

SÉNAT

DÉBATS PARLEMENTAIRES

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS •
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15.
TELEX 201176 F DIRJO PARIS



TÉLÉPHONES :
STANDARD : (1) 40-58-75-00
ABONNEMENTS : (1) 40-58-77-77

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991-1992

COMPTE RENDU INTÉGRAL

14^e SÉANCE

Séance du vendredi 25 octobre 1991

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

1. Procès-verbal (p. 3214).

2. Dispositions diverses en matière de transports. - Adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence (p. 3214).

Discussion générale : MM. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux ; Louis de Catuelan, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Robert Vizet, Jean Simonin, Claude Estier.

M. le secrétaire d'Etat.

Clôture de la discussion générale.

M. le rapporteur.

Suspension et reprise de la séance (p. 3220)

Article 1^{er} (p. 3220)

Amendement n° 17 de M. Robert Vizet. - MM. Robert Vizet, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Rejet.

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

Amendement n° 2 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, le président, Jean Simonin. - Retrait.

Amendement n° 20 de M. Claude Estier. - MM. Claude Estier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (p. 3223)

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

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

Amendement n° 22 du Gouvernement. - MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur. - Adoption.

Amendements nos 5 de la commission, 23 du Gouvernement et 19 de M. Robert Vizet. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat, Robert Vizet. - Adoption de l'amendement n° 5, les autres amendements devenant sans objet.

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

Amendement n° 7 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Amendement n° 8 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 3225)

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

Adoption de l'article modifié.

Article 4 (p. 3226)

Amendement n° 10 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 4 (p. 3226)

Amendement n° 18 de M. Claude Estier. - MM. Claude Estier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement constituant un article additionnel.

Article 5. - Adoption (p. 3227)

Article 6 (p. 3227)

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

Adoption de l'article modifié.

Articles 7 à 9. - Adoption (p. 3227)

Article 10 (p. 3227)

Amendement n° 12 rectifié de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 11 (p. 3228)

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

Adoption de l'article modifié.

Article 12. - Adoption (p. 3228)

Article 13 (p. 3228)

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

Adoption de l'article modifié.

Article 14 (p. 3229)

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

Adoption de l'article modifié.

Article 15 (p. 3229)

Amendement n° 16 de la commission. - MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Retrait.

Adoption de l'article.

Article 16. - Adoption (p. 3229)

Article additionnel après l'article 16 (p. 3230)

Amendement n° 21 de M. Claude Estier. - MM. Claude Estier, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. - Adoption de l'amendement constituant un article additionnel.

Article 17. – Adoption (p. 3230)

Vote sur l'ensemble (p. 3230)

MM. Robert Vizet, Claude Estier, Jean Simonin, le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Adoption du projet de loi.

Suspension et reprise de la séance (p. 3220)

PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY

3. Questions orales (p. 3231).

Conséquences du veto opposé par la Commission européenne à la fusion Aérospatiale-Alénia et De Havilland (p. 3231)

Question de M. Marc Lauriol. – MM. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense ; Marc Lauriol.

Parution de manuels ne tenant pas compte du retrait de la réforme de l'orthographe (p. 3232)

Question de M. Jean Simonin. – MM. le président, Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre ; Jean Simonin.

Inscription à l'ordre du jour d'une proposition de loi permettant aux associations d'anciens combattants d'ester en justice (p. 3234)

Question de M. Jean Simonin. – MM. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants et victimes de guerre ; Jean Simonin.

Position de la France face à la situation politico-militaire dans la Corne de l'Afrique (p. 3234)

Question de M. Xavier de Villepin. – Mme Edwige Avice, ministre de la coopération et du développement ; M. Xavier de Villepin.

Politique industrielle de la France (p. 3236)

Question de M. Xavier de Villepin. – MM. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense ; Xavier de Villepin.

Position de la France à l'égard de la politique de désarmement (p. 3237)

Question de M. Robert Pagès. – MM. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense ; Robert Pagès.

Maintien de la sécurité en zone rurale (p. 3238)

Question de M. Paul Alduy. – MM. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense ; Paul Alduy.

Mise en place d'une structure de financement des usines de destruction d'ordures ménagères (p. 3239)

Question de M. Paul Alduy. – MM. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense ; Paul Alduy.

Dévolution des marchés de travaux publics en Martinique (p. 3241)

Question de M. Roger Lise. – MM. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat à la famille, aux personnes âgées et aux rapatriés ; Roger Lise.

Manque de personnels soignants à l'hôpital Georges-Clemenceau de Champcueil (Essonne) (p. 3242)

Question de M. Jean-Jacques Robert. – MM. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat à la famille, aux personnes âgées et aux rapatriés ; Jean-Jacques Robert.

4. Dessaisissement d'une commission (p. 3243).

5. Dépôt d'un rapport d'information (p. 3243).

6. Ordre du jour (p. 3243).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à neuf heures trente-cinq.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

DISPOSITIONS DIVERSES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

Adoption d'un projet de loi déclaré d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, après déclaration d'urgence, du projet de loi (n° 359, 1990-1991) portant dispositions diverses en matière de transports. [Rapport n° 36 (1991-1992).]

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat aux transports routiers et fluviaux. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais, très brièvement, vous présenter le projet de loi qui nous réunit ce matin.

Vous le savez, le Gouvernement s'est lancé dans une politique de rénovation et de développement de notre réseau navigable, et dans le cadre de la loi de finances de 1991, le Parlement a amorcé un processus de réforme.

Aujourd'hui, l'établissement public industriel et commercial est en place et il s'agit donc de compléter le dispositif d'ensemble. Il conviendra ensuite, dans quelques mois, de déposer le dernier volet de la réforme des voies navigables, concernant les personnels.

Hormis le très bref titre II, relatif aux transports routiers, l'essentiel de ce projet de loi traite de dispositions concernant les voies navigables.

Ainsi, le titre I^{er} est divisé en quatre chapitres.

Les deux premiers complètent l'article 124 de la loi de finances pour 1991, portant création de l'établissement public Voies navigables de France. Le troisième permet d'adapter la législation nationale à la suite d'une modification de la convention pour la navigation rhénane, le quatrième résulte d'une modification d'une convention franco-allemande relative à l'aménagement du Rhin.

Les modifications que nous vous proposons sont nécessaires au bon fonctionnement de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables.

Elles concernent, tout d'abord, sa dénomination - Voies navigables de France - et sa qualification en tant qu'établissement public à caractère industriel et commercial.

Ensuite, comme M. le rapporteur le soulignera tout à l'heure, l'établissement public assurera la police du domaine qui lui est confié. Les comptables procéderont au recouvrement des droits et recettes qui lui sont dus. En cas d'infraction, les personnels habilités à constater ces infractions auront accès aux biens où se trouvent les ouvrages de prises et rejet d'eau. La liste des personnels habilités est précisée.

Par souci de simplification, les titulaires de ces ouvrages hydrauliques adresseront leur déclaration et le montant de la taxe à un guichet unique, les agences financières de bassin, qui les reverseront à l'établissement public.

L'attribution par l'Etat à V.N.F. des biens meubles nécessaires à ses missions est prévue. En cas d'incidents survenant aux ouvrages et dus à la gestion antérieure à la création de V.N.F., l'Etat apportera sa garantie pendant une durée de dix ans.

Le chapitre II traite des infractions aux dispositions de l'article 4 de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin du 17 octobre 1968.

La commission centrale pour la navigation sur le Rhin a adopté des sanctions pour les bateaux de transport en infraction aux dispositions de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin.

Il s'agit d'intégrer ces dispositions en adaptant la loi française, notamment en fixant la liste des agents pouvant constater les infractions et susceptibles de saisir un bateau en infraction. Là encore, la liste des officiers ou des agents de l'établissement public qui peuvent procéder à l'appréhension des bateaux est précisée.

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

L'article 34 de la Constitution dispose que de telles servitudes ne peuvent être instituées que par la loi.

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

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

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

Il vise à harmoniser au niveau français la pénalisation des entreprises de transport européennes qui effectueraient en France du cabotage sans autorisation préalable.

Les dispositions prévues sont donc de nature à préserver l'égalité des conditions de concurrence des transporteurs opérant sur le sol national.

Tel est, mesdames, messieurs les sénateurs, l'objet - ou plutôt les objets - du projet de loi que nous vous soumettons aujourd'hui.

Vous l'avez compris, il s'agit de doter la France d'un réseau permettant d'utiliser au mieux toute la marge de manœuvre qui est la nôtre en ce qui concerne la navigation intérieure. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, ce projet de loi portant diverses dispositions en matière de transports est assez composite, mais il est principalement consacré aux voies navigables.

Il précise, notamment, le statut de l'établissement public Voies navigables de France et il tend à adapter ou à compléter certaines mesures législatives existantes pour tenir compte de conventions et de règlements communautaires.

Il permet, ainsi, d'introduire dans la législation nationale une modification de la convention pour la navigation rhénane et de tirer les conséquences d'une modification d'une convention franco-allemande relative à l'aménagement du Rhin.

Le titre II vise à harmoniser au niveau français la pénalisation des entreprises de transport communautaires qui effectuaient, en France, du cabotage routier sans autorisation préalable.

La commission, sous réserve d'aménagements visant à préciser les droits des particuliers, approuve ces mesures, qui doivent permettre à la France de respecter ses engagements internationaux.

Mais, puisque le plus méconnu de nos modes de transport, le transport fluvial, est placé ce matin au premier rang de nos préoccupations, je souhaite saisir cette occasion pour établir un certain nombre de vérités le concernant.

En premier lieu, la voie d'eau n'est aucunement un mode de transport archaïque, l'exemple de nos plus proches voisins le démontre.

L'augmentation moyenne des trafics fluviaux réalisés en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique de 1973 à 1989 est de 13 p. 100.

Cette progression est d'autant plus remarquable qu'elle s'est effectuée au détriment d'autres modes de transport, puisque, entre 1970 et 1989, le fer a, en moyenne, dans l'ensemble de ces trois pays, connu une régression de 15 p. 100.

La situation nationale contraste nettement avec ces évolutions positives. Depuis 1973, le trafic fluvial, à l'exception de 1980 et 1981, n'a cessé de régresser, avec 39 p. 100 de trafic perdu.

Les raisons de l'évolution positive du transport fluvial chez certains de nos voisins s'expliquent notamment par la volonté des pouvoirs publics de faire du trafic fluvial l'un des éléments d'une politique globale des transports, conduite en terme de complémentarité plutôt que de concurrence. Cette volonté a trop souvent fait défaut dans notre pays.

Il est incontestable que le transport par voie d'eau aura un rôle à jouer dans l'économie des transports du Marché unique.

Le transport par eau intervient pour 37 p. 100 dans les échanges intercommunautaires de marchandises de l'Europe des Douze - contre 13 p. 100 pour le chemin de fer - alors qu'il n'est significatif que dans quatre pays seulement : Allemagne, Belgique, France et Pays-Bas.

Le transport fluvial, loin d'être un mode de transport archaïque, répond de mieux en mieux aux enjeux d'une économie des transports qui s'apprécie désormais à l'échelle de l'Europe. L'achèvement prochain de la liaison Rhin-Danube, qui sera réalisée au mois de septembre 1992, en constitue la parfaite illustration.

L'abandon de la voie d'eau, auquel on avait le sentiment d'assister dans notre pays, était tout à fait contestable. En effet, celle-ci présente des avantages intrinsèques en termes de coût, d'énergie, voire d'environnement, qui peuvent lui redonner une certaine attractivité.

Le second point sur lequel je voudrais insister concerne les nombreux atouts de la voie d'eau, qui sont trop souvent méconnus. Je veux parler de ses avantages en termes de rentabilité, de protection de l'environnement et de sécurité.

Le recours à la voie d'eau présente, en premier lieu, un intérêt économique certain.

Le transport fluvial est le mode de transport terrestre dont le coût est le plus faible à la tonne par kilomètre. Pour la démonstration chiffrée, qui serait trop fastidieuse à cette tribune, je vous prie de vous reporter à mon rapport écrit.

S'il est plus économe en énergie, ce type de transport est également moins polluant et plus sûr, ce qui en fait un moyen de transport plus respectueux de l'environnement.

Bien que la navigation intérieure soit totalement tributaire des hydrocarbures comme énergie de propulsion, ses émissions de dioxyde de carbone restent sensiblement au niveau de celles du rail. Elle en émet cinq fois moins que le trafic routier et vingt-huit fois moins que l'avion.

Ces chiffres montrent l'intérêt évident pour la collectivité, tant sur le plan financier que sur celui de la qualité de la vie, d'une politique des transports visant à mobiliser les réserves de capacité des voies d'eau existantes.

Parmi les avantages collectifs du transfert d'une part du trafic routier sur la voie d'eau figure également la possibilité de remédier à la congestion des voies routières sur les axes principaux.

Ainsi, sur un convoi poussé de 4 400 tonnes, on peut mettre l'équivalent de la charge de deux cents camions de vingt-deux tonnes, qui créeraient autrement plus d'embouteillages et de pollution !

L'intérêt de la polyvalence de la voie d'eau est, par ailleurs, évident.

Au-delà du transport et du tourisme fluvial, la voie d'eau a, en effet, bien d'autres ressources. Fleuves et canaux sont de puissants régulateurs et d'importants facteurs d'équilibre pour de nombreuses activités : l'alimentation des villes en eau potable, l'industrie, l'assainissement et l'irrigation des terres agricoles, la réalimentation des nappes phréatiques, etc.

A tous ces titres, la voie d'eau est créatrice de richesses sociales.

Le troisième aspect sur lequel je veux insister concerne les multiples insuffisances qui font que la voie d'eau ne représente plus en France que 4 p. 100 du trafic pour l'ensemble des transports terrestres, contre près de 24 p. 100 en Allemagne et plus de 50 p. 100 aux Pays-Bas, même s'il est vrai que la situation des Pays-Bas est particulière.

Ces insuffisances sont de trois ordres.

D'abord, le défaut d'entretien, les moyens accordés aux voies navigables ne suffisant même pas, bien souvent, à en assurer correctement l'entretien, ce qui multiplie les accidents.

C'est en grande partie le manque de fiabilité du service rendu aux chargeurs du fait de la vétusté des infrastructures qui a entraîné une désaffection de ceux-ci vis-à-vis du transport fluvial.

La deuxième insuffisance tient au manque d'infrastructures modernes.

Le réseau navigable français a une longueur qui n'est pas négligeable. S'il est le premier réseau européen navigable, avec 8 568 kilomètres, il se caractérise cependant par son hétérogénéité. Ainsi, les axes à grand gabarit se trouvent isolés, n'étant reliés entre eux que par des canaux à petit gabarit, dits canaux Freycinet.

Ces axes à grand gabarit sont, sur notre territoire national, comme ces flaques qui apparaissent lorsque l'on vide un étang et dans lesquelles les poissons - ici, les bateaux - sont prisonniers.

Cet état de fait explique les difficultés du transport fluvial en France : les insuffisances des infrastructures ont fragilisé le recours aux voies navigables et expliquent, pour partie, la faiblesse actuelle du trafic.

Le marasme actuel de la batellerie française est uniquement dû à l'insuffisance des infrastructures.

Il manque donc à la France un réseau moderne à très grand gabarit, permettant à la voie d'eau d'y trouver l'importance qu'elle a chez nos voisins allemands, néerlandais et belges.

Il manque également à notre ensemble de voies navigables une liaison à grand gabarit avec le réseau européen.

Mais la principale insuffisance, qui explique d'ailleurs les deux précédentes, c'est l'insuffisance chronique, en France, des crédits consacrés à l'aménagement de la voie d'eau.

L'Allemagne, dont le réseau moderne dépasse déjà 3 000 kilomètres, n'hésite pas à investir en moyenne, par an, cinq fois plus que la France, dont le réseau à grand gabarit n'est que de 2 000 kilomètres. L'effort d'investissement français est inférieur à 500 millions de francs par an, alors que l'effort allemand est de l'ordre de 800 millions de deutschemarks, soit 2 400 millions de francs.

Aujourd'hui, il faut absolument éviter d'avoir une vision purement « hexagonale » de la voie d'eau, qui nous isolerait définitivement, en ce domaine, des circuits européens.

Les insuffisances de notre réseau mettent clairement en évidence les tâches à accomplir.

La priorité est sans doute une liaison reliant une partie de notre réseau à l'axe Rhin-Danube.

La seconde nécessité est de relier nos bassins entre eux, pour rendre le tissu de nos canaux cohérent et créer un véritable réseau.

Le renouveau, l'avenir de la voie d'eau en France passent donc, en priorité, par la réalisation de nouvelles infrastructures qui, aujourd'hui plus que jamais, sont indispensables.

Trouver les moyens de financer ces infrastructures, créer les conditions générales de ce renouveau de la voie d'eau, tels sont les impératifs que la réforme en cours doit prendre en compte.

Pour en revenir plus directement au projet de loi, et sans entrer dans le détail des dispositions qu'il contient, je me contenterai de faire une constatation.

Le vote par le Parlement, lors de l'examen de la loi de finances pour 1991, de l'article 124, qui a institué des ressources spécifiques pour le financement de la voie d'eau, a permis de faire renaître un espoir et d'envisager de nouveau la réalisation des infrastructures indispensables que sont les liaisons entre bassins.

Il importe, aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, que cet espoir de renouveau, en faveur duquel vous avez beaucoup œuvré, ne soit pas sacrifié au nom de considérations budgétaires à court terme.

Le Parlement a voté, il y a moins d'un an, une nouvelle taxe. Le montant de cette ressource nouvelle destinée à l'établissement public V.N.F., Voies navigables de France, est estimé à 400 millions de francs. Sera-t-il utilisé, comme prévu, pour financer la réalisation des liaisons à grand gabarit ou servira-t-il, contrairement à la volonté du législateur, à financer l'entretien courant ainsi que quelques travaux de modernisation ? Il semble bien, malheureusement, que ce soit la seconde solution qui prévale, au vu du budget pour 1992 !

Quoi qu'il en soit, le projet de loi qui nous est présenté revêt des aspects incontestablement positifs.

En premier lieu, il met en place, avec l'établissement public Voies navigables de France, la structure juridique nécessaire pour gérer de façon intégrée les multiples fonctions que remplissent nos canaux.

Son statut d'établissement public industriel et commercial devrait permettre à Voies navigables de France à la fois de remplir ses missions de service public et de tenir compte d'une logique économique qui doit, enfin, s'imposer concernant la gestion des voies d'eau.

En second lieu, ce texte permet de mettre en place le nouveau conseil d'administration de Voies navigables de France ; 1991 devrait donc être la première année d'activité de Voies navigables de France à la suite du vote de l'article 124 de la loi de finances pour 1991.

Enfin, plus généralement, l'examen de ce projet de loi a le mérite de faire parler de nouveau de ce mode de transport, ce qui constitue déjà un progrès, et de relancer le débat sur l'avenir de la voie d'eau en France.

Mais, si les mesures contenues dans ce projet de loi doivent permettre de continuer la mise en œuvre d'une réforme indispensable et attendue, elles ne permettent pas pour autant de dissiper certaines craintes.

Parmi celles-ci figure le risque de voir s'opérer, à l'occasion des changements en cours, un désengagement de l'Etat concernant la réalisation d'infrastructures nouvelles.

Certes, la réalité de cette menace sera dissipée ou non à l'occasion de l'examen des crédits que l'Etat consacrera aux voies navigables pour les années à venir, mais il convient de rappeler ici que nous avons voté les nouvelles taxes et redevances instituées par l'article 124 de la loi de finances il y a à peine un an pour dégager des ressources en faveur d'investissements nouveaux consacrés notamment à la réalisation des liaisons à grand gabarit, ainsi que le prévoyait l'exposé des motifs de cet article, et non pour permettre à l'Etat de se désengager des charges qu'il doit assumer.

En effet, s'il y a un transfert de gestion, il n'y a pas transfert de propriété du domaine fluvial navigable. Dès lors, il incombe à l'Etat, qui demeure propriétaire des canaux, de contribuer à l'entretien et à la réhabilitation de ceux-ci.

Il ne suffit pas de déclarer que la liaison Rhin-Rhône est la priorité ; il faut aussi se donner les moyens de traduire cette déclaration dans les faits.

En raison de quelque 230 kilomètres manquants, la liaison à grand gabarit rhodanienne ne peut pas jouer le rôle international que la géographie lui donne.

Son coût estimé de 15 milliards de francs sur dix ans constitue-t-il une charge « inenvisageable », alors que, dans le même temps, le rapport Bourdillon sur les « réseaux de

transport français face à l'Europe » estime à 430 milliards de francs les investissements qui devraient être consacrés au réseau routier et autoroutier ?

Pour que la liaison Rhin-Rhône devienne possible, il faut que l'Etat participe au moins à concurrence de 400 millions de francs par an. Ce montant de participation est nécessaire si l'on veut que la liaison se fasse en un délai suffisamment court - dix ans - pour constituer une alternative crédible à la liaison Rhin-Danube.

Il faut donc aujourd'hui une décision politique du Gouvernement, s'accompagnant de la mise en œuvre des moyens financiers nécessaires, pour que la liaison Rhin-Rhône devienne possible. Il faut agir, et agir vite.

