantes pour la visibilité, l'identification des amers, feux et phares et les vues depuis les centres de surveillance de la navigation ;

« 3. D'utiliser, pour les revêtements extérieurs des constructions, des couleurs ou des matériaux réfléchissants de nature à réduire l'effet de contraste des amers, des feux et des phares ;

« 4. De mettre en place tout dispositif visuel de nature à créer une confusion avec les amers, feux et phares. » - *(Adopté.)*

Article 5

M. le président. « Art. 5. - La suppression ou la modification des éléments gênants énumérés à l'article 4 et existant à la date d'institution de chaque servitude peut être ordonnée par le représentant de l'Etat dans le département, moyennant indemnité préalable.

« A défaut d'accord amiable cette indemnité est fixée comme en matière d'expropriation pour chaque cause d'utilité publique. »

Par amendement n° 2, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de compléter le premier alinéa de cet article par la phrase suivante :

« Cette indemnité doit couvrir les frais exposés en vue de la suppression ou de la modification des éléments gênants visés à l'article 4 et réparer les dommages qui pourraient en résulter. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Cet amendement se justifie par son texte même.

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

M. Ambroise Guellec, 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. Par amendement n° 3, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, au deuxième alinéa de l'article 5 de supprimer le mot : « chaque ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de forme.

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat. Avis favorable, monsieur le président.

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

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

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 5, modifié.

(L'article 5 est adopté.)

Article 6

M. le président. « Art. 6. - Les infractions aux dispositions des articles 3 et 4 sont recherchées et constatées par :

« 1. Les officiers et agents de police judiciaire ;

« 2. Les fonctionnaires des services chargés des phares et balises et de la navigation, dûment assermentés ;

« 3. Les officiers et officiers mariniers de la marine nationale, dûment assermentés.

« Ces infractions constituent des contraventions de grande voirie poursuivies et réprimées par la voie administrative.

« Les contrevenants sont tenus de démolir les constructions mentionnées à l'article 3 indûment exécutées et de faire cesser les gênes mentionnées à l'article 4, le tout à leurs frais. En outre, ils encourent les amendes fixées par décret en Conseil d'Etat et dont le montant n'excédera pas le maximum prévu par les contraventions de police. »

Par amendement n° 4, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le début de la première phrase du sixième alinéa de cet article :

« Dans un délai fixé par la mise en demeure et qui, sauf péril imminent, ne peut être inférieur à un mois, les contrevenants... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La commission des affaires économiques et du Plan a souhaité qu'un délai soit fixé par le législateur afin de permettre au contrevenant de se mettre en règle. Sauf péril imminent, bien entendu, elle vous propose de fixer ce délai à un mois, quitte à laisser à l'administration la possibilité de proposer des délais plus longs en fonction de l'importance des travaux nécessités par la protection des ouvrages d'assistance à la navigation ou des centres de surveillance.

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

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer. Avis favorable, monsieur le président.

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. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6, ainsi modifié.

(L'article 6 est adopté.)

Articles 7 et 8

M. le président. « Art. 7. - La loi n° 57-262 du 2 mars 1957 étendant aux amers et aux phares les dispositions de la loi du 18 juillet 1895, modifiée par la loi du 27 mai 1933, concernant la détermination et la protection des champs de vue des postes électro-sémaphoriques, est abrogée.

« Les champs de vue et les servitudes instituées en application de la loi du 2 mars 1957 sont maintenus. Leurs modifications sont soumises aux dispositions de la présente loi. Les infractions auxdites servitudes sont recherchées, constatées et poursuivies conformément aux dispositions de l'article 6 de la présente loi. » (Adopté.)

« Art. 8. - Les conditions d'application de la présente loi sont fixées 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.)

3

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à la lutte contre le trafic de stupéfiants et modifiant certaines dispositions du code pénal.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 41, 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. (Assentiments.)

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 15 octobre 1987, à quinze heures et le soir :

1. - Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes.

2. - Scrutin pour l'élection des membres de la commission chargée d'examiner la proposition de résolution (n° 36, 1987-1988), adoptée par l'Assemblée nationale, portant mise en accusation de M. Christian Nucci, ancien ministre délégué auprès du ministre des relations extérieures, chargé de la coopération et du développement, devant la Haute Cour de justice.

Ce scrutin aura lieu, conformément à l'article 61 du règlement, dans la salle des conférences, pendant la séance publique.

3. - Discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi (n° 239, 1986-1987) relatif à la mutualisation de la Caisse nationale de crédit agricole.

Rapport (n° 29, 1987-1988) de M. Roland du Luart fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Avis (n° 28, 1987-1988) de M. Etienne Dailly fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Avis (n° 34, 1987-1988) de M. Philippe François fait au nom de la commission des affaires économiques et du plan.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 29 bis, alinéa 3, du règlement, aucune inscription de parole dans la discussion générale de ce projet de loi n'est plus recevable.