Un autre sujet d'inquiétude réside dans la question de la responsabilité de l'Etat dans le financement des canaux français, notamment les canaux dits secondaires, où prévaut un usage touristique.

Un désengagement serait incontestablement un contresens, alors que le tourisme fluvial est en plein développement.

Voies navigables de France ne peut se désintéresser de cet usage des canaux. L'établissement public aura-t-il des moyens suffisants pour développer ce secteur ?

Le risque existe, avec le transfert du domaine public navigable à Voies navigables de France, opéré par l'article 124 de la loi de finances pour 1991, de voir cet établissement public, en l'absence de moyens financiers suffisants, concentrer ses investissements sur les parties commercialement rentables du réseau et négliger l'entretien des petits canaux, qui attirent pourtant de plus en plus de plaisanciers.

La commission, tout en reconnaissant le caractère indispensable de la poursuite de la réforme de la voie d'eau, a été conduite, notamment du fait de l'insuffisance des dispositions proposées, à apporter au texte quelques modifications et un certain nombre de compléments.

Les amendements qu'elle présente visent trois objectifs principaux : établir un programme national des investissements ; permettre à Voies navigables de France de maîtriser l'ensemble de ses ressources ; enfin, donner aux collectivités locales des éléments leur permettant de ne pas supporter de façon indue la charge résultant du désengagement de l'Etat.

Ainsi, la commission proposera notamment : de prévoir qu'un contrat de plan sera établi entre l'Etat et Voies navigables de France, en particulier pour déterminer le financement des infrastructures nouvelles ; de confier de nouveau, ainsi que le prévoyait l'article 124 de la loi de finances pour 1991, la perception de la taxe sur les ouvrages de prise et de rejet d'eau à Voies navigables de France, l'amendement proposé visant à donner à l'établissement public les moyens de maîtriser sa ressource principale ; de prévoir les modalités de fixation pour les communes de la répartition de la contre-valeur de cette même taxe ; enfin, de donner aux régions des moyens pour financer l'aménagement des canaux qui leur ont été transférés dans le cadre de la décentralisation.

Sous réserve de l'adoption de ses amendements, la commission des affaires économiques et du Plan vous demandera, mes chers collègues, d'approuver le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste, du R.P.R., ainsi que sur certaines travées du R.D.E.*)

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

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, cette session est, pour le moins, marquée par les problèmes de l'eau puisque, après le projet de loi renforçant la protection des eaux, nous voici aujourd'hui saisis d'un texte concernant les voies navigables.

Comme le souligne le rapport, ce projet vise à « compléter la réforme de la gestion des voies d'eau françaises, engagée par le vote de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 ».

Les principales mesures contenues dans le présent texte ont trait à la mise en place de l'établissement public à caractère industriel et commercial Voies navigables de France et, bien sûr, à la perception des taxes et péages sur les voies navigables.

Ce texte s'inscrivant dans la perspective ouverte par l'intention proclamée - nous verrons si elle est suivie d'effet, monsieur le secrétaire d'Etat - de relancer le trafic fluvial, je souhaite, avant d'examiner plus particulièrement certaines de ses dispositions, m'arrêter quelques instants, au nom des sénateurs communistes et apparentés, sur la question du transport fluvial de marchandises.

Même si nous tenons à souligner le caractère positif de la légère reprise des transports fluviaux constatée depuis 1988, tout nous incite cependant à la nuance.

Pour prendre un exemple chiffré, en vingt ans, la part des canaux et des fleuves navigables dans le tonnage au kilomètre transporté est tombée de 7,3 p. 100 à 3,5 p. 100 du total.

Un autre exemple, plus parlant encore, consiste à comparer notre pays avec l'Allemagne et *a fortiori* avec les Pays-Bas. A cet égard, il faut savoir qu'en Allemagne un cinquième du trafic de marchandises s'effectue par voie d'eau et c'est le cas pour plus de la moitié du trafic aux Pays-Bas.

Alors qu'au XIX^e siècle la France était plutôt bien lotie dans le domaine des voies navigables, des décennies de désintérêt et de non-intervention en ont eu raison.

Aujourd'hui, il s'agit de reconstruire notre réseau de voies navigables et, dans cette perspective, deux grands chantiers viennent évidemment tout de suite à l'esprit : la liaison Nord-Méditerranée, c'est-à-dire la liaison Rhin-Rhône, d'une part, et la liaison Seine-Nord, d'autre part.

En effet, les deux fleuves qui jouent dans notre pays un rôle majeur, à savoir le Rhône et la Seine, ne sont pas reliés au réseau européen. Les bateliers qui travaillent en France sont, de ce fait, confinés dans un secteur limité et se heurtent sans cesse à des culs-de-sac, ce qui, d'ailleurs, n'est pas sans poser des problèmes de rentabilité.

Il est donc urgent de réaliser ces deux grandes liaisons, monsieur le secrétaire d'Etat.

Notre collègue M. de Catuelan écrit dans son rapport : « Dans l'état actuel des financements publics prévisibles, il faudrait trente ou quarante ans pour achever la liaison Rhin-Rhône » ; il conclut que « cela est beaucoup trop long. » C'est une évidence qui éclate aux yeux de chacun d'entre nous !

La responsabilité de l'Etat est, dans le domaine de l'équipement, de la construction d'infrastructures, pleinement engagée. Je reviendrai sur ses responsabilités, notamment en matière de financement.

Par ailleurs, il me semble que le problème des transports fluviaux ne peut être discuté sans faire référence aux autres modes de transport de marchandises. Il est temps de mettre en avant la complémentarité.

Transporter aujourd'hui, c'est stocker, grouper et dégroupier, acheminer tout un ensemble de marchandises. C'est ce qui explique le besoin d'actions multimodales ou intermodales pour des clients divers, qui exigent des services diversifiés.

Pour satisfaire les exigences des populations, des entreprises en matière de trafic marchandises, il faut, à notre sens, développer le trafic ferroviaire en même temps que le trafic fluvial.

Le contrat de plan Etat-S.N.C.F. ne s'oriente pas dans cette voie. Il conduit à la fermeture de centres de triage S.N.C.F. alors que ces derniers sont les supports nécessaires à la création de plates-formes multimodales.

Les efforts que vous pouvez faire dans le domaine des voies navigables sont bien amoindris par une telle politique, car notre pays souffre de la prééminence accordée à la route au détriment des autres modes de transport.

Ce choix politique est à l'origine de nuisances non négligeables. Certains axes sont désormais proches de la saturation. C'est le cas, par exemple, de l'autoroute du Nord qui relie Paris à la Belgique, aux Pays-Bas, à l'Allemagne, via Lille.

Voilà une aberration économique et écologique. Le bruit, les gaz d'échappement, les accidents, les embouteillages, ce n'est pas l'avenir !

Le recours aux transports de marchandises par voie d'eau est donc une solution viable et rentable. En effet, comme le souligne l'économiste Claude Quin, « avec cinq litres de carburant, on transporte une tonne de marchandises sur 500 kilomètres par voie d'eau, sur 330 kilomètres par fer, sur 100 kilomètres par la route ». M. Claude Quin donne un exemple qui illustre bien la nécessité de développer le transport fluvial, je le cite : « Cent mille tonnes transportées par jour sur voie d'eau à grand gabarit, c'est l'équivalent de 3 000 à 4 000 camions circulant sur route ou autoroute à la cadence de deux ou trois par minute. »

Vous comprenez donc, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'importance que nous accordons au développement du trafic fluvial. Mais tout est lié : le transport fluvial de marchandises sera, bien évidemment, fonction de l'activité économique nationale et, particulièrement, de l'activité des bassins d'emplois régionaux desservis.

Aujourd'hui, ce projet de loi nous invite à discuter sur les ressources nouvelles - et leur perception - de l'établissement public Voies navigables de France.

Les experts chiffrent à 1 milliard de francs les ressources nécessaires pour moderniser et étendre le réseau. C'est aussi le pari que vous vous êtes lancé, monsieur le secrétaire d'Etat. Néanmoins, vous voulez mobiliser ce milliard de francs en prônant dans le même temps le désengagement de l'Etat. Cela est particulièrement visible dans le projet de budget des transports qui nous est proposé pour 1992.

En fait, le projet de loi vise à taxer principalement les utilisateurs des voies d'eau, essentiellement E.D.F. Pour compléter les ressources de Voies navigables de France, vous faites appel, une fois de plus, aux collectivités locales. Or, monsieur le secrétaire d'Etat, vous n'ignorez pas dans quel état sont les finances publiques locales.

Les maires, quelle que soit leur appartenance politique, au tout récent congrès de leur association ont « épinglé » les transferts de charges de l'Etat vers les collectivités locales. C'est un problème dont il faut mesurer l'ampleur.

Je crains, d'ailleurs, l'expérience ne me rassurant pas, que le recours aux taxes et aux collectivités locales ne s'accroisse et que la part de l'Etat ne s'amoindrisse encore.

Il est vrai que la politique budgétaire préconisée par le Gouvernement laisse peu de marge de manœuvre. M. le rapporteur souligne que la liaison Rhin-Rhône ne coûte que le double du coût estimé de la Bibliothèque de France. Je ne mettrai pas, pour ma part, en balance ces deux chantiers. En revanche, des ressources peuvent être dégagées par les compagnies privées gestionnaires de l'eau ou, plus généralement, en taxant fortement les revenus de la spéculation. C'est un débat que nous aurons bientôt ici même.

En effet, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut vous donner les moyens de votre politique. La création de l'E.P.I.C. Voies navigables de France et l'attribution de ressources nouvelles constituent une chance pour le renouveau du trafic fluvial. Mais l'Etat doit maintenir et même renforcer son effort budgétaire.

Les collectivités territoriales concernées doivent pouvoir intervenir dans le processus, essentiellement pour la définition des besoins et l'élaboration des réponses.

Voilà les conditions de la modernisation.

Enfin, mes chers collègues, nous tenons particulièrement à l'esprit de service public qui préside dans le domaine des voies navigables. Je crains qu'un tel esprit ne soit pas partagé par tous ici.

Le troisième paragraphe de l'article 1^{er} du projet de loi vise, par exemple, à faire en sorte que l'établissement public Voies navigables de France soit exclu du champ d'application de la loi relative à la démocratisation du secteur public.

Dans les faits, et pour parler clairement, cela signifie que le nombre des représentants des salariés au conseil d'administration va passer de dix à six sans que cela s'accompagne, bien entendu, d'une réduction de même ampleur des représentants des autres composantes du conseil d'administration. Le principe de la représentation par tiers est donc battu en brèche.

L'explication, la justification, devrais-je dire, de la commission est on ne peut plus simpliste. Je pense d'ailleurs que c'est une idée du Gouvernement, si je ne m'abuse.

Pourquoi les 230 salariés de Voies navigables de France n'ont-ils pas le droit de garder dix représentants au conseil d'administration ? La réponse coule de source, mes chers collègues : parce que les 6 000 personnels de l'Etat mis à la disposition de l'E.P.I.C. n'ont pas de représentant à cette instance.

Je ne saisis pas en quoi le fait de réduire la représentation des salariés de Voies navigables de France permet une meilleure représentation des 6 000 fonctionnaires qui travaillent pour l'établissement public. En revanche, ce que je saisis sans aucun doute, c'est qu'il s'agit d'un nivellement par le bas de leur représentation.

Notons aussi, mes chers collègues, que le conseil d'administration de l'E.P.I.C. aura pour partenaire sur le terrain des commissions territoriales au sein desquelles les personnels des services « navigation » pourront siéger.

Je conclus, monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en soulignant que, si le développement des voies navigables est un enjeu important, jamais une structure administrative, en tant que telle, ne pourra constituer un moyen de faire repartir une activité économique.

Il faudra donc répondre aux besoins de financement des grands projets. L'Etat doit engager cet effort, sinon vos bonnes intentions, monsieur le secrétaire d'Etat, pourraient rester lettre morte.

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

M. Jean Simonin. Monsieur le secrétaire d'Etat, le projet de loi que vous nous soumettez aujourd'hui traite essentiellement de dispositions concernant les voies navigables. Il se situe dans le cadre de la réforme des voies navigables engagée par l'article 124 du projet de loi de finances pour 1991 et constitue l'aboutissement législatif des conclusions du rapport remis au Gouvernement par Mme Joëlle Chassagne.

La réforme proposée s'inscrivant dans une perspective de meilleure gestion de l'environnement ne devrait susciter qu'une satisfaction unanime, si ne planait à terme la menace d'un désengagement de l'Etat dans le domaine des voies navigables, au niveau tant de l'entretien que de la réalisation d'infrastructures nouvelles.

En effet, comme le rappelait si justement dans son excellent rapport notre collègue M. Louis de Catuelan, les ressources du futur établissement public seront insuffisantes pour engager une véritable politique de modernisation des voies navigables en France. En effet, compte tenu des dotations budgétaires et des nouvelles ressources de l'établissement public, il manquerait environ 400 millions de francs.

C'est pourquoi le groupe du R.P.R. partage pleinement la position de la commission des affaires économiques et du Plan qui estime que le problème des infrastructures de la voie d'eau dans notre pays, qui constitue un réel handicap au développement du transport fluvial, nécessite la mise en place d'un plan pluriannuel établi entre Voies navigables de France et l'Etat et définissant, notamment, les investissements à réaliser ainsi que les moyens nécessaires à ces réalisations.

Ce plan est d'autant plus indispensable que l'état du réseau fluvial est catastrophique et que la sécurité des personnes apparaît parfois menacée.

Certes, la longueur du réseau fluvial français exige des choix drastiques et une concentration des interventions sur les réseaux prioritaires et les liaisons les plus importantes. Toutefois, la remise en état du réseau fluvial ne peut être reportée beaucoup plus longtemps, même dans l'hypothèse que l'on peut craindre et qui pourrait, à terme, se dessiner, d'un transfert par l'exploitant de l'entretien de certaines voies aux collectivités locales.

Il est regrettable de devoir rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, que les dépenses d'investissements en ce domaine des autres Etats membres de la C.E.E. sont nettement supérieures à celles de la France.

Aussi, à la veille du grand marché intérieur, on ne peut que s'inquiéter de l'insuffisance des moyens mis en œuvre par les pouvoirs publics français comparativement à l'effort engagé par les pays voisins, alors que les péniches françaises – comme vous le rappelait mon ami Jacques Braconnier lors de l'examen de la loi de finances pour 1991 – ne réalisent que 3,6 p. 100 des tonnes-kilomètres enregistrées en France, contre 19,3 p. 100 pour les péniches allemandes, faute d'un réseau à grand gabarit relié au Rhin, au Danube et aux grands ports belges et néerlandais.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous attendons du Gouvernement qu'il manifeste clairement, par l'octroi de crédits adéquats, son intérêt pour ce mode de transport qui peut devenir un atout dans le développement des échanges à l'horizon 1993.

Enfin, je ne peux m'empêcher, avant de conclure ce court propos, de remercier M. le rapporteur de présenter, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, un amendement visant à exonérer les clubs nautiques de la redevance sur l'utilisation du domaine public fluvial, lors de manifestations sportives sans but lucratif.

Cet amendement, en donnant un support législatif à une demande que j'avais formulée par le biais d'une question orale au cours de la session de printemps, permettra de maintenir de nombreuses petites manifestations qui risquaient de disparaître faute de moyens pour payer les redevances d'occupation demandées.

Bien que ce texte ne soit pas inclus dans une véritable politique en faveur du transport fluvial, seul transport non polluant, le groupe du R.P.R., sous réserve de l'adoption des amendements présentés par la commission des affaires économiques et du Plan, le votera, car il contient un certain nombre de dispositions nécessaires à la mise en place d'une réforme des voies navigables très attendue par les professionnels. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

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

M. Claude Estier. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, comme l'a souligné à l'instant notre rapporteur, M. de Catuelan, le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui est quelque peu composite, puisqu'il traite à la fois du transport fluvial, des conditions d'admission des transporteurs routiers de marchandises dans les Etats membres de la Communauté économique européenne et du régime juridique des servitudes d'inondation prévues par la convention franco-allemande, destiné à faciliter l'écoulement des crues du Rhin.

Cependant, l'essentiel du texte est qu'il constitue le second volet de l'importante réforme des voies navigables françaises, ouverte avec le vote de l'article 124 de la loi de finances pour 1991 modernisant le financement de la gestion et de la conservation de ces voies.

Il s'agit là de la mise en place de dispositions techniques et répressives qui seront appelées à jouer un rôle essentiel pour l'avenir de nos canaux. Nous nous en félicitons.

Dans le droit-fil de la loi d'orientation des transports intérieurs, que le Parlement adoptait en 1982, ce texte de loi devrait, en effet, permettre d'insérer enfin plus solidement le transport fluvial dans une politique globale des transports de personnes et de marchandises, assurant le développement harmonieux des divers modes de transport.

Telle était l'ambition de ce texte en 1982, qui soulignait qu'une politique cohérente en matière de transport devait favoriser la complémentarité et la coopération des différents types de transport, notamment dans les choix d'infrastructures et par le développement rationnel des transports combinés.

Hélas ! les voies navigables n'ont pas suffisamment bénéficié de ces bonnes intentions et, aujourd'hui encore, leur place est largement insuffisante en France au regard des atouts considérables du secteur, spécialement en matière de desserte, de coût et d'énergie.

Je signalerai pour mémoire que la part du trafic revenant à la voie fluviale, qui n'est que d'environ 4 p. 100 en France, peut être sensiblement augmentée, si nous constatons l'évolution positive de ce mode de transport chez nos voisins – notre rapporteur vient de le rappeler – et la richesse que peuvent apporter, tant à notre économie qu'à notre aménagement du territoire, les quelque 8 500 kilomètres de canaux existant en France, les ports fluviaux et autres dépendances du domaine public fluvial.

En effet, il est clair que ce mode de transport ménage notre environnement, réduit le montant des économies externes et abaisse les frais généraux de l'économie en même temps que, sur le plan pratique, il est une réponse à l'encombrement des autres infrastructures de transport. En outre, du point de vue de l'intérêt général, les considérations écologiques et liées à la qualité de vie entraînent une prise de conscience du surencombrement routier et, par conséquent, des capacités inexploitées des autres modes de transport, dont les voies d'eau.

Nos voisins européens l'ont bien compris qui, pour la plupart, ont mis en place depuis plusieurs années des politiques largement incitatives en matière de transport fluvial. Les expériences de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la Belgique devraient, à cet égard, nous inspirer et nous rappeler qu'une politique globale et équilibrée des transports se conduit davantage en termes de complémentarité que de concurrence.

Grâce à ce projet de loi, les voies navigables seront donc, pour la première fois, dotées d'un dispositif cohérent et moderne de gestion publique.

Il s'agit là, non pas de privatisation, mais d'un prototype de la façon dont il convient de dynamiser le secteur public. En effet, la gestion reste publique, associant les collectivités territoriales et les services de l'Etat nécessaires qui seront mis à disposition.

L'établissement public Voies navigables de France s'en trouve ainsi complètement transformé dans ses missions et ses moyens. Toutes les compétences sont rassemblées : exploitation et entretien des voies navigables, modernisation et extension du réseau, gestion du domaine de l'Etat, action en faveur des professions utilisatrices.

De même, l'ensemble des financements nécessaires sont également apportés à cet établissement public : concours budgétaires de l'Etat, participation des collectivités publiques, taxes et redevances. Par ailleurs, le montant total des ressources disponibles se trouve accru par la participation de tous les utilisateurs de la voie d'eau à son coût, sous la forme d'une taxe sur les prélèvements et rejets d'eau et de péages liés à la circulation sur les voies navigables.

Il faut se souvenir que la voie d'eau a été longtemps gérée dans l'optique d'une économie corporatiste héritée du régime de Vichy. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez indiqué à ce sujet qu'« il était temps, grand temps, de se mettre à l'heure de la France moderne ». Ce projet de loi manifeste bien cette volonté pour ce qui concerne l'avenir de nos voies d'eau.

Avant de conclure, je vous poserai quelques questions, encore que les éclaircissements que vous avez apportés lors de votre audition devant la commission des affaires économiques et du Plan du Sénat nous aient donné, sur l'essentiel, les apaisements que nous attendions.

A partir des transferts de compétences effectués par le projet de loi, comment évolueront les engagements pris dans le cadre des contrats de plan Etat-collectivités territoriales ? Des avenants à ces contrats devront nécessairement être passés entre l'établissement public Voies navigables de France et les régions concernées. Il importe donc que des adaptations contractuelles soient effectuées dans les meilleurs délais pour ne pas nuire à la politique engagée.

Par ailleurs, quelles seront, demain, les grandes lignes de force qui devront guider la politique du nouvel établissement public ? Nous avons, en effet, en face de nous un réseau hétérogène, dont l'entretien mérite d'être soutenu.

En outre, des priorités s'imposent : je veux parler ici du nécessaire achèvement de la liaison Rhin-Rhône, que mon collègue et ami Jacques Rocca Serra et les membres du groupe d'étude sénatorial compétent en la matière souhaitent légitimement voir se réaliser dans les meilleurs délais.

Autre question sensible : pourriez-vous nous donner, monsieur le secrétaire d'Etat, des précisions concernant d'éventuels transferts de charges de l'Etat vers les collectivités territoriales à l'occasion de la mise en place du nouvel établissement public ?

Ma dernière question, qui préoccupe certains collègues de mon groupe, concerne l'inadaptation fréquente du mode de transport aux marchandises transportées. Nous avons tous en mémoire les accidents provoqués à l'occasion de transports routiers ou par rail de produits dangereux ou explosifs. Il nous semble que le transport fluvial devrait être davantage utilisé pour ce type de transport soit de grande taille, soit susceptible de présenter un danger sérieux pour l'environnement et pour les zones peuplées.

Je sais bien que la solution n'est pas facile, mais je pense que l'on pourrait y réfléchir et que, pour le moins, les Français et d'abord, les décideurs devraient être sensibilisés à cette question, comme ils devraient l'être à la voie d'eau en général.

La communauté nationale doit, en effet, mesurer l'intérêt que représente ce mode de transport, véritable alternative à la saturation des grands axes et élément constitutif d'un aménagement du territoire équilibré, grâce, notamment, au tourisme fluvial.

Pour conclure, je voudrais rappeler que le réseau navigable français a souffert par le passé d'un défaut d'entretien pour l'existant et d'un manque d'ambition pour les projets.

Aujourd'hui, ce projet de loi s'inscrit dans une perspective plus dynamique de développement de ce type de transport. Alors qu'un réseau de voies navigables se précise à l'échelle

du continent européen, l'objectif est de moderniser le réseau français pour parvenir à une meilleure combinaison des modes de transport.

Le groupe socialiste apportera son soutien aux dispositions proposées, car elles répondent à cette exigence. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais dire à M. le rapporteur et à tous les orateurs combien je partage les propos qui ont été les leurs. En effet, vous avez eu raison les uns et les autres de rappeler que, pendant des décennies - non pas pendant dix, vingt ou trente ans, mais, en étant généreux, pendant plus d'un demi-siècle - les voies navigables en France ont été abandonnées. C'était le réseau de la Belle au bois dormant. Quel gâchis ! Quel dommage !

Aujourd'hui, on se rend compte - la question de M. Claude Estier le souligne avec force - qu'un réseau à grand gabarit permettrait le transport d'un certain nombre de produits, notamment celui des matières dangereuses. Or, le trafic permanent, sur le réseau routier et autoroutier national, de véhicules transportant des matières dangereuses, bien que je sois vigilant, ainsi que l'ensemble du Gouvernement, dans ce domaine, présente des risques bien réels, que personne ne peut nier, même si nous avons renforcé les normes et pris, de notre côté, toutes les garanties nécessaires.

C'est pourquoi je considère qu'il est tout à fait possible et souhaitable de développer un réseau moderne, relié au réseau européen qui se met en place. Il suffit de voir les investissements faits par l'Allemagne pour comprendre que le transport des marchandises s'effectuera, dans ce pays, de plus en plus par les canaux et les voies navigables.

Donc, nous sommes bien d'accord sur le diagnostic, sur le constat. Nous estimons ensemble qu'il est nécessaire de faire un effort important pour réaliser nos objectifs, qui sont connus et qui concernent trois grands projets : la liaison Rhin-Rhône, qui constitue la priorité du Gouvernement ; la liaison Seine-Nord, des études étant engagées ; la liaison Seine-Est, des dispositions devant être prises, le moment venu, pour que ce projet, qui n'est peut-être pas le plus urgent mais qui est extrêmement important, puisse naître et se développer. Voilà notre philosophie.

Un établissement public a été mis en place, rapidement et dans d'excellentes conditions. En effet, la loi de finances a été mise en œuvre à partir du 1^{er} janvier de cette année ; nous sommes en octobre et tout cela fonctionne. Le projet de loi qui vous est soumis et qui - je l'espère et je le crois - va recueillir l'appui quasi unanime de la Haute Assemblée, est un maillon qui permettra, là encore, de rattraper un peu de temps et, en tout cas, de travailler dans de bonnes conditions.

Pour répondre à un certain nombre de questions qui m'ont été posées, je voudrais dire à M. le rapporteur que nombre d'amendements qui sont présentés recueillent l'assentiment du Gouvernement, tout au moins dans leur esprit et leur philosophie ; nous le verrons lors de la discussion des articles. Nous essaierons de faire un travail positif et complémentaire, afin de réussir dans le domaine qui nous intéresse.

Je voudrais dire à M. Vizet, répondant par là même à M. Claude Estier, que ce texte ou les projets gouvernementaux ne doivent pas engendrer la moindre crainte en ce qui concerne des transferts de charges sur les collectivités locales. Pas un centime aujourd'hui, demain ou après-demain ne sera pris, d'une façon ou d'une autre, directe ou indirecte, aux collectivités locales, communes, départements et régions.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. C'est vrai !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Que - mais cela n'a rien à voir avec le texte - dans le cadre des grands projets, de nos priorités, comme la liaison Rhin-Rhône, les collectivités territoriales participent, oui. C'est ce qu'elles ont souhaité elles-mêmes, d'ailleurs. Je rappelle que, en ce qui concerne Niffer-Mulhouse ou les dragages de la Saône, les collectivités territoriales concernées - la Bourgogne d'une part, l'Alsace d'autre part - contribuent à concurrence de 20 p. 100.

C'est une pratique que je qualifierai de classique ; elle n'est pas liée au projet de loi qui vous est soumis.

Monsieur Vizet, vous avez parlé de la représentation des personnels. Voies navigables de France aura 237 membres, c'est-à-dire très exactement le même nombre que l'ancien Office national de la navigation. Par ailleurs, six délégués du personnel siègeraient à son conseil d'administration, comme auparavant.

Donc, pas un centime n'est prélevé sur les collectivités locales et la représentation du personnel demeure la même.

Pour ce qui est des lignes de force, je rappelle que, à la demande du Président de la République, M. François Mitterrand, la priorité du Gouvernement, c'est la liaison Rhin-Rhône.

En outre, nous avons engagé - elles dureront trois ans - des études sur la liaison Seine-Nord de façon que la Seine puisse être reliée aux réseaux belge, hollandais et allemand, au réseau européen.

Par ailleurs, pour la liaison Seine-Est, il est clair que, étant donné les crédits dont Voies navigables de France ou le budget de l'Etat disposent, nous ne pourrions pas engager cette opération pour l'année 1992.

Pour être tout à fait honnête intellectuellement, cela ne présente pas d'inconvénient majeur parce que, même si nous avions plus de moyens, nous ne pourrions pas le faire car des études longues et extrêmement délicates seront nécessaires pour choisir entre les trois tracés possibles.

Des représentants de la Haute Assemblée et des collectivités territoriales sont déjà venus me voir en vantant un tracé plutôt qu'un autre.

La concertation sera nécessaire non seulement avec les associations, mais aussi avec les élus et les professionnels ; elle sera d'autant plus importante que c'est par l'amélioration et l'extension du réseau des voies navigables, par la création d'un vrai réseau, que l'on aménagera le territoire. Ces réalisations seront un atout dans ce domaine.

Mais il convient également de faire en sorte que l'entretien du réseau soit assuré, voire amélioré.

Monsieur Simonin, le rapport Chassagne m'avait alerté et inquiété. Il m'avait en effet permis de découvrir que des accidents graves pouvaient se produire dans la vallée de la Seine ou dans d'autres vallées parce que les ouvrages n'avaient pas été entretenus depuis plusieurs années.

Sous un gouvernement de M. Michel Rocard, j'avais donc demandé, lors de l'examen d'une loi de finances rectificative, qu'un complément soit apporté ; 200 millions de francs ont été débloqués, et nous avons ainsi pu réparer des ouvrages qui étaient dans un état menaçant et qui risquaient de causer des dégâts considérables.

Prendre en compte les lignes de force avec les trois grands projets que vous connaissez, entretenir le réseau mais, en même temps, ne pas transférer de charges aux collectivités locales, tels sont nos objectifs.

Non seulement la voie navigable n'est pas coûteuse - elle est au contraire économique - mais elle est sûre et non polluante. C'est pourquoi nous pouvons ensemble convenir qu'il faut la développer.

Avant de conclure, je citerai quelques chiffres.

En 1992, Voies navigables de France disposera - c'est tout de même une avancée - d'un budget d'investissement de 517 062 000 francs.

S'agissant du trafic, la progression enregistrée en 1990 par rapport à 1989 a été 3,4 p. 100 en tonnes, avec 66 millions de tonnes transportées, et de 3,7 p. 100 en tonnes par kilomètre. Par ailleurs, les sept premiers mois de 1991 font apparaître, par rapport à la même période de 1990, une augmentation de 4,2 p. 100 en tonnes et de 5,2 p. 100 en tonnes par kilomètre.

J'espère que cette progression se poursuivra et que, ainsi, la situation continuera de s'améliorer.

J'évoquerai pour terminer un point qui mérite d'être souligné : dans le cadre de la construction de la Bibliothèque de France, un artisan du port autonome de Paris a passé un accord avec les responsables de la bibliothèque de manière que tous les déblais soient expédiés par bateau et que les matériaux de construction soient acheminés par le même moyen.

C'est un atout ! Imaginez ce qui se passerait si nous n'avions pas la Seine et ce port pour transporter et charger ces déblais, puis pour apporter ces matériaux de construction !

Mais ce qui est vrai pour Paris et toute l'Ile-de-France, l'est aussi pour Lyon, Strasbourg et de nombreuses autres villes de France.

Les voies navigables constituent un mode de transport complémentaire car, comme vous l'avez souligné à juste titre, il n'y a pas de bon ou de mauvais mode de transport ; il n'y a que des modes de transport qu'il faut développer et entretenir sans jamais privilégier l'un aux dépens des autres.

C'est donc contre l'abandon des voies navigables que nous agissons. J'espère pouvoir profiter du soutien du Sénat pour poursuivre cette politique, que je conduis avec sincérité et fermeté et, d'avance, je vous remercie, mesdames, messieurs les sénateurs. (*Applaudissements sur les travées socialistes. - M. le rapporteur applaudit également.*)

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

La discussion générale est close.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Monsieur le président, je souhaiterais une suspension de séance d'un quart d'heure afin que la commission des affaires économiques et du Plan puisse examiner les amendements qui ont été déposés sur ce texte.

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à dix heures trente-cinq, est reprise à onze heures.*)

M. le président. La séance est reprise.

Nous passons à la discussion des articles.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX VOIES NAVIGABLES

CHAPITRE I^{er}

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

Article 1^{er}

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

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

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

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

« Voies navigables de France. »

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

Par amendement n° 17, MM. Vizet, Leyzour, Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer le paragraphe III de cet article.

La parole est à M. Vizet.

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

Le conseil d'administration de l'établissement public a caractère industriel ou commercial compte actuellement dix représentants des salariés, dix représentants de l'Etat et dix personnalités. Il est proposé d'abaisser le nombre des repré-

sentants des salariés à six parce que ces salariés seraient sur-représentés par rapport aux six mille fonctionnaires mis à la disposition de l'établissement public Voies navigables de France. Toutefois, le texte ne prévoit pas une représentation des six mille fonctionnaires. Ce n'est pas en minorant la participation d'une catégorie de salariés qu'on améliore celle des autres catégories !

Restant attachés à la loi de démocratisation du secteur public, les sénateurs du groupe communiste et apparenté proposent de supprimer le paragraphe III de l'article 1^{er}.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le nombre des membres du conseil d'administration est passé de dix-huit à vingt-six, mais les représentants des salariés ne sont que six. Ce que nous demandons, c'est une répartition tripartite équitable, quel que soit le nombre de représentants au conseil d'administration, sinon le système est injuste.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La commission est défavorable à cet amendement.

L'application de la loi relative à la démocratisation du secteur public, loi à laquelle le paragraphe III de l'article 1^{er} permet de déroger, conduirait à une représentation disproportionnée du personnel de l'établissement public Voies navigables de France par rapport à l'effectif total.

De plus, le décret portant statut de Voies navigables de France précise que six mille personnes appartenant à des services de l'Etat seraient mises à disposition de cet établissement public. Les personnels concernés demeurant des agents de l'Etat ne pourront pas être représentés dans la catégorie des membres élus du personnel de Voies navigables de France. Il y aurait donc une disproportion, une anomalie même, à attribuer dix représentants pour deux cents personnes alors que six mille autres ne seraient pas représentées.

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

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

Comme je l'ai dit à M. Vizet, deux cent trois personnes travaillent à l'établissement public Voies navigables de France. Si l'on augmentait la représentation de ces personnels au conseil d'administration, un réel déséquilibre se produirait, ce qui n'arrangerait rien. Bien au contraire, cela compliquerait encore la situation. Je vous le dis avec d'autant plus de sérénité que c'est aussi le souhait de l'immense majorité, pour ne pas dire de la totalité des représentants du personnel.

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

M. Robert Vizet. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Robert Vizet. Que l'on me comprenne bien : je ne demande pas une augmentation de la représentation, je demande une représentation tripartite équitable. Si vous estimez qu'il y a trop de membres, monsieur le secrétaire d'Etat, ramenez le nombre à dix-huit, ce qui ferait six représentants pour les salariés, six pour l'administration et six pour les usagers.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 17, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 1, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de compléter, *in fine*, l'article 1^{er} par un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Nous estimons que les moyens mis à la disposition de l'établissement public Voies navigables de France risquent d'être insuffisants par rapport aux travaux qui lui incombent, notamment le développement de la liaison Rhône-Rhin.

L'amendement tend à imposer l'élaboration d'un contrat de plan entre l'Etat et Voies navigables de France. Ce contrat devra notamment préciser les moyens à mettre en œuvre pour réaliser les infrastructures nouvelles. Sa conclusion sera le signe tangible de la mise en œuvre d'une véritable politique fluviale s'inscrivant dans la durée.

Mes chers collègues, convenons qu'il ne serait pas normal de ne pas programmer des investissements dont le coût est parfois supérieur à plusieurs milliards de francs. Voies navigables de France doit pouvoir obtenir de l'Etat l'assurance de disposer des ressources nécessaires à l'accomplissement de ses missions. Tel est le sens de l'amendement n° 1, que vous soumettez la commission.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je sais bien que vous êtes lié par la solidarité gouvernementale. Toutefois, nous vous apportons notre aide sous cette forme pour exiger que la France soit enfin dotée de voies navigables à grand gabarit en nombre suffisant pour assumer ses fonctions intercommunautaires.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement et moi-même sommes tout à fait sensibles à cette proposition. Elle va en effet dans le sens d'une programmation pluriannuelle des investissements.

Mais Voies navigables de France a récemment fait approuver par son conseil d'administration un état prévisionnel des recettes et des dépenses pluriannuelles, qui a reçu l'accord des représentants de l'Etat notamment. Dans ces conditions, il n'est actuellement pas souhaitable de prévoir expressément, par voie d'amendement, un contrat de plan. C'est une question de volonté politique : l'Etat est suffisamment présent au sein du conseil d'administration de Voies navigables de France ; de plus, c'est lui qui négociera avec cet établissement public. C'est pourquoi je ne puis être favorable à cet amendement, qui, de surcroît, serait redondant.

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

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 2, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de compléter, *in fine*, l'article 1^{er} par un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

« ... - A. - Les clubs nautiques agréés qui organisent des manifestations présentant un intérêt public sans en tirer de profits seront exonérés du paiement de la redevance sur l'utilisation du domaine public fluvial.

« B. - Les pertes de recettes résultant de l'application de l'exonération prévue au A ci-dessus sont compensées par le relèvement, à due concurrence, de la taxe annuelle mentionnée au II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il s'agit d'un amendement essentiel, dont l'incidence financière ne serait pas très importante.

Au cours de l'année 1991, l'administration a été trop sévère dans le recouvrement des redevances des petits clubs nautiques, ce qui a provoqué, notamment en région parisienne, une levée de boucliers de la part de ces clubs, qui font du canotage pendant un temps limité sans polluer, sans détruire les berges et sans gêner la navigation. Il est, par conséquent, totalement abusif de les taxer à l'excès.

Certes, la loi doit être la même pour tous et un règlement doit être établi, mais il est certainement possible d'envisager des exonérations. Monsieur le secrétaire d'Etat, permettez-moi d'insister sur ce point comme l'ont fait M. Bernard Schreiner, député des Yvelines et notre collègue M. Jean Simonin notamment. C'est une question de bon sens.

Mes chers collègues, je compte beaucoup sur votre compréhension pour le vote de cet amendement.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement a les mêmes préoccupations que vous, mesdames, messieurs les sénateurs. C'est si vrai que, voilà trois ans, j'ai demandé à M. Cantal-Dupart d'inclure dans un rapport toutes les idées et suggestions qui pouvaient être présentées pour valoriser les voies navigables, les fleuves, les rivières, et attirer à nouveau les Français vers ces lieux qui ont toujours été, au cours de notre histoire, des lieux de rencontre et de vie. Ce rapport, vous le connaissez, est tout à fait admirable. Nous le mettons progressivement en œuvre. Il y a également eu le rapport de Mme Chassagne.

C'est vous dire combien je souhaite que la Seine, la Marne, l'Oise - je ne vais pas énumérer toutes nos rivières, tous nos fleuves - offrent des possibilités sportives et permettent de multiplier les activités nautiques et ludiques.

Toutefois, on me dit - ce que je crois - que cela ne relève pas du domaine de la loi et que cela donnerait même lieu à de nombreux contentieux que nous ne pourrions pas résoudre très facilement. Puisque cela relève non pas du domaine de la loi, mais des décisions du conseil d'administration de l'établissement public Voies navigables de France, je m'engage clairement à ce que soient établis des tarifs qui iront jusqu'à l'abattement.

Monsieur le rapporteur, je préfère, dans ces conditions, que vous retiriez votre amendement n° 2. Cet engagement figurera au *Journal officiel* de la République française. L'établissement public Voies navigables de France recevra des instructions du Gouvernement afin que les fêtes soient organisées sans qu'aucune taxe ou redevance ne soit perçue.

Pour les cas qui pourraient survenir, il y aurait toujours la possibilité de les examiner individuellement.

Monsieur le rapporteur, je me permets d'insister pour que vous retiriez cet amendement. J'en partage la philosophie, mais il risque de créer plus de désagréments que d'avantages.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement est-il maintenu ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je vous ai bien entendu, monsieur le secrétaire d'Etat. Mais je suis perplexe, même si je n'ai aucune raison de ne pas croire que cela ne relève pas de la loi.

Je retire cet amendement, mais j'insiste beaucoup pour que les consignes les plus formelles soient données à Voies navigables de France. C'est important pour la tranquillité des clubs. En effet, on demande jusqu'à 5 000 francs pour une compétition de canoë. Dans ces conditions, la petite voile ou le petit canotage risquent d'être complètement abandonnés, ce qui serait désolant.

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

Monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque j'étais maire, j'étais confronté à de tels problèmes et je m'efforçais de faire preuve de justice et de sagesse.

Il est très important pour la jeunesse de pouvoir disposer de certaines libertés. Il est des choses qu'on ne peut oublier.

Je n'en dirai pas plus car, en tant que président de séance, je n'ai pas le droit de le faire.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, je crois avoir compris le message que vous avez à l'esprit.

Monsieur le rapporteur, si vous en êtes d'accord, vous-même et des membres de la Haute Assemblée pourrez, avec moi-même, préparer la circulaire qui sera adressée à M. Chapon, président du conseil d'administration de Voies navigables de France, afin que rien ne soit oublié. Consultons les professionnels ! Ma volonté est la même que la vôtre.

Par conséquent, je vous remercie d'avoir retiré cet amendement et je vous prie d'accepter ma proposition de réaliser ensemble un travail, de façon que tout soit bien clair pour ceux à qui s'adressent ces dispositions.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat, il s'agit d'un dossier technique qu'il est de notre intérêt de bien étudier. Je suis tout à fait d'accord pour travailler sur cette question avec vous.

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

M. Jean Simonin. Je demande la parole.

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

M. Jean Simonin. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande de bien vouloir faire part à M. le ministre délégué au budget des instructions que vous allez donner. (*M. le secrétaire d'Etat fait un signe d'approbation.*) En effet, nous ne voudrions pas qu'un argument d'ordre financier nous soit éventuellement opposé.

M. le président. Par amendement n° 20, M. Estier, les membres du groupe socialiste et apparentés, proposent d'insérer, après le paragraphe IV de l'article 1^{er}, un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

« ... - Dans le cas où les infractions à la police de la grande voirie ont porté atteinte à l'intégrité du domaine public ou à sa conservation, les autorités énumérées ci-dessous saisissent le tribunal administratif territorialement compétent au besoin, en cas d'urgence, dans les conditions et suivant les procédures prévues par le code des tribunaux administratifs.

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

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

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

La parole est à M. Estier.

M. Claude Estier. Dans un souci de bonne administration de la justice, nous proposons, par cet amendement, que les transmissions des procès-verbaux constatant les infractions relèvent de la compétence du président de Voies navigables de France pour le domaine géré par cet établissement.

Afin d'harmoniser la procédure en matière de contravention de grande voirie, il est proposé que les directeurs des ports autonomes de Paris et de Strasbourg bénéficient également de cette disposition pour la protection du domaine géré par ces établissements.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La commission est favorable à cet amendement. En effet, il complète le transfert des pouvoirs nécessaires à Voies navigables de France pour que cet établissement soit en mesure d'assurer ses compétences, à savoir la gestion du domaine public fluvial.