Délai limite pour le dépôt des amendements à un projet et à deux propositions de loi

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements :

1° Au projet de loi d'amélioration de la décentralisation (urgence déclarée) (n° 351, 1986-1987) est fixé au lundi 19 octobre à dix-sept heures ;

2° A la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, relative à la protection des topographies de produits semi-conducteurs et à l'organisation de l'Institut national de la propriété industrielle (n° 344, 1986-1987) ;

3° A la deuxième lecture de la proposition de loi, modifiée par l'Assemblée nationale, visant à garantir le libre exercice de la profession de géomètre-expert (n° 367, 1986-1987) est fixé au mercredi 21 octobre 1987, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans un débat

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'alinéa 3 de l'article 29 bis du règlement, les inscriptions de parole dans la discussion générale du projet de loi d'amélioration de la décentralisation (urgence déclarée) (n° 351, 1986-1987) devront être faites au service de la séance avant le lundi 19 octobre 1987 à dix-huit heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures quarante.)

Le Directeur

du service du compte rendu sténographique,
ROBERT ETIENNE

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

(Application des articles 76 et 78 du Règlement)

Découpage cantonal dans le département de la Martinique

243. - 13 octobre 1987. - **M. Roger Lise** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le découpage cantonal intervenu fin 1984, lequel a tout particulièrement lésé les communes rurales du département de la Martinique. Interrogé sur ce sujet, son prédécesseur lui avait certifié qu'aucune fusion de cantons ruraux n'était envisagée : l'expérience a cependant prouvé que tel ne fut pas le cas. Dans la perspective du prochain renouvellement cantonal et afin d'assurer une meilleure représentation du monde rural au sein de l'assemblée départementale, il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il envisage pour rétablir les cantons ruraux ayant fait l'objet d'un regroupement autoritaire (n° 243).

Concurrence entre les centres mutualistes et les opticiens libéraux

244. - 13 octobre 1987. - **M. Jean Colin** expose à **Mme le ministre délégué auprès du ministre des affaires sociales et de l'emploi, chargé de la santé et de la famille**, que la prolifération des centres mutualistes, en concurrence avec les opticiens libéraux, risque de causer un dommage irréversible à ces derniers, en raison du nombre toujours accru de ces centres qui bénéficient d'avantages fiscaux importants et qui sont pour la plupart ouverts à tous en violation des dispositions du décret n° 64-827 du 23 juillet 1964. Il lui demande quelles mesures elle envisage de prendre, dans le cadre de la politique du Gouvernement qui tend à encourager les initiatives privées, pour que l'évolution très grave définie ci-dessus ne conduise pas à une condamnation sans appel des opticiens libéraux. Il souhaiterait savoir également si les délibérations prises par certaines municipalités, qui vont jusqu'à garantir des emprunts pour la réalisation de tels centres, ne doivent pas être déférées de manière systématique, par les commissaires de la République, devant les tribunaux administratifs (n° 244).

*Mesures envisagées pour remédier à la situation de l'archipel
de Saint-Pierre-et-Miquelon en matière de pêche*

245. - 13 octobre 1987. - Comme il était prévisible, et en dépit - ou à cause... - d'une excellente amitié franco-canadienne dans d'autres domaines encore tout récemment et officiellement proclamée, les négociations qui duraient depuis dix ans entre Paris et Ottawa sur la délimitation de la zone économique française autour de Saint-Pierre-et-Miquelon et sur les « quotas de pêche » viennent de se terminer sur un constat d'échec... et sur un inévitable recours à l'arbitrage. Rappelant à cette occasion ses constantes interventions auprès des successifs gouvernements pour la prise en compte prioritaire des intérêts de la pêche saint-pierraise et miquelonnaise, et sa dénonciation, et des reculades répétées de Paris, et de l'étranglement progressif de l'économie locale perpétré par Ottawa, **M. Albert Pen** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la mer** de bien vou-

loir lui faire connaître les mesures que compte prendre le Gouvernement pour pallier une situation devenue catastrophique pour l'archipel (n° 245).

ERRATUM

Dans le *Journal officiel*, Débats parlementaires, Sénat, questions du jeudi 8 octobre 1987, p. 3063, colonne de droite, question orale sans débat n° 242 de M. Paul Loridant :

Au lieu de : « M. Paul Loridant attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'équipement, du logement, de l'aménagement du territoire et des transports, chargé des transports, sur les restrictions budgétaires... ».

Lire : « M. Paul Loridant attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'éducation nationale, chargé de la recherche et de l'enseignement supérieur, sur les restrictions budgétaires... ».