En donnant au président de Voies navigables de France la possibilité de saisir le tribunal administratif en cas d'atteinte à l'intégrité du domaine public, cet amendement renforce les pouvoirs de l'établissement public en matière de police et de grande voirie qui lui ont été attribués par le paragraphe II de l'article 1^{er}.

La commission est donc favorable à l'attribution à Voies navigables de France de pouvoirs qui contribuent à faciliter la gestion du domaine public qui lui est confiée.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement fait sien cet amendement. Il prie le Sénat de bien vouloir l'adopter, car il sera d'une grande efficacité.

Nous rejoignons là le débat précédent. Il s'agit de permettre une animation. Mais des dispositions doivent être prises pour contenir les débordements et éventuellement sanctionner ceux qui seraient constatés.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 20, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

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

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2

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

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

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

« Ils constatent par procès-verbaux les infractions mentionnées au premier alinéa du I du présent article.

« Pour accomplir leur mission, ces agents ont accès aux installations et lieux où sont situés les ouvrages de prise d'eau, de rejet d'eau ou les ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau, à l'exclusion des domiciles. Leurs propriétaires ou exploitants sont tenus de leur livrer passage. Les agents ne peuvent accéder à ces locaux qu'entre 8 heures et 20 heures ou en dehors de ces heures, si l'établissement est ouvert au public ou lorsqu'une activité de fabrication est en cours. Ils ne peuvent accéder aux locaux qui servent pour partie de domicile aux intéressés. Le procureur de la République est préalablement informé par les agents des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur établissement. Une copie en est également remise à l'intéressé. »

« II. - A compter du 1^{er} janvier 1992, le deuxième alinéa du II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 est remplacé par les alinéas suivants :

« Les titulaires d'ouvrages mentionnés au premier alinéa du II du présent article doivent adresser chaque année avant le 1^{er} mai à l'agence financière de bassin territorialement compétente une déclaration accompagnée du paiement de la taxe due.

« L'agence porte le montant des recettes dans une comptabilité auxiliaire ouverte à cet effet.

« L'agence reverse le produit de la taxe à l'établissement public avant le 1^{er} juin.

« Les agents de Voies navigables de France pourront procéder à des contrôles de l'assiette de la taxe due par les titulaires d'ouvrages en application du présent article. Ces contrôles devront être précédés de l'envoi d'un avis portant mention de la date et de l'objet du contrôle.

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

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

Par amendement n° 3, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose d'insérer dans le quatrième alinéa du paragraphe I de cet article, après les mots : « par procès-verbaux », les mots : « , qui font foi jusqu'à preuve du contraire, ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. C'est un amendement de coordination avec la rédaction retenue par les articles 3 et 6.

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

M. Georges Sarre, 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. Par amendement n° 4, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose d'insérer, après la cinquième phrase du cinquième alinéa du paragraphe I de l'article 2, la phrase suivante : « Il peut s'opposer à ces opérations. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il s'agit d'affiner la plénitude des pouvoirs du juge en précisant qu'il a la faculté de s'opposer aux contrôles tendant à l'acquittement de la taxe sur les ouvrages de prise et de rejet d'eau. Le projet de loi prévoit, en effet, qu'il doit être informé préalablement de ces contrôles. Il paraît donc logique de prévoir qu'il puisse s'y opposer s'il les estime inutiles ou attentatoires aux libertés.

Cette extension de garanties, accordée aux citoyens, a déjà été adoptée par le Parlement, sur l'initiative du Sénat, lors de l'examen de l'article 40 du code des postes et télécommunications.

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

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

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. Par amendement n° 22, le Gouvernement propose d'insérer, après le paragraphe I de l'article 2, un nouveau paragraphe ainsi rédigé :

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

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Certains ouvrages ont été construits par la Compagnie nationale du Rhône dans le périmètre de sa concession pour rétablir au profit de tiers des écoulements existant antérieurement à l'entrée en vigueur de sa concession. Dans ce cas, ces tiers se trouvent dans la situation d'avoir l'usage et le bénéfice gratuit de ces ouvrages.

L'équité exige donc que, recevant un service, ces tiers acquittent la taxe comme ils l'auraient fait s'il n'y avait pas eu l'intervention du concessionnaire.

En conséquence, ils se trouvent relever du régime financier créé par l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 portant loi de finances pour 1991.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La logique de la taxe sur les ouvrages de prise et de rejet d'eau repose sur le principe de la contribution des bénéficiaires de voies d'eau. Cela nous conduit à estimer que nul ne doit échapper à cette taxe à partir du moment où il bénéficie de l'usage des voies d'eau. L'égalité devant les charges publiques nous amène à considérer qu'aucune personne ne peut être soustraite à l'acquittement de cette taxe.

La commission estime que cet amendement s'inscrit dans la logique du système qu'elle a choisi de respecter. A titre personnel, je suis favorable à cet amendement. Etant donné certaines circonstances qui n'ont pas échappé au Sénat, la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 22, pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis maintenant saisi de trois amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 5, présenté par M. de Catuelan au nom de la commission, vise à supprimer les quatre premiers alinéas du paragraphe II de l'article 2.

Le deuxième, n° 23, présenté par le Gouvernement, tend à insérer, au deuxième alinéa du paragraphe II de l'article 2, après les mots : « Les titulaires », les mots : « ou usufruitiers ».

Le troisième, n° 19, présenté par MM. Vizet, Leyzour, Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté, a pour objet de compléter, *in fine*, le premier alinéa du texte proposé par le paragraphe II de l'article 2 pour remplacer le deuxième alinéa du II de l'article 124 de la loi n° 90-1168 du 29 décembre 1990 par les mots : « à l'exclusion d'E.D.F., qui verse directement la taxe due à l'établissement public Voies navigables de France. »

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 5.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il s'agit là d'un point important. La commission vous propose d'adopter cet amendement, qui rétablit le dispositif voté par le Sénat, voilà moins d'un an, lors de l'institution de la taxe sur les ouvrages de prise et de rejet d'eau, en confiant à nouveau la perception de cette taxe à Voies navigables de France.

En effet, le projet de loi prévoit de modifier la loi de finances pour 1991 en substituant les agences financières de bassin à Voies navigables de France pour effectuer la perception de cette taxe. A l'occasion de l'institution de cette taxe, le Sénat avait rejeté un amendement confiant aux agences financières de bassin la perception de la taxe. Or, aujourd'hui, un an après ce vote, le Gouvernement revient sur cette décision.

Le mécanisme de perception prévu par le projet de loi empêche Voies navigables de France d'avoir une complète maîtrise sur sa ressource principale en lui retirant la perception de celle-ci. Il se traduit par une charge supplémentaire pour les agences financières de bassin qui n'en ont pas besoin, et qui ne sont d'ailleurs pas demandereses. Mes chers collègues, évitons une telle complication !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat, pour défendre l'amendement n° 23 et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 5.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement comprend la logique de l'amendement de la commission. Mais il lui a préféré une autre logique. Au départ, il semblait normal que l'établissement public industriel et commercial Voies navigables de France prélève lui-même la taxe. A partir du moment où il existe une loi sur l'eau et une action que je qualifierai d'importante, le Gouvernement a considéré qu'une cohérence supérieure devait être retenue, c'est-à-dire qu'il y ait un guichet unique. Dans ces conditions, il ne peut accepter cet amendement.

Quant à l'amendement n° 23, c'est un amendement de coordination avec l'amendement précédent du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Vizet, pour défendre l'amendement n° 19.

M. Robert Vizet. Le paragraphe II de l'article 2 a trait à la perception de la taxe. Le Gouvernement, dans le texte initial, propose que les agences financières de bassin soient chargées de la récolte des fruits de la taxe. Il me semble que c'est une bonne solution matériellement et techniquement.

En effet, les agences financières de bassin ont l'habitude de procéder à de telles opérations. Elles disposent du personnel compétent en la matière. Mais peut-être faudra-t-il penser à leur accorder des moyens matériels et humains supplémentaires pour qu'elles collectent dans de bonnes conditions cette nouvelle taxe.

Cependant, l'argument développé par la commission concernant E.D.F. est, à notre sens, pleinement fondé. Pour E.D.F., le guichet unique devient, si l'on en reste au texte du Gouvernement, un guichet multiple.

C'est pourquoi, dans un souci d'amélioration technique de la perception de la taxe, les membres du groupe communiste et apparenté proposent que les agences financières de bassin perçoivent la taxe payable par les titulaires d'ouvrages, à l'exclusion d'E.D.F., qui pourra, par exemple, passer une sorte de contrat avec Voies navigables de France. Entre deux établissements publics, cela devrait être possible.

J'ajoute que cette proposition était celle qui émanait des travaux d'un groupe de réflexion mis en place par le Gouvernement en 1990 pour relancer la politique des voies navigables.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 23 et 19 ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Dans la mesure où l'amendement n° 5 sera adopté par le Sénat, l'amendement n° 23 n'aura plus d'objet.

En ce qui concerne l'amendement n° 19, monsieur Vizet, je pense qu'il est satisfait par la proposition de la commission, qui revient à confier à Voies navigables de France la perception de la taxe.

J'attache une très grande importance à l'amendement n° 5, monsieur le secrétaire d'Etat. Il faut bien que, de temps en temps, nos avis diffèrent, sinon ce débat serait monotone ! (Sourires.)

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Cet amendement a fait l'objet d'une longue discussion en commission. Nous avons même demandé, monsieur le secrétaire d'Etat, à vous entendre, alors que je pensais naïvement que tout était clair. Nous avons également prié un représentant des agences de bassin de venir devant nous. Celui-ci nous a dit que, à titre personnel, il ne voyait aucun inconvénient à ce que Voies navigables de France perçoive directement la taxe. Comme vous pouvez le constater, nous nous sommes entourés de beaucoup de précautions.

C'est pourquoi j'insiste à nouveau auprès du Sénat pour qu'il veuille bien adopter l'amendement n° 5.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 19 ?

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je ne puis que confirmer les propos que j'ai tenus précédemment. Bien sûr, le Sénat prendra la décision qu'il croira devoir prendre, mais je précise tout de même que le gros chèque vient d'E.D.F., ce qui relativise la portée de la décision, qui, pratiquement et symboliquement, n'est toutefois pas négligeable.

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

M. Robert Vizet. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Robert Vizet. Contrairement à ce que pense M. le rapporteur, l'amendement n° 5 ne me donne pas satisfaction. En effet, pour ma part, j'approuve le fait que l'agence de bassin collecte les taxes, à l'exception de celles qui relèvent d'E.D.F. pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure. Par conséquent, je suis obligé, dans un souci de cohérence, de voter contre l'amendement n° 5.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix l'amendement n° 5, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, les amendements n°s 23 et 19 n'ont plus d'objet.

Par amendement n° 6, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans la première phrase du cinquième alinéa du paragraphe II de l'article 2, après les mots : « Les agents de Voies navigables de France », d'insérer les mots : « visés au deuxième alinéa du paragraphe I de cet article, ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Cet amendement tend à limiter le nombre des agents habilités à procéder au contrôle de l'assiette de la taxe. Il rétablit le parallélisme entre le contrôle de l'acquittement de la taxe et le contrôle de l'assiette de la taxe en prévoyant que ce sont les mêmes agents qui sont habilités à effectuer ces contrôles.

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

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

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

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 7, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de compléter, *in fine*, l'article 2 par un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Cet amendement a pour finalité de permettre aux titulaires d'ouvrages hydrauliques, tels que les collectivités locales, de répercuter directement le coût de la taxe sur le consommateur final de l'eau plutôt que de compenser ces coûts supplémentaires par des taxes ou impôts touchant l'ensemble des administrés.

Cette modification procède de la même idée que celle qui a présidé à l'institution de la taxe sur les ouvrages de prise d'eau ou de rejet d'eau : faire payer les bénéficiaires directs de la voie d'eau.

L'amendement n° 7 permettra de simplifier la gestion de la distribution de l'eau, que celle-ci soit assumée par un concessionnaire ou que le service public soit géré directement par la commune.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je voudrais appeler l'attention du Sénat sur les dangers que recèle cet amendement.

Je comprends parfaitement vos préoccupations, monsieur le rapporteur. Mais les collectivités locales concernées doivent pouvoir conserver le choix entre une répercussion négociée annuellement et la rédaction d'un avenant au cahier des charges.

L'amendement proposé supprimerait cette possibilité, restreignant l'autonomie de décision des collectivités locales en matière de service public. Or je ne crois pas que telle soit la volonté de la Haute Assemblée.

Cet amendement me semble dangereux pour les collectivités locales. Je le qualifierai par ailleurs d'amendement « torpille » contre Voies navigables de France. C'est pourquoi je demande au Sénat de le repousser.

M. le président. L'amendement n° 7 est-il maintenu, monsieur le rapporteur ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je suis désolé de ne pas être d'accord avec M. le secrétaire d'Etat. La commission maintient son amendement.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 7.

M. Robert Vizet. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Robert Vizet. Je souscris tout à fait aux propos qu'a tenus M. le secrétaire d'Etat en ce qui concerne les collectivités territoriales. Par ailleurs, depuis la discussion du projet de loi sur l'eau qui est intervenue récemment, on sait bien que, dorénavant, tous les problèmes de l'eau seront réglés grâce à une participation plus importante des collectivités locales et à une répercussion des coûts sur les usagers. Par conséquent, je ne peux pas voter cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 7, repoussé par le Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Par amendement n° 8, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de compléter, *in fine*, l'article 2 par un paragraphe additionnel ainsi rédigé :

« ... - Les régions bénéficiaires d'un transfert de compétences perçoivent à leur profit dans les mêmes conditions que l'établissement public, des taxes sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou à évacuer des volumes d'eau sur le domaine public des voies navigables qui leur a été transféré en application de l'article 5

de la loi n° 83-663 du 22 juillet 1983 modifiée complétant la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'article 124 de la loi de finances pour 1991 a instauré en faveur de l'établissement public Voies navigables de France deux nouvelles ressources : les droits de péage et la taxe sur les titulaires d'ouvrages de prise d'eau et de rejet d'eau.

La commission estime qu'il est cohérent et logique d'étendre le bénéfice de la taxe que perçoit l'établissement public Voies navigables de France aux régions pour l'entretien des canaux qui leur ont été transférés dans le cadre des lois de décentralisation. En effet, les ressources transférées, au titre de la dotation générale de décentralisation, sont notoirement insuffisantes pour couvrir l'entretien de canaux qui, du fait de la gestion antérieure de l'Etat, se trouvent dans un triste état.

Cet amendement vise donc à assortir le transfert des compétences de ressources suffisantes permettant la mise en valeur de canaux qui peuvent être notamment destinés à un usage touristique.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. M. Estier m'a demandé tout à l'heure si les contrats de plan entre l'Etat et les régions s'exécuteront normalement. Ma réponse est positive. Voies navigables de France va poursuivre dans cette direction de façon que des contrats soient passés entre cet E.P.I.C. et les régions.

A partir du moment où vous voulez prélever dans la caisse de Voies navigables de France, vous affaiblissez ses capacités. Dans le même temps, vous diminuez les chances de réaliser les priorités que sont les trois projets de liaisons interbassins Rhin-Rhône...

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. ... Seine-Nord et Seine-Est.

J'attire votre attention, monsieur le rapporteur, sur le fait que les vingt-deux régions auront la possibilité, si elles le veulent, de percevoir des péages. Ne demandez pas, en outre, au budget de Voies navigables de France d'abonder le budget des régions. C'est la raison pour laquelle je ne peux pas approuver cet amendement.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. J'ai bien écouté les explications de M. le secrétaire d'Etat. Dans mon esprit, l'amendement ne réduit en aucune façon les ressources de Voies navigables de France. Il s'agit simplement de laisser aux régions la possibilité de lever les mêmes taxes que Voies navigables de France pour les ouvrages qui leur sont dévolus.

En effet, les régions s'inquiètent des moyens dont elles disposeront pour entretenir les canaux. Nous avons longuement discuté de cette question en commission. J'ai émis l'idée que, après tout, si les régions entretenaient les canaux, elles devraient être autorisées à lever, comme Voies navigables de France, des taxes sur les ouvrages dont elles ont la charge.

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

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

(*L'amendement est adopté.*)

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

Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(*L'article 2 est adopté.*)

Article 3

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

« 1° Les personnels de Voies navigables de France ayant un grade équivalent à celui de directeur de bureau d'affrète-

ment ou de rédacteur de l'établissement public créé par l'article 67 de la loi du 27 février 1912 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1912 ;

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

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

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

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

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

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

Par amendement n° 9, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans le sixième alinéa de cet article, après les mots : « leur circonscription », d'insérer les mots : « et de leurs compétences respectives ».

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 9, 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. - L'Etat attribue en pleine propriété à Voies navigables de France les biens meubles nécessaires à l'accomplissement de ses missions.

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

Par amendement n° 10, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans la première phrase du second alinéa de cet article, de remplacer les mots : « dix ans » par les mots : « vingt ans ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La commission considère que l'engagement de la responsabilité de l'Etat, qui est justifié en raison de l'état du réseau fluvial transféré dû à un manque d'entretien chronique, ne doit pas être limité à une période de dix ans.

En raison de la nature et de la dimension des ouvrages concernés - écluses, barrages, etc. - les risques imputables à la gestion antérieure excèdent la période de dix ans prévue par le projet de loi.

En conséquence, la commission vous propose de porter à vingt ans la durée de la responsabilité de l'Etat, durée qui semble plus appropriée à l'état du réseau fluvial transféré à V.N.F.

Nous souhaitons proposer une durée illimitée. Après avoir, en quelque sorte, joué les « maquignons », monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons retenu une période de vingt ans.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 10, pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4, ainsi modifié.

(L'article 4 est adopté.)

Article additionnel après l'article 4

M. le président. Par amendement n° 18, MM. Estier, Rocca Serra, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent d'insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

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

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

La parole est à M. Estier.

M. Claude Estier. Cet amendement vise à porter à la connaissance du Parlement les actions engagées en faveur de la voie d'eau.

Un suivi périodique doit ainsi permettre de constater et d'apprécier les efforts conduits tant par l'établissement public « Voies navigables de France » que par les collectivités territoriales ou par l'Etat.

Seul un bilan régulier peut permettre l'adaptation ou la réorientation, si nécessaire, des moyens et des objectifs engagés en faveur du transport fluvial.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Cet amendement n° 18 vise à établir un rapport qui contribuera à informer l'opinion publique et la représentation nationale et permettra, à intervalles réguliers, d'évaluer les efforts mis en œuvre pour les voies navigables en France.

Un tel rapport devrait notamment permettre d'apprécier les conditions d'exécution du contrat de plan prévu par la commission ; cette dernière émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 18.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Cet amendement permettra de disposer d'un bon tableau de bord. Il est tout à fait utile que, chaque année, les représentants de la nation puissent faire le point sur l'entretien et le développement du réseau navigable.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 18.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 18, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 4.

CHAPITRE II

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

Article 5

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

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

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

« En cas de récidive, le montant de l'amende est de 2 000 francs à 160 000 francs. » – (Adopté.)

Article 6

M. le président. « Art. 6. – Outre les officiers et agents de police judiciaire, sont chargés de constater les infractions énumérées à l'article 5 de la présente loi :

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

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

« 3° Les agents des douanes.

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

Par amendement n° 11, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de compléter *in fine* le premier alinéa de cet article par les mots : « , dans le cadre de leurs compétences respectives ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Cet amendement est purement rédactionnel.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 11, 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. – Pour les infractions énumérées à l'article 5, le ministre chargé des voies navigables a le droit de transiger sur le montant de l'amende, après accord du procureur de la République, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat. » – (Adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CHAPITRE III

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

Article 9

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

Article 10

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

« Toutefois, en cas d'avis défavorable du commissaire enquêteur ou de la commission chargée de l'enquête, l'utilité publique est déclarée par décret en Conseil d'Etat.

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

Par amendement n° 12, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de rédiger ainsi le deuxième alinéa de cet article :

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

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Le projet de loi prévoit que l'Etat doit déclarer l'utilité publique. La commission considère qu'il est préférable de laisser à l'Etat une faculté d'appréciation après sa décision initiale. Il faut que l'Etat puisse se déterminer au vu des résultats de l'enquête publique en ayant la possibilité de poursuivre ou d'arrêter la procédure. La commission propose donc au Sénat d'adopter cet amendement, qui vise à laisser ce choix à l'Etat.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement souhaiterait que M. le rapporteur accepte de rectifier son amendement afin de remplacer les termes « l'administration », trop peu précis, par les mots « le Gouvernement » ; en effet, le pouvoir réglementaire est détenu non pas par un ministre mais par le Gouvernement.

S'il en était ainsi, le Gouvernement émettrait alors un avis favorable sur cet amendement.

M. le président. Monsieur le rapporteur, que pensez-vous de la suggestion de M. le secrétaire d'Etat ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je l'accepte et je rectifie mon amendement en ce sens.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 12 rectifié, présenté par M. de Catuelan, au nom de la commission, et tendant à rédiger ainsi le deuxième alinéa de l'article 10 :

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement 12 rectifié, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 10, ainsi modifié.

(L'article 10 est adopté.)

Article 11

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

« Elles obligent les propriétaires et les exploitants à :

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

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

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

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

Par amendement n° 13, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans le quatrième alinéa (b) de cet article, après le mot : « plantation », d'insérer les mots : « d'arbres ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'article 11 visant les servitudes d'inondations le long du Rhin institue un régime de déclaration préalable pour toute plantation.

La commission estime qu'un tel mécanisme aboutit à donner à l'administration un pouvoir d'autorisation sur les choix de cultures, pouvoir qui ne se justifie pas.

En effet, à l'exception des plantations d'arbres et, éventuellement, des haies, les autres formes de plantations agricoles ne sont pas susceptibles de constituer un obstacle au libre écoulement des eaux.

Il semble donc nécessaire de limiter ce régime de déclaration préalable pour les plantations aux seules plantations d'arbres qui, effectivement, peuvent, le cas échéant, faire obstacle à l'écoulement des eaux.

Je rappelle que les zones d'inondation prévues le long du Rhin représentent 900 hectares, dont 61 hectares agricoles ; de plus, les organisations agricoles consultées n'ont pas du tout fait obstacle à l'institution de servitudes d'inondation.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement souhaite à nouveau que M. le rapporteur accepte de rectifier son amendement afin d'insérer les mots : « d'arbres et de haies ». Si cette proposition est acceptée, il émettra alors un avis favorable sur cet amendement.

M. le président. Monsieur le rapporteur, que pensez-vous de la suggestion de M. le secrétaire d'Etat ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. J'y suis tout à fait favorable et je rectifie mon amendement en conséquence.

M. le président. Je suis donc saisi d'un amendement n° 13 rectifié, présenté par M. de Catuelan, au nom de la commission, et tendant dans le quatrième alinéa (b) de l'article 11, après le mot : « plantation », à insérer les mots : « d'arbres et de haies ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 11, ainsi modifié.

(L'article 11 est adopté.)

Article 12

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

Article 13

M. le président. « Art. 13. - Si l'existence de la zone rend impossible l'utilisation normale d'un terrain, son propriétaire peut à tout moment en requérir l'acquisition partielle ou totale par l'Etat.

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

Par amendement n° 14, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de rédiger ainsi le début du premier alinéa de cet article :

« Le propriétaire d'un terrain situé dans une zone de rétention des crues peut à tout moment... »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Monsieur le président, l'article 13 ouvre au propriétaire le droit de requérir l'acquisition de son terrain par l'administration, au cas où les sols ne

peuvent plus être cultivés. Mais ce droit est assorti d'une condition : l'impossibilité de l'utilisation normale d'un terrain, ce qui peut prêter à des divergences d'appréciation.

La commission estime que la nature même des servitudes, les nombreuses obligations qui s'y rattachent doivent conduire à l'adoption d'un régime plus libéral permettant au propriétaire, même en l'absence de circonstances rendant impossible l'utilisation normale des terrains, de pouvoir user de la faculté de requérir l'expropriation. Elle vous propose en conséquence un amendement supprimant la condition posée par le projet de loi.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 14, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 13, ainsi modifié.

(L'article 13 est adopté.)

Article 14

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

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

Par amendement n° 15 rectifié, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, à la fin du premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « la voie administrative », par les mots : « la juridiction administrative ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La répression des infractions établie à l'article 14 concernant des propriétés privées, l'intervention du juge au cours de la procédure dite de contravention de grande voirie semble donc indispensable.

Aussi la commission vous propose-t-elle d'adopter cet amendement prévoyant que la juridiction administrative, et non pas l'administration, poursuit et réprime les atteintes aux obligations imposées par ces servitudes.

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

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

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

Je mets aux voix l'amendement n° 15 rectifié, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 14, ainsi modifié.

(L'article 14 est adopté.)

Article 15

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

Par amendement n° 16, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent chapitre, notamment les modalités de détermination du délai minimal dans lequel l'administration est tenue d'informer les propriétaires et exploitants avant la mise en œuvre de l'inondation d'une zone de rétention des crues. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'article 15 prévoit qu'un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application des servitudes d'inondation.

Parmi les principaux aspects des servitudes, il semble souhaitable d'inscrire le devoir de l'administration d'assurer l'information préalable à chaque inondation. Tel est l'objet de l'amendement n° 16.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. A mon regret, je ne peux pas accepter cet amendement. Sur le Rhin, les mises en œuvre des inondations de zones de rétention dépendent d'un accord avec l'Allemagne ; un décret en Conseil d'Etat serait donc inadéquat. En effet, un décret en Conseil d'Etat ne peut imposer une obligation à une organisation franco-allemande.

Néanmoins, monsieur le rapporteur, partageant votre préoccupation, le Gouvernement prend l'engagement : qu'un arrêt préfectoral établira les décrets minima d'information des propriétaires et exploitants avant la mise en œuvre de l'inondation.

Je vous demande donc, monsieur le rapporteur, d'accepter de retirer cet amendement.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il apparaît nécessaire de prévoir un amendement précisant que les inondations donneront lieu à un avertissement préalable d'une durée suffisante pour permettre aux personnes concernées de prendre les mesures qu'elles estimeront adéquates - récoltes anticipées, etc. En effet, lorsqu'une personne sera prévenue de la future inondation de son terrain, elle pourra prendre les mesures nécessaires pour protéger ses biens.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je souhaite dissiper tout malentendu.

La demande présentée par cet amendement est tout à fait légitime. Mais il existe un problème de droit. Une obligation ne peut être imposée à un organisme franco-allemand par un décret en Conseil d'Etat, mais doit être négociée avec l'Allemagne. C'est pourquoi je vous ai dit, monsieur le rapporteur, que nous demanderions au préfet de prendre un arrêté de façon que les gens puissent être avertis suffisamment à l'avance, comme nous le souhaitons tous.

Par conséquent, monsieur le rapporteur, je vous demande de bien vouloir retirer l'amendement n° 16 et vous assure que le préfet recevra une notification afin de prendre un arrêté.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 16 est-il maintenu ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Non, monsieur le président, je le retire.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. le président. L'amendement n° 16 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 15.

(L'article 15 est adopté.)

CHAPITRE IV

Dispositions diverses

Article 16

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

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

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

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

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

Article additionnel après l'article 16

M. le président. Par amendement n° 21, M. Estier, les membres du groupe socialiste et apparentés proposent d'insérer, après l'article 16, un article additionnel ainsi rédigé :

« Il est inséré après le deuxième alinéa de l'article 1er de la loi n° 68-917 du 24 octobre 1968 relative au port autonome de Paris un alinéa ainsi rédigé :

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

La parole est à M. Estier.

M. Claude Estier. Cet amendement vise à étendre les missions du port autonome de Paris afin que cet établissement puisse dorénavant participer à toutes activités ayant pour objet l'utilisation ou la mise en valeur des voies navigables dans le périmètre de sa circonscription.

Le port autonome de Paris remplit sa mission dans un contexte très particulier : celui d'une métropole européenne au tissu urbain particulièrement dense. Il importe donc que son statut soit adapté à cette spécificité afin de lui permettre de jouer pleinement son rôle d'acteur de la voie d'eau.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La commission est favorable à cette faculté donnée au port autonome de Paris. Elle considère en effet que ce dernier doit, s'il le souhaite, être en mesure de jouer un rôle dans la mise en valeur des voies navigables qui le concernent directement.

Cet amendement doit permettre au port autonome de Paris d'affirmer son rôle dans le domaine de la voie d'eau, tel que l'assume actuellement Strasbourg. C'est donc une harmonisation des missions des ports autonomes fluviaux. C'est la raison pour laquelle la commission émet un avis favorable sur l'amendement n° 21.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Cet amendement est très intéressant, car il permet d'étendre le champ des compétences du port autonome de Paris, qu'il s'agisse des travaux ou des activités multiples, notamment le transport de passagers.

En conséquence, le Gouvernement émet un avis favorable sur l'amendement n° 21.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 21, accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 16.

TITRE II

DISPOSITION RELATIVE AUX TRANSPORTS ROUTIERS

Article 17

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

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Vizet, pour explication de vote.

M. Robert Vizet. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, au terme de ce débat, les modifications apportées par notre Haute Assemblée au texte initial de ce projet de loi ne sont pas fondamentales.

Nous tenons à le redire, nous nous félicitons de toute avancée dans le domaine du transport fluvial. Or le présent texte, qui met en place l'établissement public Voies navigables de France, devrait permettre de développer le trafic fluvial de marchandises.

Cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, nous ne pouvons souscrire à la tendance qui se dessine au sujet du fonctionnement et des investissements envisagés.

Vos souhaits concernant les trois liaisons Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône risquent, en effet, de rester à l'état de vœux pieux. Comme dans bien d'autres domaines, le Gouvernement compte beaucoup trop sur les collectivités locales.

Nous savons tous ici que les finances publiques locales sont dans une situation difficile. Le congrès de l'association des maires de France, unanime, s'en est fait l'écho. Le président de notre assemblée a même demandé une audience à Mme le Premier ministre, car une nouvelle ponction sur les finances locales est prévue en 1992, avec le non-remboursement de la T.V.A. sur certains investissements, de façon rétroactive, sans parler, bien entendu, de la réduction d'une fraction importante de la compensation de la taxe professionnelle. Cette situation nous préoccupe !

C'est pourquoi, monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, si les sénateurs du groupe communiste et apparenté se prononcent pour le transport de marchandises par voie d'eau, ils ne peuvent accepter le désengagement de l'Etat et le recours toujours plus grand à la taxation des usagers et des collectivités locales.

En conséquence, nous nous abstiendrons lors du vote sur le projet de loi qui nous est présenté.

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

M. Claude Estier. Comme je l'ai dit dans la discussion générale, le groupe socialiste approuve ce projet de loi, qui constitue un progrès important pour la bonne gestion et la modernisation des voies navigables de France.

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

M. Jean Simonin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, les amendements proposés par la commission des affaires économiques et du Plan ayant été adoptés, le groupe du R.P.R. votera ce projet de loi.

M. Emmanuel Hamel. Personnellement, je m'abstiendrai !

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'Etat, à l'issue de ce débat, je tiens à vous remercier pour le climat, intense mais franc, dans lequel nous avons travaillé.

Moi non plus, monsieur Vizet, je ne suis pas pour le désengagement à tout prix. Mais il faut reconnaître que, en nous présentant ce projet de loi, M. le secrétaire d'Etat aura au moins eu le mérite de mettre à l'ordre du jour cette Arlésienne que constituaient les voies d'eau. Dire qu'il s'agit d'une panacée est peut-être exagéré, mais le projet de loi aura en tout cas permis de faire progresser ce dossier.

M. Estier a parlé tout à l'heure du canal Rhin-Rhône. Il est vrai que, lors d'une réunion en commission, des déceptions sont apparues sur ce point. Mais nous devons poursuivre dans cette voie : plus on parle des choses, plus on arrive à obtenir satisfaction.

En conclusion, je souhaite bon vent à Voies navigables de France : notre réseau fluvial, qui est en piteux état, pourra bénéficier des réalisations de cet établissement public, et mettra ainsi le renouveau de la batellerie française, dont le marasme actuel s'explique entièrement par l'absence de liaison entre les différents bassins. Ainsi, à partir du moment

où nous ferons communiquer entre eux certains bassins, nous pourrions désengorger les voies routières à grand trafic. Les marchandises, en effet, peuvent parfaitement circuler par voie d'eau, et ce en toute sécurité.

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Georges Sarre, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, à l'issue de ce débat, je voudrais dire, très brièvement mais très chaleureusement, combien j'ai apprécié le travail qui a été effectué en commun entre mes services, l'administration, vous-même, monsieur le rapporteur, au nom de votre commission, et l'ensemble des groupes de la Haute Assemblée.

Ce texte permettra de marquer une étape supplémentaire dans le développement de notre réseau de voies navigables, ce qui était tout à fait nécessaire et urgent.

Cela étant, on ne peut pas dire, monsieur Vizet, que l'Etat se désengage et, dans le cas précis, se décharge sur les collectivités locales ! Il n'existe pas un texte qui mette plus à l'abri les collectivités territoriales, soyez-en pleinement assuré.

Je conclurai en vous disant, mesdames, messieurs les sénateurs, mon espoir de voir, le moment venu, l'Assemblée nationale voter ce projet de loi. De la sorte, s'il est définitivement adopté avant la fin de l'année, nous pourrions le mettre rapidement en œuvre.

Sachez en tout cas, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, que j'ai beaucoup apprécié l'esprit dans lequel ces débats se sont déroulés.

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.)

M. le président. Mes chers collègues, l'ordre du jour de ce matin étant épuisé, nous allons interrompre nos travaux pour les reprendre à quinze heures.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à douze heures cinq, est reprise à quinze heures cinq, sous la présidence de M. Etienne Dailly.)

PRÉSIDENCE DE M. ETIENNE DAILLY

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

3

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses à des questions orales sans débat.

CONSÉQUENCES DU VETO OPPOSÉ PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE À LA FUSION AÉROSPATIALE-ALÉNIA ET DE HAVILLAND

M. le président. M. Marc Lauriol attire l'attention de Mme le Premier ministre sur le veto, récemment opposé par la Commission européenne de Bruxelles, à la fusion Aérospatiale-Alénia, d'une part, et De Havilland, d'autre part, qui porte un mauvais coup à l'industrie européenne des avions court-courriers.

Tout le monde en convient. Des personnalités éminentes, parmi lesquelles des ministres, ont jugé scandaleux que des intérêts européens majeurs et évidents soient violés par ceux-là mêmes qui sont chargés de les défendre !

Cette affaire soulève deux séries de questions à deux étages différents.

I. - Au niveau de l'affaire elle-même, comment et par qui le Gouvernement français a-t-il défendu ou fait défendre ce dossier à Bruxelles ?

Le vote a été acquis par neuf voix sur les dix-sept membres composant la Commission ; des deux membres français, l'un s'est abstenu - le président - l'autre était absent.

Le Gouvernement peut-il fournir au Sénat des éclaircissements sur cette passivité, étrange dans une affaire de cette importance, et spécialement sur le rôle joué par le président français de la Commission dont le comportement a frappé les observateurs ?

Pour remédier, dans la mesure du possible, au blocage consécutif à ce veto, le Gouvernement a annoncé à l'Assemblée nationale, le 9 octobre 1991, une réunion propre à trouver un règlement amiable. Cette réunion devait se tenir le 15 octobre. Quelles en furent les parties prenantes et à quelles conclusions ont-elles abouti ?

II. - Au-delà de cette affaire elle-même, de graves questions se posent : pour affronter la concurrence mondiale, les entreprises européennes doivent acquérir une dimension qui les expose à avoir une position dominante à l'intérieur de l'Europe. En ce qui concerne la seule aéronautique par exemple, les prochains avions seront construits en coopération ou ils ne seront pas construits.

Va-t-on condamner les Européens à renoncer au niveau mondial en vertu d'une réglementation étreinte, qu'il faudrait peut-être revoir, appliquée avec myopie intellectuelle ?

Le Gouvernement ne pense-t-il pas qu'en 1990 on a conféré des pouvoirs exorbitants à la Commission dans des domaines qui devraient relever du Conseil des ministres, voire des chefs d'Etat ? Si, dans le passé, Bruxelles s'était comportée comme elle vient de le faire, Ariane et Airbus n'existeraient pas.

Le Gouvernement français peut-il, sans réagir énergiquement, laisser des technocrates dépourvus de toute légitimité démocratique et de toute compétence éprouvée dans la conduite des affaires industrielles et commerciales, qui font preuve, au surplus, à l'égard de certaines importations agricoles ou industrielles d'un étonnant laxisme, faire montre de rigueur, dès lors qu'il s'agit de condamner l'industrie européenne à la sclérose, pour le plus grand profit des non-Européens ? (N° 366.)

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

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense. Monsieur Lauriol, je vous prie, d'abord, d'excuser Mme le Premier ministre, qui n'a pu venir répondre en personne à votre question.

Beaucoup de choses ont été dites sur l'affaire qui vous préoccupe, mais votre question nous permet de préciser utilement certains points.

D'abord, je rappelle que, sur le plan des négociations entre Aérospatiale, Alénia, les autorités canadiennes et Boeing, l'affaire n'était pas conclue.

Le redressement de De Havilland, tâche à laquelle Boeing s'est attelé sans succès, nécessite de la part des autorités canadiennes un important soutien dont le niveau et les modalités étaient encore l'objet de discussions. On pouvait espérer, mais sans certitude, que celles-ci aboutiraient. Voilà ce que je peux dire sur l'aspect franco-canadien du problème.

Cela m'amène au second point, à savoir l'erreur d'appréciation de la Commission, qui, pour résumer - je souhaite ne pas avoir à entrer de nouveau dans les détails techniques - a raisonné comme si De Havilland était un constructeur prospère, aux perspectives assurées et dont les parts de marché s'ajouteraient, dans l'avenir, à celles qui sont détenues par A.T.R.

Voilà ce qui arrive quand on traite de l'industrie sans prêter suffisamment d'attention aux réalités industrielles ! Voilà ce qui arrive aussi quand on néglige l'aspect stratégique, risqué, que constituait pour un consortium européen une implantation, aux atouts aussi bien commerciaux que monétaires, sur le marché américain, puisque tel était l'enjeu essentiel de l'opération projetée.

Vous vous interrogez, monsieur le sénateur, sur l'attitude des deux commissaires français, en particulier sur celle du président de la Commission.

A ce sujet, permettez-moi de vous rappeler quelques points de procédure. Les votes de la Commission ne sont pas à bulletin secret. Une majorité était donc déjà apparue contre l'opération. C'est devant cette situation que Mme Scrivener a refusé de prendre part au vote et que M. Delors, qui s'exprime en dernier, s'est abstenu.

C'est l'attitude que le président de la Commission, en fonction de ses responsabilités particulières, s'est fixée comme règle dans ces circonstances, afin de pouvoir ainsi faire mieux jouer son autorité de conciliation et d'arbitrage sur d'autres dossiers.

En ce qui concerne l'avenir, le Gouvernement français étudie avec Aerospatiale et le Gouvernement canadien différentes possibilités pour permettre à cette opération de se faire sur d'autres bases.

Sur un plan plus général, l'émotion à laquelle a donné lieu cette affaire dans l'opinion publique, dans cette enceinte et au Parlement européen, qui a exprimé sa désapprobation de la décision de la Commission, montre que l'Europe est maintenant placée devant des responsabilités, j'ose le dire, historiques, car elle doit définir rapidement les principes et les méthodes d'une vraie politique industrielle coordonnée et cohérente.

Celle-ci peut conduire, comme vous le soulignez, à ce que, dans certains secteurs - pas dans tous - une position privilégiée sur le marché européen s'ensuive pour un industriel ou un groupe d'industriels. J'observe que tel sera nécessairement le cas lorsqu'il n'existe plus qu'un seul industriel ou groupe d'industriels européens compétitifs sur le secteur concerné.

Croyez bien, monsieur Lauriol, que le Gouvernement français est résolu à maintenir toutes ses exigences dans ce domaine fondamental, en particulier en ce qui concerne les mesures concrètes de politique industrielle que l'Europe doit aujourd'hui prendre, tant en matière aéronautique que dans l'automobile ou l'électronique.

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

M. Marc Lauriol. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne reviendrai pas sur l'affaire elle-même. Elle soulève, vous l'avez dit, des problèmes techniques, et nous n'avons pas à entrer, ici, dans le détail.

S'agissant de l'absence ou de l'abstention des deux commissaires français à Bruxelles, leur passivité dans un tel domaine me paraît tout de même surprenante. Elle a faussé le partage des voix, et donc la décision. La France, qui n'avait que ces deux membres dans la Commission, devait, au moins, participer à la prise de décision. Elle ne l'a pas fait.

Je dois dire que, sur ce point, votre réponse nous laisse un peu sur notre faim.

Pour le reste, ce qui est grave, dans cette affaire, c'est le mauvais état d'esprit européen ou plus exactement pas assez européen des instances de Bruxelles.

Vous le savez - le rapport de la délégation de l'Assemblée nationale pour les Communautés européennes, le rapport Joselin, l'a bien souligné - on a sollicité les faits pour avoir le résultat ; on l'a fait pour le secteur de marché à prendre en considération ; on l'a fait également pour les chiffres d'affaires, en retenant des chiffres qui ne concernaient pas la concentration en cause.

Nous savons aussi que certains Européens étaient pratiquement plaignants, comme les Anglais, avec British Aerospace, ou les Néerlandais, avec Fokker.

Nous savons encore ce qui animait les votes de l'Espagne et du Portugal, qui n'avaient rien à voir dans cette affaire, mais qui attendaient des compensations dans d'autres secteurs.

Bref, il faut bien reconnaître qu'il est difficile de construire l'Europe quand on a affaire à des partenaires qui sont animés beaucoup plus par l'égoïsme sectoriel que par la clairvoyance communautaire !

Mais il y a plus grave encore : c'est, en fait, tout le sort - l'essor devrais-je dire - de l'industrie européenne de demain qui est en cause. Cette dernière n'est ni plus ni moins que menacée de mort.

Comme vous l'avez vous-même confirmé, monsieur le secrétaire d'Etat, les entreprises européennes, pour affronter la concurrence mondiale, sont obligées d'acquiescer une dimension qui, fatalement, les expose à avoir une position dominante sur le marché européen.

Va-t-on, pour respecter les règles internes de la concurrence, les empêcher d'affronter le marché mondial ? Telle est la question.

M. Xavier de Villepin. Très bien !

M. Marc Lauriol. La réponse, elle est dans le règlement de décembre 1989, auquel la France, d'ailleurs, a donné son aval - elle assurait la présidence, à l'époque, et Mme Cresson était alors ministre chargé des affaires européennes.

Que dit ce règlement ? Il interdit « les concentrations dont l'effet est de restreindre la concurrence sur le marché européen, sans tenir compte de l'effet économique éventuellement positif de ces concentrations ».

En clair, cela signifie que l'avantage économique que l'Europe pourrait tirer de ces concentrations devra être complètement ignoré au profit d'une conception étroite et interne de la concurrence. C'est un langage d'avocats anglais, pas d'industriels européens !

Allons-nous obtempérer, face à une industrie américaine qui domine, je dirai même qui écrase le marché aéronautique mondial ?

Il est d'ailleurs intéressant de comparer cette Amérique, libre de toute entrave et nous, qui subissons cette entrave.

Le marché des avions régionaux, courts porteurs, représente 2 p. 100 du marché aéronautique total. Les entreprises qui produisent ce type d'appareils, dont A.T.R., sont au nombre de dix. Moyennant quoi on sanctionne la firme de Toulouse qui veut s'agrandir ! Parallèlement, trois entreprises seulement détiennent le marché des gros porteurs, et on sait à quel pays elles appartiennent. Et là, on ne dit rien !

Nous sommes donc en présence d'adversaires qui sont libres alors que, nous, nous ne le sommes pas. Nous sommes dans la situation d'un boxeur à qui l'on aurait attaché un poids de cinquante kilos à chaque bras et qui se trouve face à un adversaire affranchi de toute entrave. Tel est le problème.

Si l'on avait un esprit européen, si l'on souhaitait construire cette Europe naissante, le niveau mondial devrait être une excuse pour justifier une position dominante sur le marché européen.

Les positions prises à Bruxelles et l'intérêt européen dans son ensemble sont en contradiction formelle. Il ne s'agit pas d'opposer en ce moment les nations face à l'Europe, ni même la Commission face au Conseil des ministres, mais il s'agit bien de la situation de l'Europe face au monde !

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous connaissons la vérité, vous et moi, le Gouvernement et nous : les autorités de Bruxelles sont soumises à des pressions de groupes d'intérêt qui, s'ils ne sont pas strictement européens, sont très puissants et, le plus souvent, hostiles à l'Europe. Ils voudraient bien voir en celle-ci un marché ouvert à leurs produits et non un concurrent de leurs productions.

Il est temps que le Gouvernement français s'élève avec énergie contre l'hypocrisie qui, au nom d'une supranationalité formelle, étouffe en réalité dans l'œuf la substance vivante de l'Europe. Peut-être faudra-t-il taper un jour du poing sur la table ! Le Gouvernement français doit savoir qu'il s'honorerait et serait suivi en le faisant. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

PARUTION DE MANUELS NE TENANT PAS COMPTE DU RETRAIT DE LA RÉFORME DE L'ORTHOGRAPHE

M. le président. M. Jean Simonin attire l'attention de M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, sur la parution de trois manuels intitulés *Réussir en orthographe*.

Ces ouvrages ne tiennent pas compte du retrait de la réforme de l'orthographe et par là même induisent donc les élèves et leurs parents dans de graves erreurs, pouvant compromettre l'avenir scolaire des enfants. (N° 367.)

Avant de donner la parole à M. Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants, et fidèle à la règle que, depuis vingt-deux ans que j'ai le privilège d'occuper ce fauteuil, je me suis toujours fixée lorsque je préside une séance de questions orales sans débat, me voici une fois de plus obligé de rappeler au Gouvernement, avec toute la courtoisie nécessaire, mais avec toute la fermeté dont je suis capable, que l'article 48, deuxième alinéa, de la Constitution fait obligation à chaque assemblée du Parlement de consacrer une séance par semaine aux questions orales. Il s'agit là d'un rendez-vous obligatoire et dont les ministres ne sont pas en droit de s'affranchir.

Or M. Mexandeau doit répondre tout à l'heure - ce sera tout à fait son rôle, car il est secrétaire d'Etat aux anciens combattants - à une autre question de M. Simonin relative à

l'inscription à l'ordre du jour d'une proposition de loi permettant aux associations d'anciens combattants d'ester en justice. Aussi, pour rendre service à son collègue M. le ministre d'Etat, ministre de l'éducation nationale, il va répondre au passage à une question que M. Simonin a adressée à M. Jospin.

Dans ces conditions, bien entendu, aucun dialogue ne pourra s'ouvrir : M. Mexandeau lira consciencieusement la réponse de M. le ministre d'Etat. M. Simonin l'écouterait, déclarerait qu'elle le satisfait ou qu'elle ne le satisfait pas. Il expliquera pourquoi et fera sans doute quelques remarques, mais celles-ci tomberont dans le néant à moins qu'un attaché de cabinet de M. Jospin, que je n'ai pas aperçu, se trouve dans les couloirs. Quoi qu'il en soit, aucun dialogue ne pourra s'établir entre MM. Mexandeau et Simonin.

Mes chers collègues, sauf cas de force majeure, il n'est pas acceptable que des sénateurs, auteurs de questions, ne soient pas présents et les fassent lire par un collègue. Lorsque cela se produit - c'est bien rare, il est vrai - je les rappelle à l'ordre.

Il est encore moins acceptable - c'est, hélas ! de plus en plus fréquent - que des ministres interrogés ne se plient pas aux dispositions de l'article 48 de la Constitution et ne soient pas présents pour répondre aux auteurs des questions. Ce l'est d'autant plus qu'ils ne sont pas tenus d'être là eux-mêmes, car ils ont souvent des secrétaires d'Etat qui peuvent répondre utilement en leur nom. C'est le cas notamment de M. Jospin, qui a comme secrétaire d'Etat à l'enseignement technique M. Jacques Guyard. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

Vous m'applaudissez chaque fois. Je vous en remercie, j'y suis sensible, mais cela ne change rien, quelle que soit la majorité au pouvoir !

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. le président. En effet, quelle que soit la majorité au pouvoir, j'ai toujours constaté la même désinvolture des gouvernements, j'ai toujours tenu les mêmes propos et je continuerai de les tenir tant qu'il en sera ainsi.

M. Marc Lauriol. C'est rassurant !

M. le président. Cela dit, vous avez la parole, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants. Monsieur le président, je ne manquerai pas de transmettre à M. Jospin le rappel que vous venez de faire sur un ton irrité.

Je tenterai d'atténuer votre ire en vous signalant que mon arrière-grand-père enseignait à des enfants artésiens de façon si remarquable l'orthographe française que les copies de l'école primaire à cette époque contenaient infiniment moins de fautes d'orthographe que les copies d'élèves se présentant aujourd'hui au concours de l'agrégation !

MM. Marc Lauriol et Jean Simonin. Hélas !

M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat. J'ai moi-même été universitaire et j'ai eu la responsabilité au sein de mon parti, pendant cinq ou six ans, des questions d'éducation nationale.

Ainsi, le sujet de cette question ne me prend pas totalement au dépourvu. En tout cas, je transmettrai à M. Jospin les remarques que ne manquera pas de présenter M. Simonin à la suite de ma réponse.

Le rapport du conseil supérieur de la langue française, qui a fait l'objet du document administratif publié le 6 décembre 1990, prévoit des rectifications qui seront soumises à l'épreuve de l'usage et ne contient aucune disposition de caractère obligatoire.

L'Académie française, qui a rendu un avis favorable sur ce rapport, jugera, après une période d'observation, des graphies et emplois que l'usage aura retenus.

Le ministre de l'éducation nationale, comme il l'a déjà indiqué au Sénat, n'a donc pas l'intention de réglementer en matière d'orthographe.

Il convient d'ailleurs de noter que les principales maisons d'édition qui élaborent des dictionnaires ont, avec des nuances, adopté des positions très prudentes par rapport aux rectifications proposées, et je ne saurais d'ailleurs les désapprouver.

Les auteurs et les éditeurs élaborent en toute liberté les manuels scolaires et les ouvrages susceptibles d'être utilisés dans le cadre des enseignements à partir des programmes fixés par le ministre de l'éducation nationale. L'Etat n'exerce pas, en effet, de contrôle *a priori* sur le contenu de ces documents.

Le ministre ne dispose d'aucun pouvoir pour intervenir par voie de décision auprès des auteurs et des éditeurs dont la liberté et la responsabilité sont entières pour tout ce qui touche à la conception, à la rédaction et à la présentation des ouvrages qu'ils publient. En outre, il n'existe pas de manuels officiels ou simplement recommandés par le ministère de l'éducation nationale. S'il en existait, vous ne manquerez pas justement de nous le reprocher.

Il appartient donc aux équipes pédagogiques de chaque établissement scolaire de choisir les manuels qu'utilisent les élèves. Il reste que tout groupement ou association peut intervenir directement auprès des éditeurs pour signaler ce qui leur paraît constituer des omissions ou des inexactitudes.

Telle est, monsieur le sénateur, la réponse de M. Jospin, que j'approuve. En effet, il faut, me semble-t-il, maintenir la responsabilité des éditeurs ou des auteurs. Finalement, c'est la vie qui tranchera.

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

M. Jean Simonin. Monsieur le secrétaire d'Etat, votre réponse ne me satisfait pas. En effet, le sujet est trop important pour la langue française, donc pour notre patrimoine culturel, et les enjeux trop fondamentaux pour les générations futures, pour être traité par des demi-mesures.

De quel droit un éditeur met-il encore en vente aujourd'hui des ouvrages intégrant la réforme de l'orthographe, alors que celle-ci n'a pas obtenu l'aval du conseil supérieur de la langue française, en accord d'ailleurs avec l'Académie française depuis janvier 1991 ?

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Jean Simonin. De quel droit ce même éditeur mentionne-t-il, en page de garde d'ouvrages d'orthographe de 6^e, C.M.1 et C.M.2, que des modifications sont souhaitées par le conseil supérieur de la langue française en accord avec l'Académie française ?

Subrepticement, l'enfant, confronté à ces ouvrages, verra naître dans son esprit une confusion des mots qui entraînera systématiquement une coupure entre les générations et qui provoquera un conflit entre les parents et les enfants. On en revient à la tour de Babel. Chacun parlera son langage.

Par ailleurs, Alain Rey ne déclare-t-il pas dans *Le Quotidien de Paris* du 20 juin dernier : « Les changements ne seront signalés que dans le *Grand Robert*, destiné à des gens avertis » ? Il y aura donc les grands lettrés, les lettrés, les petits lettrés et les autres.

M. Marc Lauriol. Les sous-lettrés !

M. Jean Simonin. Qu'est-ce que ce racisme intellectuel ? Il y a là ségrégation entre ceux qui peuvent absorber la nouvelle graphie et ceux qui ne le veulent pas ou ne le peuvent pas. Pensons aux enfants, êtres plus fragiles, qui ne sauront pas à quoi se référer.

De quel droit, un représentant du syndicat national de l'édition scolaire, lors d'une réunion du conseil national des programmes, le 14 juin dernier, se permet-il de déclarer que certains pays francophones, comme la Belgique, n'avaient pas renoncé à la réforme de l'orthographe ?

Cette affirmation a été contestée par le ministère de l'éducation nationale belge et par l'ambassadeur de Belgique en France. Ce dernier a déclaré : « Aucune recommandation, aucune circulaire officielle ne permet à notre ministère et aux éditeurs d'appliquer cette réforme d'une manière ou d'une autre. Nous avons enterré celle-ci dès que l'Académie française a pris sa décision en janvier 1991. »

Pour toutes ces raisons, monsieur le secrétaire d'Etat, nous vous demandons de faire retirer de la vente les manuels appliquant la réforme de l'orthographe et, parmi ceux-ci, les ouvrages de chez Hatier *Réussir en orthographe* : 6^e, CM 1, CM 2. Je les ai achetés et le titre de la première page est le suivant : *Le programme de français en 6^e, C.M. 1, C.M. 2 et la réforme de l'orthographe.*

En conclusion, permettez-moi de vous rappeler, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'au départ cette réforme touchait 1 200 mots et qu'en fait, je cite toujours Alain Rey,

3 500 mots sont affectés. Quand on pense que Racine utilisait 4 088 mots, c'est toute la langue française qui est touchée. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

INSCRIPTION À L'ORDRE DU JOUR D'UNE PROPOSITION DE LOI PERMETTANT AUX ASSOCIATIONS D'ANCIENS COMBATTANTS D'ESTER EN JUSTICE

M. le président. M. Jean Simonin attire l'attention de M. le ministre des relations avec le Parlement sur la proposition de loi relative à la possibilité pour les anciens combattants d'ester en justice, adoptée par le Sénat dans sa séance du 7 mai 1991.

Il lui rappelle que le Gouvernement, par l'intermédiaire de son ministre délégué à la justice, avait alors apporté son approbation à ce texte.

Dans ces conditions, il lui demande de bien vouloir lui préciser à quelle date il compte inscrire ce texte à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. (N° 356.)

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

M. Louis Mexandeau, secrétaire d'Etat aux anciens combattants. Monsieur le sénateur, la proposition de loi à laquelle vous faites allusion dans votre question tend à permettre aux associations d'anciens combattants d'ester en justice. Elle a été votée à l'unanimité sur ces travées le 7 mai 1991.

Au cours des débats, M. le ministre délégué à la justice avait, comme vous le rappelez, exprimé son accord de principe sur le texte de la proposition de loi. Celle-ci prévoit que les associations d'anciens combattants pourraient se constituer partie civile pour un certain nombre d'infractions leur ayant causé un préjudice direct ou indirect, ou ayant causé un tel préjudice par rapport à la mission qu'elles se voient confier.

M. le ministre avait toutefois souligné qu'il ne pouvait être favorable aux conclusions du rapport de M. Neuwirth, fait au nom de la commission des lois de votre Haute Assemblée, qui, selon lui, donnaient une portée trop large au texte initial.

Il n'en reste pas moins que l'honneur et la mémoire de ceux qui ont sacrifié leur vie en combattant pour leur pays ne sauraient être trahis et qu'il est inacceptable de ne pas réagir aux agissements et propos de certains, heureusement minoritaires, qui manquent au devoir de reconnaissance.

Le Gouvernement est donc prêt à accepter la proposition de loi du Sénat en l'intégrant dans un projet de loi qui en reprendra les termes et en assurera l'harmonisation avec d'autres propositions de loi analogues, déposées par les députés. Ce projet de loi sera présenté lors de la session de printemps, dans le cadre de la réforme du code de procédure pénale récemment annoncée par M. le garde des sceaux. J'aurai l'honneur de vous le soumettre moi-même.

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

M. Jean Simonin. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse, qui ne me satisfait pas pleinement.

Il est, en effet, nécessaire de renforcer les droits des associations d'anciens combattants en les alignant purement et simplement sur ceux qui sont conférés aux associations de résistants. Les pouvoirs publics manifesteront ainsi leur souci que soient poursuivis les délits portant atteinte à la mémoire et à la dignité de ceux qui se sont battus au péril de leur vie pour l'honneur de la France.

La Haute Assemblée a examiné et a voté à l'unanimité cette proposition de loi - vous venez de le rappeler - à une date hautement symbolique : la veille du 46^e anniversaire de la reddition sans condition de l'Allemagne nazie, mettant fin ainsi en Europe à la Seconde Guerre mondiale.

C'est pourquoi je vous demande avec solennité, monsieur le secrétaire d'Etat, que soit honoré l'engagement pris par le ministre délégué à la justice d'alors, M. Georges Kiejman, qui a déclaré que le Gouvernement partageait avec les auteurs de la proposition de loi la conviction selon laquelle tout doit être fait pour que soit garanti le respect que nous devons tous à ceux qui ont survécu aux combats et que soit préservée la mémoire de ceux qui ont fait le sacrifice de leur vie.

A quelques jours de la commémoration du 11 novembre 1918, une autre date hautement symbolique de l'histoire de France, nous attendons de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que cette proposition de loi soit inscrite enfin à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Vous venez d'indiquer que vous vouliez présenter au Parlement un projet de loi incluant cette proposition de loi, lors de la session de printemps. Je demande avec insistance que ce projet de loi nous soit soumis au cours de la présente session. (*Applaudissements sur les travées du R.P.R. et de l'union centriste.*)

POSITION DE LA FRANCE FACE À LA SITUATION POLITICO-MILITAIRE DANS LA CORNE DE L'AFRIQUE

M. le président. M. Xavier de Villepin interroge M. le ministre d'Etat, ministre des affaires étrangères, sur la position de la France face à la situation politico-militaire dans la Corne de l'Afrique.

En effet, depuis deux ans, sont intervenus plusieurs événements qui nécessitent des mises au point. L'union des deux Yémen, la guerre du Golfe et ses conséquences sur la politique saoudienne en mer Rouge, la sécession érythréenne et la sécession de la Somalie du Nord appelée Somaliland peuplée d'Issaks ont modifié le paysage stratégique de cette région.

La France n'est pas restée immobile puisque des renforts ont été envoyés cet été à Djibouti, officiellement pour faire face au problème des réfugiés venus d'Erythrée, et que le chef de l'Etat de ce pays avec lequel on connaît nos liens a réuni une conférence pour la réconciliation de ce pays.

Il souhaiterait mieux connaître les orientations de notre diplomatie, notamment en ce qui concerne l'attitude de Paris face à l'indépendance de l'Erythrée et devant la scission de la Somalie si celle-ci devait perdurer.

Dans une région située à l'articulation de la Méditerranée, de l'océan Indien, de l'Afrique et du monde arabe, ces précisions paraissent dépasser le simple stade de l'information. (N° 359.)

Quel que soit le plaisir que nous éprouvons en constatant la gracieuse présence de Mme Avice, ministre de la coopération et du développement, et si nous savons que M. le ministre des affaires étrangères accompagne M. le Président de la République en Espagne, il est regrettable, pour les raisons que j'ai indiquées tout à l'heure, que l'un de ses deux secrétaires d'Etat ne soit pas présent.

Cela dit, nous allons entendre avec plaisir Mme Avice, à laquelle je donne la parole.

Mme Edwige Avice, ministre de la coopération et du développement. Monsieur le président, je ne voudrais pas vous contredire, mais je vous ferai remarquer que les problèmes concernant la corne de l'Afrique relèvent de ma responsabilité en qualité de ministre de la coopération et du développement.

M. le président. C'est vrai !

Mme Edwige Avice, ministre de la coopération et du développement. J'avais, d'ailleurs, averti hier M. de Villepin - j'ai présenté le budget de mon ministère devant la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées - que c'est à ce titre que je lui répondrai. (*M. de Villepin acquiesce.*)

La Corne de l'Afrique est l'une des régions dont la France suit l'évolution avec le plus d'attention. Ses liens traditionnels avec cette zone, en particulier avec Djibouti - pays du champ, comme on l'appelle - sa forte présence civile et militaire dans cet Etat à position stratégique, ses relations ancestrales avec l'Ethiopie sont autant de justifications d'un intérêt suivi et soutenu. En outre, l'interrelation entre cette région de l'Afrique et le Moyen-Orient, interrelation qui est apparue clairement au moment de la guerre du Golfe, renforce cet intérêt.

La Corne de l'Afrique est, comme vous le savez et comme nous l'avons tous déploré, une zone déchirée par les guerres civiles qui laissent de vastes régions incontrôlées par les structures étatiques, une zone dans laquelle la situation humanitaire est particulièrement tragique : j'ai eu l'occasion de dire hier que près de 20 millions de personnes sont cruellement menacées, notamment du point de vue alimentaire, et qu'en outre de nombreux réfugiés sont présents.

Prise depuis des décennies dans les rivalités entre les grandes puissances, la Corne de l'Afrique a connu, notamment à la faveur de l'effacement de l'Union soviétique, une évolution brutale de sa situation au cours de ces derniers mois.

En moins de six mois - vous avez raison de souligner les menaces qui peuvent se faire jour ainsi que les soucis et les anxiétés que nous pouvons nourrir à l'égard de cette zone - les groupes rebelles en lutte contre les pouvoirs totalitaires en Somalie et en Ethiopie ont remporté la victoire et renversé les régimes en place.

Toute la zone s'en trouve bouleversée : volonté des Somaliens du Nord de créer un nouvel Etat correspondant à l'ancien Somaliland britannique, séparation *de facto* de l'Erythrée du reste de l'Ethiopie après la victoire militaire des maquisards du F.P.L.E. et les accords passés avec le nouveau pouvoir à Addis-Abeba.

Dans cet environnement, l'unification des deux Yemens se distingue comme un facteur de stabilisation pour la région.

Dans le cadre de la politique active qu'elle mène traditionnellement dans la région, et compte tenu de sa présence importante à Djibouti, la France a maintenu des contacts réguliers avec tous les acteurs de la zone, gouvernements comme mouvements de libération : front populaire de libération de l'Erythrée - F.P.L.E. - front démocratique et révolutionnaire du peuple éthiopien, mouvement national somalien, mouvement populaire pour la libération du Soudan.

La France apporte son concours aux initiatives prises en vue du règlement des conflits dans la région, ainsi que j'ai pu le rappeler à des représentants éthiopiens que j'ai reçus, voilà trois jours, au ministère de la coopération et du développement. Tout en s'efforçant de coordonner son action avec ses partenaires de la Communauté économique européenne, elle agit également à titre national.

Afin de vous apporter une réponse aussi précise que possible, j'évoquerai successivement les actions de la France à l'égard des différents pays de la région.

Au Soudan, la France a des contacts avec les parties au conflit et, compte tenu des récentes évolutions dans la région, notamment en Ethiopie, elle s'emploie à favoriser un dialogue, seul à même de permettre un règlement négocié. Elle appuie aussi la médiation entreprise par le président en exercice de l'O.U.A., M. Ibrahim Babangida.

En Ethiopie, la France a accompagné les évolutions en cours : M. Bernard Kouchner a été le premier membre d'un gouvernement occidental à s'entretenir avec le nouveau président éthiopien, ainsi qu'avec M. Issaias Aferwok en Erythrée.

Elle a participé, en tant qu'observateur, à la conférence nationale qui s'est tenue au début du mois de juillet. Une délégation ministérielle éthiopienne est en ce moment même en visite officielle en France ; je l'ai reçue, d'ailleurs. Concernant l'Erythrée, la France ne pourra que s'en remettre à la décision du peuple érythréen. Il reviendra à la communauté internationale de veiller à ce que le référendum d'autodétermination qui doit se tenir en 1993 - ce qui nous laisse un délai de deux ans - se fasse dans de bonnes conditions.

En Somalie, la France appuie les tentatives de réconciliation nationale, comme celle qui a été engagée à l'initiative du président Hassan Gouled de Djibouti. Bien que ne reconnaissant pas la proclamation de l'indépendance du Somaliland, nous entretenons de bonnes relations avec le mouvement national somalien.

Enfin, à Djibouti, la politique française a pour objectif de réduire les facteurs de déstabilisation, qu'ils soient liés à la situation interne ou aux développements dans la zone.

Comme vous le savez, monsieur le sénateur, plusieurs problèmes se posent, dont celui des relations ethniques ou la situation des Afars, qui dépassent bien évidemment le cadre de Djibouti. Nous avons toujours préconisé - j'ai eu l'occasion de le préciser devant votre commission des affaires étrangères - des solutions d'apaisement.

Quels sont donc, en résumé, nos objectifs ?

Nous voulons nous engager activement dans la recherche de la paix partout où nous pourrions être utiles ; contribuer à une véritable mobilisation internationale pour faire face aux problèmes d'urgence humanitaire ; développer nos relations avec les divers acteurs et donner un nouvel élan à notre présence politique dans la région, tout en continuant, bien sûr, à travailler avec nos partenaires européens ; commencer à préparer, dans les instances internationales compétentes, la mise

en œuvre d'un projet coordonné de redressement économique de la région dans les domaines de l'énergie, des transports ou du développement rural, pour ne citer que ces seuls aspects.

Nous souhaitons également consolider et valoriser nos relations anciennes avec les Etats de la région et intégrer, pour des raisons que j'évoquais au début de mon propos, notre politique dans notre relation générale avec le monde islamique.

Voilà les grands axes de la politique dynamique que la France mène dans la Corne de l'Afrique. Il s'agit, bien entendu, monsieur le sénateur, d'une politique interministérielle, impliquant non seulement mon ministère et celui des affaires étrangères, mais beaucoup d'autres aussi.

M. le président. Madame le ministre, je vous donne volontiers acte du fait que vous êtes parfaitement compétente pour répondre à cette question.

La parole est à M. de Villepin.

M. Xavier de Villepin. Madame le ministre, je voudrais vous remercier et souligner, moi aussi, votre compétence en ce domaine. Il est certain que l'évolution de vos responsabilités ministérielles vous a amenée à bien connaître les problèmes qui se posent dans cette zone difficile, ainsi que le caractère très douloureux de la situation de ces pays.

Vous m'avez assez bien répondu, mais je voudrais être plus précis en vous interrogeant plus particulièrement sur trois points.

Le premier concerne l'aide humanitaire. J'aurais souhaité savoir exactement ce que fait la France. J'entendais, ce matin, à la radio, M. Kouchner parler d'un « chemin particulier » pour atteindre les zones déshéritées du Soudan. Qu'est-ce que cela veut dire exactement ? Quel est notre apport financier à ce pays ?

Le deuxième vise la situation des réfugiés ; vous y avez fait allusion. Ces pays déshérités connaissent des situations dramatiques ; ils sont très pauvres, mais ils doivent faire face, en plus, à un afflux de réfugiés. Que fait la France en tant que pays et que fait-elle à l'échelon de la communauté internationale ?

Cette partie du monde est, finalement, quelque peu oubliée ; nous en parlons rarement, car d'autres événements ont supplanté cette situation catastrophique.

J'ai une requête très précise à vous présenter, car je n'ai pas bien perçu, à travers votre réponse, quelle était la position de la France. Sommes-nous, dans ce cas particulier, pour l'intangibilité des frontières, ou bien pourrions-nous pratiquer une sorte d'ingérence, pour utiliser un terme largement employé ?

Les pays européens sont-ils dans une situation quelque peu similaire envers la Corne de l'Afrique comme envers la Yougoslavie ? Y a-t-il une différence d'approche entre les différents pays de la Communauté ? Tout cela mériterait d'être précisé devant le Parlement, d'autant qu'il s'agit de problèmes fondamentaux.

Je terminerai mon intervention en vous adressant une requête, madame le ministre.

Combien de Français sont installés dans les quatre pays que j'ai évoqués ? En Somalie, ils sont 64. En Ethiopie, dans ce grand pays qui compte 55 millions d'habitants, il en reste encore près de 400. A Djibouti, qui est la grande zone d'approche, il y en a environ 12 000, dont une partie importante sont des militaires.

A ce propos, vous savez combien nous considérons qu'il est essentiel pour notre pays de maintenir cette base de Djibouti et combien nous espérons qu'elle ne sera pas affectée par cette fameuse rénovation de l'armée, qui préoccupe un très grand nombre d'entre nous. Enfin, une centaine de Français sont installés au Soudan.

Je vous ai donné ces indications non pas pour paraître bien connaître le nombre des Français de l'étranger, mais pour vous demander à vous, madame le ministre, ainsi qu'à vos collègues en charge des affaires étrangères, d'avoir des contacts avec eux.

Le drame que vivent nos compatriotes au Zaïre doit être médité. Je souhaite que vous mainteniez les contacts. Je sais que vous le faites, madame le ministre. Mais il me paraît important de ne pas se trouver démunis devant la brutalité des faits. Il vaut mieux réfléchir au préalable. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

Mme Edwige Avice, ministre de la coopération et du développement. Je demande la parole.

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

Mme Edwige Avice, ministre de la coopération et du développement. Ayant l'avantage de connaître vos préoccupations envers les Français de l'étranger, j'ai été très sensible aux propos que vous avez tenus à ce sujet.

Je vais vous donner des indications plus précises sur quelques aspects de la politique étrangère et du comportement français dans cette zone.

Tout d'abord, je souhaite vous rassurer sur la présence française. Notre tradition, particulièrement en matière diplomatique, à travers la règle du respect de la décision et de la souveraineté des Etats, ne nous empêche pas de nous rendre compte que des évolutions se produisent.

S'agissant de l'Erythrée – tel était votre propos, si j'ai bien compris – j'ai eu l'occasion d'interroger les représentants de l'Ethiopie lorsque je les ai reçus voilà quelques jours. Ils m'ont tous garanti qu'ils respecteraient l'accord sur le référendum qui doit se tenir dans les deux années à venir.

Evidemment, chacun souhaite que, quelle que soit l'issue de ce référendum, les relations restent étroites et que les coopérations puissent s'établir dans les meilleures conditions.

Dans les autres Etats, la situation se présente d'une manière quelque peu différente. Des discussions sont en cours ; certaines ont eu lieu à Djibouti. Elles sont quelquefois laborieuses, mais nous faisons tout pour qu'elles puissent aboutir à un accord et, mieux, à une réconciliation.

Nous sommes conscients que cette région souffre des transferts de populations et de l'arrivée à Djibouti de réfugiés armés, ce qui constitue un risque de déstabilisation permanent.

Nous considérons que le retour à une stabilité politique et la mise en place de programmes de développement sont la réponse principale à ce problème des réfugiés, dont nous ne négligeons pas pour autant les aspects urgents.

Comme vous le savez, en effet, monsieur le sénateur, une action européenne et coordonnée s'est mise en place et se traduit, notamment, par une aide alimentaire.

A cette action s'ajoute, à Djibouti, le jeu des solidarités familiales, il faut le reconnaître. Vous savez, en effet, que, quelles que soient les frontières, de part et d'autre, des gens se ressemblent et s'accueillent. Ainsi, à Djibouti, le problème des réfugiés a été partiellement résolu par l'accueil que ses habitants ont réservé à des membres de leur propre famille.

Tout cela, nous le savons et nous le prenons en compte, bien que cela ne soit pas une solution durable. Le problème est, en effet, beaucoup plus économique et politique, comme vous avez bien voulu le rappeler.

Bien entendu, nous resterons ouverts à toutes les démarches européennes qui seront tentées pour améliorer l'aide humanitaire. Je n'ai pas entendu M. Bernard Kouchner ce matin à la radio, mais il se plaçait certainement non seulement sur le terrain bilatéral, mais également sur le terrain habituel de nos interventions.

Pour ce qui concerne les Français de l'étranger, je tenais à vous rassurer également : nous gardons un contact permanent avec eux par l'intermédiaire de nos ambassades et de nos consulats.

Certes, nous n'avons pas des ambassades partout, et c'est peut être à ce fait que vous faisiez allusion. N'ayez cependant pas d'inquiétude : la communauté française n'est pas oubliée, ni dans cette région, ni dans le reste du monde. *(Applaudissements sur les travées socialistes. – M. Xavier de Villepin applaudit également.)*

M. le président. Voilà l'intérêt de la présence du ministre compétent : un dialogue peut s'établir.

POLITIQUE INDUSTRIELLE DE LA FRANCE

M. le président. M. Xavier de Villepin demande à M. le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur de bien vouloir exposer les objectifs et les moyens de la nouvelle politique industrielle de la France, en particulier pour le devenir et l'avenir de l'industrie automobile, à la suite de l'accord intervenu en ce domaine entre la C.E.E. et le Japon. (N° 354.)

Je constate que M. le ministre délégué à l'industrie et au commerce extérieur, M. Strauss-Kahn, n'est pas là.

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

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, mercredi dernier, nous avons discuté du service national et la majorité sénatoriale a souhaité que le ministère de la défense s'occupe des problèmes économiques.

Au fond, je suis donc parfaitement dans mon rôle aujourd'hui. Mais, trêve de plaisanterie !

M. le président. Comme vous dites ! *(Sourires.)* Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Monsieur de Villepin, vous avez souhaité connaître la politique des pouvoirs publics à l'égard de l'industrie automobile française à l'heure de la mise en place du Marché unique.

Permettez-moi, en introduction, de rappeler les grandes lignes de l'accord C.E.E.-Japon que vous avez vous-même évoqué, et qui, schématiquement, porte sur une ouverture progressive, à compter du 1^{er} janvier 1993, du marché européen aux ventes d'automobiles nippones.

Cet accord, limité dans le temps, comme vous le savez, à la fin de l'année 1999, vise, en tout premier lieu, à laisser aux constructeurs de la Communauté, notamment aux constructeurs français, le temps nécessaire à parfaire leur compétitivité afin d'affronter à armes égales un environnement concurrentiel totalement libre et ouvert au 1^{er} janvier 2000.

Concrètement, dans l'hypothèse d'un marché communautaire de plus de 15 millions d'unités à la fin de la décennie, les grandes lignes de cet accord tendent à limiter les importations directes de véhicules japonais à concurrence de 1,23 million d'unités à cette échéance.

Il vise également les véhicules issus des « transplants » japonais en Europe ; il estime leur nombre, en termes de volumes vendus sur ce marché, à 1,2 million d'unités en fin de période.

Fondé sur le principe de l'affectation d'une partie de la croissance du marché aux constructeurs automobiles européens, cet accord intègre, en outre, des dispositions particulières de sauvegarde en cas de retournement du marché pour réduire les flux d'importations japonaises et des clauses de non-ciblage des ventes nippones à l'égard des marchés jusqu'ici protégés.

Ces dispositions sont éminemment importantes si l'on considère le fléchissement actuel de la demande automobile sur les principaux marchés de la Communauté.

Certes, on peut sans doute estimer que la croissance du marché automobile de la Communauté sera, dans le proche avenir, plus modérée que par le passé. Mais il ne faudrait pas en déduire que l'industrie automobile se trouve dans son ensemble, comme un cas particulier de l'industrie française, en crise et fortement menacée.

Il n'est que de rappeler les considérables gains de productivité réalisés par les constructeurs français au cours de la dernière décennie – des gains de 50 p. 100 ont été réalisés sur les cinq à sept dernières années – pour prouver à quel point ces derniers sont engagés dans un processus d'amélioration de leur compétitivité.

Ces constructeurs – est-il besoin de le rappeler ? – tiennent un rôle de pointe en matière de maîtrise technologique dans des domaines aussi essentiels et variés que la consommation des véhicules, le diesel, la sécurité active et la tenue de route des produits qu'ils développent.

Ce rang est d'ailleurs clairement démontré en termes de résultats commerciaux sur les marchés les plus réputés, les plus exigeants. Ainsi, la R 19 et la Clio, mais également la XM, obtiennent d'excellents résultats sur le marché allemand.

Au-delà des progrès enregistrés et des efforts engagés par les constructeurs eux-mêmes pour améliorer leur compétitivité, les pouvoirs publics sont toujours attentifs à défendre les intérêts de la première industrie française.

La négociation C.E.E.-Japon, à laquelle la France a participé activement, doit aujourd'hui s'enrichir d'un volet interne pour accompagner la mutation de ce secteur industriel.

La poursuite de l'amélioration de sa compétitivité requiert, en particulier, un effort important en termes de recherche et de développement de nouveaux produits et en termes de for-

mation des personnels, domaines pour lesquels le ministère de l'industrie s'apprête à déposer prochainement un mémorandum auprès de la Commission européenne.

Indépendamment de cette action de fond, le Gouvernement participe également à la validation des points forts de cette industrie, notamment à travers le programme de recherche « voiture propre et économe ».

Il cherche également à éclairer l'avenir. Je ne citerai en exemple que les travaux actuellement en cours au sein d'un groupe de stratégie industrielle automobile au Commissariat général du Plan qui associe l'ensemble des partenaires économiques et sociaux de ce secteur, et la mission confiée à M. Saglio, qui est plus particulièrement ciblée sur le problème de l'électronique automobile.

Enfin et pour témoigner de l'intérêt très large que les pouvoirs publics portent à cette industrie, je terminerai en citant les travaux menés conjointement par le ministère de l'industrie, les industriels du secteur des équipements automobiles et les constructeurs pour définir ensemble ce que devraient être à l'avenir les collaborations étroites et précompétitives entre constructeurs et équipementiers.

M. le président. La parole est à M. de Villepin.

M. Xavier de Villepin. Je vous remercie monsieur le secrétaire d'Etat, de m'avoir donné ces éléments de réponse.

Mais quel était le sens profond de la question ? L'accord passé entre la Communauté et le Japon est-il un bon accord ? Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, la problématique.

Je voudrais dire un mot du contexte, en partant non pas de la situation française, qui reste à préciser dans les années à venir - vous avez vous-même précisé, monsieur le secrétaire d'Etat, que cet accord va durer jusqu'en 1999 - mais de l'expérience des Etats-Unis.

L'automobile américaine a perdu 2 milliards de dollars en 1990, et elle en perdra probablement 6 milliards en 1991, les Japonais prenant une part de 34 p. 100 de ce marché.

Ce précédent nous conduit à nous demander si nous allons connaître la même évolution en Europe.

MM. Marc Lauriol et Jean Simonin. Très bien !

M. Xavier de Villepin. Que peut-on dire de cet accord, monsieur le secrétaire d'Etat ?

S'agit-il d'un accord clair, transparent et précisant véritablement tous les aspects du problème ? Vous n'avez pas répondu à cette question et je crains que la réponse ne soit négative.

Ma crainte vient du fait que je ne connais pas le détail de cet accord qui n'a pas été publié. Il semble cependant que de larges morceaux de ce texte ne soient pas précis, notamment à propos de ces fameux « transplants ».

Les « transplants », ce sont les usines japonaises installées en Europe. Vous savez qu'elles sont essentiellement installées dans un pays qui ne produit pratiquement plus d'automobiles, à savoir la Grande-Bretagne. D'autre pays européens ont, eux aussi, accueilli des investissements japonais, mais la production japonaise est surtout présente en Grande-Bretagne.

Quelle est donc la limite autorisée pour les fabrications japonaises ?

Mais il y a plus, monsieur le secrétaire d'Etat, je crois savoir que l'accord ne comporte aucune donnée précise sur les voitures japonaises fabriquées aux Etats-Unis alors que leur nombre est de plus en plus élevé. Ces voitures seront-elles considérées par l'Europe comme américaines ou comme japonaises ?

Entreront-elles ou non dans les quotas ?

Je crains que, sur ce point, l'accord ne comporte de graves lacunes !

Enfin, il me semble qu'un volet a été complètement oublié dans l'accord entre la C.E.E. et le Japon, à savoir la réciprocité.

M. Marc Lauriol. Eh oui !

M. Xavier de Villepin. Comment nos négociateurs peuvent-ils prétendre qu'ils essaient de protéger, de défendre le plus possible le marché européen - ce qui est tout de

même le rôle des négociateurs - alors qu'ils ne se préoccupent pas de l'autre aspect du problème, à savoir la possibilité, pour l'Europe, d'exporter vers le pays qui est devenu, à force d'invasion, le plus grand producteur du monde ? On n'a pas du tout précisé, me semble-t-il, les possibilités d'accès de l'Europe, en particulier de l'industrie automobile française, qui détient des parts particulièrement faibles sur ce marché.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais vous interroger sur les années 1991 et 1992. En France, une barrière s'est établie avec le temps, à savoir que 3 p. 100 de nos immatriculations sont réservés aux Japonais. Or ce taux est en ce moment de plus de 4,5 p. 100. Devenons-nous avant l'heure moins stricts dans l'application des dispositions ? Tel est le sens de ma question. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie encore de vos informations.

Je vous transmets mes inquiétudes et celles de beaucoup de mes collègues parlementaires face à l'industrie automobile, qui représente de 8 p. 100 à 10 p. 100 de l'emploi industriel. L'automobile sera-t-elle la sidérurgie de demain ? Lorsqu'on entend aujourd'hui les nouvelles du centre de la France, on peut se poser la question. Je suis inquiet de ne pas avoir eu de réponse sur le problème de l'emploi dans ce domaine essentiel pour notre pays. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.*)

POSITION DE LA FRANCE A L'ÉGARD DE LA POLITIQUE DE DÉSARMEMENT

M. le président. M. Robert Pagès demande à M. le ministre de la défense quelles mesures il compte prendre pour que la France s'inscrive résolument dans le processus de désarmement engagé par les Etats-Unis et l'Union soviétique, et encore récemment réaffirmé par différentes initiatives prises par ces pays. (N° 365.)

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

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense. Monsieur le sénateur, M. Joxe aurait souhaité vous répondre lui-même, mais il accompagne M. le Président de la République au sommet de Madrid.

Par définition - parce que c'est son rôle et parce que telle est sa tradition - la France est en avance dans le domaine du désarmement. En effet, comme vous le savez, grâce à la détention d'un armement nucléaire très limité, sa stratégie de dissuasion vise à prévenir la guerre et à décourager les agresseurs potentiels par la crainte des dommages inacceptables qui pourraient résulter pour lui de l'utilisation de cet armement, même en nombre restreint.

D'une certaine façon, notre pays a même pris les devants dans le mouvement du désarmement auquel vous faites référence dans votre question. Dès le 3 juin dernier, en effet, elle a rendu public un plan de désarmement et de maîtrise des armements tirant notamment les leçons de l'entreprise irakienne et couvrant la plupart des domaines de la prolifération, du surarmement régional, des transferts d'armement déstabilisants dans le monde.

Le 11 septembre, le Président de la République a par ailleurs annoncé un certain nombre de décisions unilatérales concernant les armes nucléaires d'ultime avertissement : la production de missiles Hadès a été plafonnée et les engins réalisés seront, non pas déployés, mais stockés. Les armes nucléaires équipant nos Jaguar - les bombes AN 52 - ont été retirées du service au début du mois de septembre, plusieurs années avant le terme prévu. De même, les missiles Pluton seraient retirés du service plus tôt que prévu, en 1993 ; cela a été annoncé avant même les déclarations des présidents Bush et Gorbatchev.

Par ailleurs, dans les différentes enceintes internationales, la France milite au service du désarmement, en particulier dans les différentes commissions compétentes des Nations unies.

Les déclarations des présidents Bush et Gorbatchev s'inscrivent dans un processus de mesures unilatérales en faveur du désarmement nucléaire tactique. Elle ouvre également des perspectives de négociations pour leurs armes stratégiques. Faut-il rappeler que leurs arsenaux sont sans commune mesure avec le nôtre ? Dans les meilleures hypothèses, l'application des objectifs affichés par Washington et Moscou laisserait encore à chacun des deux grands au moins cinq mille têtes nucléaires.

Dans ce débat sur le désarmement, la France ne saurait se sentir en situation d'infériorité. En septembre 1983, le Président de la République a exposé devant l'assemblée générale des Nations unies les conditions très précises dans lesquelles notre pays se joindrait, le moment venu, à une négociation pour le désarmement nucléaire. Les décisions que nous venons de prendre et la politique conduite avec constance témoignent du fait que nous sommes loin de rester inactifs dans ces domaines.

M. Jean Garcia. Vous ne dites rien sur les essais nucléaires !

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

M. Robert Pagès. Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne crois pas que votre réponse satisfera les millions de Français qui ont le même point de vue que moi.

Je reçois très souvent des lettres - pour ne pas dire chaque jour - en particulier d'organisations d'anciens combattants, me rappelant cette nécessité de promouvoir une politique de désarmement rapide. Or, vous parlez plus de l'avenir que du présent ! Demain, à l'appel du mouvement de la Paix, de nombreuses Françaises, de nombreux Français participeront à des manifestations à l'occasion de la journée internationale de l'O.N.U. pour la paix et le désarmement. Ce sera le cas dans ma région de Haute-Normandie, à Evreux.

Pourquoi un tel mouvement ? Parce que, contrairement à ce que vous venez d'affirmer, monsieur le secrétaire d'Etat, nous pensons que la France ne va pas assez vite dans ce domaine et qu'elle ne tient suffisamment compte ni du développement actuel de la politique des deux grandes puissances, ni du climat qui en résulte.

Grâce aux accords passés entre ces deux puissances, en effet, la perspective de n'avoir plus aucune arme nucléaire en l'an 2000 semble non seulement raisonnable, mais réalisable. La France continue pourtant de maintenir la fabrication et le stockage des missiles nucléaires Hadès, alors que les Etats-Unis et l'Union soviétique auront pratiquement détruit les leurs.

M. Jean Garcia. Très bien !

M. Robert Pagès. Les essais nucléaires continueront à Mururoa, même si l'on a envisagé plus ou moins fermement la diminution de leur nombre. Depuis le début de l'année, six explosions ont eu lieu en France ; une seule a eu lieu aux Etats-Unis et en Union soviétique. De plus, alors que l'Union soviétique s'est engagée unilatéralement à interrompre les siens pendant un an, nous serons encore, au grand mécontentement des peuples des régions concernées, des « essayeurs de la mort ».

Pourquoi faut-il poursuivre, à Cherbourg, la fabrication des sous-marins atomiques dont la puissance de feu, m'a-t-on dit, est quarante fois supérieure à celle du *Redoutable*, qui vient d'achever sa carrière ?

La France doit mettre véritablement en harmonie ses actes et ses déclarations. Une telle attitude contribuerait à favoriser un climat de détente propice à la coexistence pacifique. De plus, elle correspondrait à la volonté exprimée par l'O.N.U. Enfin, sa mise en œuvre et les économies qui seraient ainsi réalisées contribueraient à répondre aux mécontentements indiscutables et aux revendications exprimées actuellement par de nombreuses catégories socioprofessionnelles.

La proposition que nous avons faite, nous, communistes - je le dis avec d'autant plus de force que je suis moi-même un ancien enseignant - et qui consisterait à donner à l'école les 40 milliards de francs qui sont consacrés au surarmement serait une grande décision politique et qui plus est une décision intelligente.

Le fait de s'engager dans la voie du désarmement ouvrirait d'autres perspectives insoupçonnables. En effet, sur le plan mondial, nous savons bien que l'immigration est due avant tout à la grande misère des pays du tiers monde. Or un désarmement contrôlé, mais actif, ne permettrait-il pas de dégager les sommes considérables qui sont nécessaires pour aider ces pays à mettre en place la véritable économie dont ils ont besoin pour éviter à leurs enfants de devoir choisir la dure route de l'exil ?

Qu'on nous comprenne bien : nous souhaitons que notre pays dispose d'une défense nationale réelle, démocratique, appuyée sur une conscription raisonnable et sur la formation humaine des militaires du contingent. Mais une telle défense ne justifie par le surarmement, que nous condamnons.

Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai voulu poser cette question une fois de plus pour attirer l'attention du pouvoir et du Gouvernement sur l'importance et l'urgence d'un tel sujet. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, nous ne nous sommes pas très bien compris, je crois.

J'ai parlé beaucoup plus d'avenir que de présent, avez-vous dit. Mais je vous rappelle que les propos du Président de la République datent du 11 septembre dernier, c'est-à-dire avant même la déclaration de M. Bush, reprise, quelques jours plus tard par M. Gorbatchev !

Cela veut dire que, sur l'initiative du Président de la République, la France s'est inscrite dans la voie d'un désarmement à la mesure de notre armement nucléaire, qui n'est pas du tout comparable, vous le savez aussi bien que moi, à celui des Etats-Unis et à celui de l'Union soviétique !

Les décisions présidentielles sont importantes et significatives. Je vous l'ai dit, on a plafonné la production des missiles Hadès, les engins réalisés seront non pas déployés, mais stockés et les armes nucléaires équipant nos Jaguar - les bombes AN 52 - ont été retirées du service au début du mois de septembre, c'est-à-dire plusieurs années avant le terme prévu. Non seulement c'est important, mais cela concerne bien le présent immédiat et non l'avenir ! Il y a aussi les missiles Pluton, qui seront retirés avant 1993. C'est aussi le présent !

Monsieur le sénateur, vous m'avez parlé des sous-marins atomiques. Je voudrais que vous entendiez les trois mille travailleurs qui, sur l'initiative de toutes les organisations syndicales, défilent à Cherbourg avec les membres de la municipalité de gauche pour poursuivre la réalisation de ce qui a été commandé, ou encore ceux qui, à Roanne, occupent la mairie pour que le plan de charges soit appliqué !

Monsieur le sénateur, il ne faut pas tenir des propos contradictoires ! Vous le savez aussi bien que moi qui ai en charge, auprès de M. Pierre Joxe, les problèmes de restructuration de notre industrie d'armement, on ne peut pas, d'un simple coup de baguette magique, transformer les arsenaux en industries civiles !

Monsieur le sénateur, M. le Président de la République, M. le ministre de la défense et les membres du Gouvernement dans leur ensemble ont pris des décisions immédiates. Celles qui vont suivre s'inscriront dans cet esprit de désarmement qui honore la France depuis de nombreuses années.

MAINTIEN DE LA SÉCURITÉ EN ZONE RURALE

M. le président. M. Paul Alduy attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur le problème du maintien de la sécurité dans les communes rurales touristiques, en hiver, lors de la saison de ski, mais également en été depuis l'intense développement d'un tourisme vert.

En effet, les effectifs des brigades de gendarmerie s'avèrent très insuffisants ; de plus, leur concentration sur une commune parfois très éloignée rend tout à fait aléatoires les actions de secours en cas de trouble sur la voie publique.

Ainsi, les maires sont amenés à nommer un agent qui, seul, n'est pas en mesure d'assurer la sécurité.

En conséquence, il lui demande d'autoriser la création de polices municipales intercommunales destinées à régler ce problème d'ordre public. (N° 369.)

M. Marchand, ministre de l'intérieur, n'est pas là, pas plus que M. Sueur, secrétaire d'Etat aux collectivités locales. Heureusement, nous avons, en la personne de M. Mellick, un secrétaire d'Etat « tous azimuts », qui va répondre en leur lieu et place ! (*Sourires.*)

Vous avez la parole, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense. Monsieur le sénateur, M. Philippe Marchand, ministre de l'intérieur, retenu auprès de M. le Président de la République en Espagne, m'a chargé de vous faire part de son regret de ne pas pouvoir répondre lui-même à la question posée par M. Alduy.

Le problème du maintien de la sécurité et de l'ordre public dans les communes à forte fréquentation saisonnière n'a pas échappé au Gouvernement.

C'est ainsi que, depuis de nombreuses années, ces communes se voient dotées, en haute saison, de renforts de police ou de gendarmerie qui viennent compléter les effectifs des commissariats et des brigades locales.

Ces renforts sont affectés soit à des tâches de police générale, soit à des tâches de sécurité, telles que la surveillance des lieux de baignade ou l'organisation des secours sur les champs de neige. Les modalités de répartition et d'emploi font l'objet d'une étroite concertation avec les élus concernés.

Si l'utilisation de ces renforts peut, le cas échéant, faire l'objet d'un réexamen en vue d'adapter encore mieux leurs règles de mise en œuvre aux nécessités locales, il ne paraît pas souhaitable de mettre en place des services intercommunaux de polices municipales. Le bon exercice de la police ne s'accommode ni du rapprochement des points de vue lorsqu'une décision urgente est à prendre, ni de la dilution des responsabilités.

Pour éviter ces inconvénients, l'exigence d'une concentration des pouvoirs de police entre les mains d'un responsable unique au sein du groupement intercommunal ne manquerait pas, très rapidement, de prévaloir, en fait dans un premier temps et en droit ultérieurement. Les maires des communes membres des groupements se trouveraient ainsi dépouillés de la direction et du contrôle d'agents municipaux théoriquement placés sous leur autorité.

C'est pourquoi il n'est pas envisagé de mettre en place une institution qui contreviendrait au principe de spécialité territoriale applicable aux communes en matière de police et battrait en brèche celui selon lequel le pouvoir de police ne se délègue pas.

Certes, en zone rurale, eu égard aux difficultés que rencontrent certaines communes pour s'assurer du concours d'un garde champêtre, ces principes peuvent être quelque peu assouplis. A cet effet, l'article R. 132-1 du code des communes prévoit que « plusieurs communes peuvent avoir un même garde champêtre en commun ». Cette disposition, qui vise une situation bien spécifique, ne saurait être élargie et dénaturée en vue de permettre aux communes de créer des groupements de police municipale.

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

M. Paul Alduy. Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est bien à vous, d'ailleurs, que ma question s'adressait puisque la sécurité en domaine rural relève de la gendarmerie, donc de la défense nationale.

Je vous avoue que je suis tout de même très déçu par votre réponse. En effet, en disant que la sécurité dépend de l'Etat et que les responsabilités en matière de sécurité ne peuvent pas être diluées, vous ne répondez pas à la question qui est posée par les citoyens.

En été, lorsqu'un village de 500 ou 1 000 habitants accueille 2 000, 3 000 ou 5 000 personnes, le garde champêtre, seul, ne peut assurer la sécurité.

Nous demandons tout simplement qu'il soit possible de faire dans le domaine rural ce que nous sommes amenés à réaliser dans les villes. A l'heure actuelle, la plupart d'entre elles ont une police municipale. La ville de Perpignan, dont je suis le maire, est dotée d'une telle police, qui compte soixante-dix agents. La concentration des pouvoirs en matière de sécurité, qui a d'ailleurs été fort bien réalisée sous l'égide du préfet des Pyrénées-Orientales, a abouti à une coopération permanente entre la police municipale et la police nationale.

Aussi, nous demandons que, dans le domaine rural, il n'y ait pas seulement une brigade de gendarmerie de six personnes, à dix ou quinze kilomètres d'une commune ayant pendant deux mois de l'année 10 000 habitants, avec des phénomènes d'insécurité graves.

Il faut réfléchir sérieusement à ce problème. Dans les hautes sphères de l'administration nationale, on ne comprend absolument pas que, dans des villages de quelques centaines d'habitants et qui accueillent plusieurs milliers de touristes, il est impossible d'assurer la sécurité quand il faut téléphoner au chef-lieu du département, qui téléphone lui-même à la brigade la plus proche, laquelle, bien souvent, est située à quinze ou vingt kilomètres et met une demi-heure, trois

quarts d'heure ou une heure pour venir lorsqu'il y a un trouble quelconque. Il n'y a pas tous les jours des troubles mais il y en a assez souvent.

Par conséquent, le Gouvernement, quel qu'il soit, a intérêt à étudier sérieusement ce problème et à envoyer sur place, pendant les mois d'été, des enquêteurs capables de comprendre les réactions de la population. En tout cas, il est certain qu'un garde champêtre ne peut pas, à lui seul, assurer la sécurité vingt-quatre heures sur vingt-quatre dans les communes accueillant des milliers de touristes.

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, je comprends mieux votre question.

Lors de la séance du 7 juin 1991, M. Joxe, ministre de la défense, a répondu à une question orale sans débat de M. Jean Boyer, relative, justement, à l'augmentation des effectifs de la gendarmerie en zones rurales. Depuis un an, une nouvelle organisation se met en place.

Permettez-moi de citer un extrait de la réponse de M. le ministre de la défense : « En ce qui concerne précisément les personnels de gendarmerie, l'organisation du service faisait traditionnellement peser des contraintes assez lourdes sur les petites brigades. » On pense, notamment, aux régions qui accueillent des estivants. « Or, en vertu du principe d'égalité des citoyens, l'objectif est de permettre à tous les habitants de notre pays, qu'ils résident en zone rurale ou en zone urbaine, d'avoir la garantie d'une réaction rapide des forces de sécurité. Pour des raisons évidentes, l'organisation est relativement plus facile, compte tenu de la proximité, en région urbaine qu'en région rurale, et surtout qu'en région de montagne. »

Le système mis en place depuis plus d'un an va en ce sens sans oublier les mesures de modernisation et d'augmentation importante du nombre des gendarmes qui ont été décidées par le ministère de la défense dans le cadre d'un plan étalé sur plusieurs années. Nous ferons face aux engagements qui ont pu être pris.

Telle est la réponse que je puis vous apporter, monsieur Alduy. Certes, la question avait été posée à M. le ministre de l'intérieur. Mais M. le ministre de la défense et moi-même portons également un grand intérêt à votre demande, qui reflète celle de nombreux élus locaux préoccupés par la protection des citoyens. En tout état de cause, nous serons attentifs à vos souhaits dans le cadre de l'organisation qui a été mise en place par M. Chevènement, voilà un peu plus d'un an.

MISE EN PLACE D'UNE STRUCTURE DE FINANCEMENT DES USINES DE DESTRUCTION D'ORDURES MÉNAGÈRES

M. le président. M. Paul Alduy rappelle à M. le ministre de l'environnement que, dans notre monde de production-consummation, les stocks de déchets augmentent considérablement et entraînent des risques de dégradation de l'air, de l'eau, des sols.

En effet, la France produit chaque année 579 millions de tonnes de déchets, réparties de la façon suivante : 29 millions de tonnes de déchets ménagers, 150 millions de tonnes de déchets industriels, 400 millions de tonnes de déchets générés ou recyclés dans l'agriculture et les industries agro-alimentaires. Toutes les villes et communes de France se trouvent ainsi confrontées à ce grave problème qui constitue un risque pour l'environnement, mais également une dépense énorme quant à la mise en place de moyens d'élimination de ces déchets, tels que, par exemple, la construction de fours ou d'usines d'incinération des ordures ménagères, ou de moyens de recyclage et de stockage.

Le dispositif législatif, réglementaire et administratif mis en place au niveau national et européen privilégie : la modification des procédés de fabrication et des modes de consommation, afin de réduire à la source la production de déchets ; la valorisation ; l'élimination dans des conditions satisfaisantes pour l'environnement des déchets non récupérables.

En ce qui concerne les ordures ménagères plus spécialement, l'effort d'équipement des collectivités locales est énorme puisque les déchets de 46 p. 100 de la population sont traités dans des installations industrielles et 45 p. 100 mis en décharges.

La valorisation atteint actuellement un taux de près de 35 p. 100.

Plus de 98 p. 100 de la population bénéficie d'un service de collecte des ordures ménagères.

La collecte et le traitement reviennent en moyenne à 500 francs la tonne. Le coût varie d'une collectivité à l'autre et constitue une charge non négligeable pour les collectivités locales.

La catégorie des déchets industriels en augmentation constante et de l'agriculture viennent compléter avantageusement le panorama impressionnant des déchets en France.

Ce problème constitue la priorité absolue de la plupart des élus et relève de leur responsabilité, ce qui explique que ces derniers refusent à juste titre l'implantation sur le territoire de leur commune de certaines décharges dangereuses.

Il lui demande donc d'organiser au plan national une structure de financement des usines de destruction des ordures ménagères. La structure pourrait s'inspirer de celle de l'Agence nationale de bassin pour l'assainissement. Compte tenu de la nouvelle réglementation imposée par la Communauté économique européenne, cette nouvelle structure devrait bénéficier de l'aide de la Communauté et, bien entendu, de l'Etat français. (N° 364.)

La parole est encore à M. Mellick, secrétaire d'Etat à la défense, dont la compétence s'élargit de question en question, pour répondre au lieu et place de M. le ministre de l'environnement.

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat à la défense. Monsieur le président, je resterai sur le même mode humoristique : vous savez fort bien que, mercredi dernier, nous avons discuté, dans cet hémicycle, des problèmes de sécurité civile, de protection de l'environnement. Les sénateurs ont alors souhaité que le ministère de la défense, à travers le service national, s'implique dans ces missions.

M. le président. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous en prie. Acceptez mes remarques et ne cherchez pas une échappatoire avec des propos, certes, pleins d'humour et auxquels je rends hommage - à cet égard seulement - mais qui ne changent rien au fond.

La Constitution prévoit qu'une séance par semaine est réservée aux questions orales sans débat. Les ministres doivent être présents pour y répondre. Ils sont fautifs quand ils ne sont pas là, sauf, bien entendu, cas de force majeure, notamment lorsqu'ils accompagnent le chef de l'Etat en Espagne. Or ce n'est pas le cas de M. le ministre de l'environnement.

Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'Etat.

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Monsieur le président, c'était simplement pour rester dans le registre qui était le vôtre lorsque vous avez dit que mes compétences s'élargissaient de question en question.

Comme vous le savez, monsieur Alduy, l'article 12 de la loi du 15 juillet 1975, relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux, confie aux communes ou groupements constitués entre elles la responsabilité de l'élimination des déchets des ménages. Les communes assurent également l'élimination des autres déchets qu'elles peuvent, eu égard à leurs caractéristiques et aux quantités produites, collecter et traiter sans sujétions techniques particulières.

Elles peuvent répercuter les coûts afférents à ce service, en instituant une taxe sur l'élimination des ordures ménagères, assortie éventuellement d'une redevance spéciale pour les déchets autres que les ordures ménagères *stricto sensu*, ou une redevance.

Comme vous l'avez souligné, un effort important doit être effectué pour moderniser nos circuits d'élimination de déchets.

La simple mise en décharge n'est plus une solution acceptable. Nous devons nous orienter résolument vers le tri et la valorisation.

Cette évolution réclame des investissements importants, qui peuvent difficilement être assurés par une commune seule.

La coopération intercommunale doit donc être fortement développée et encouragée pour la gestion des déchets.

Mais l'ampleur des besoins, tant pour réparer les erreurs du passé - résorption des décharges illégales - que pour mettre en place les équipements de l'avenir, impose la création de moyens supplémentaires.

C'est pourquoi le Gouvernement a décidé, à la fin de l'année dernière, dans le cadre du plan national de l'environnement, le principe de l'institution d'un mécanisme de financement de la relance de la politique des déchets. Le poids de ce mécanisme devra reposer sur les déchets mis en décharge. Les représentants des communes seront très largement associés à la gestion du dispositif qui sera soutenu, au plan technique, par la nouvelle agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie.

Plusieurs idées ont été émises sur les modalités de fonctionnement de ce mécanisme. Le Gouvernement étudie actuellement les différentes solutions possibles dans la perspective d'un plan global sur les déchets, qui sera présenté à la fin de cette année.

Vous savez sans doute également qu'un dispositif spécial va être instauré pour les emballages. Il s'appuiera sur les propositions présentées à M. Brice Lalonde, ministre de l'environnement, par deux grands industriels MM. Riboud et Beffa.

Les principes de base sont simples : les industriels responsables de la mise sur le marché de produits emballés devront assurer la valorisation des déchets de ces emballages. A ce titre, ils reprendront aux communes les emballages qu'elles auront collectés et triés et ils contribueront au financement de ce tri.

Ce système devrait être mis en place à partir de l'année prochaine.

En conclusion, je précise que M. Brice Lalonde est en déplacement à Chambéry pour la réunion tripartite - France - Italie - Suisse - des ministres de l'environnement et qu'il m'a demandé de vous prier de l'excuser.

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

M. Paul Alduy. J'admets très bien que M. Brice Lalonde n'ait pu être présent. Cependant, je le regrette, car il devrait pleinement comprendre notre préoccupation.

Il est vrai que le Gouvernement a décidé de créer une taxe particulière pour l'élimination des déchets. Mais il est vrai aussi que les finances locales sont vraiment surchargées et que l'Etat se désengage de plus en plus sur les collectivités territoriales. Ainsi - c'est un exemple parmi tant d'autres - l'université de l'an 2000 sera-t-elle financée par les collectivités locales.

Je demande précisément la création d'un mécanisme de financement, vous venez d'y faire allusion. J'avais peut-être mal formulé ma question. Il faut prendre exemple sur les agences de bassin. Elles sont parvenues à doter tant les petits villages que les grandes communes de systèmes d'assainissement tout à fait remarquables. Dans ce domaine, nous dépassons tous les Etats de la Méditerranée.

Efforçons-nous de mettre au point un système d'autofinancement, quitte à le compléter par une aide de la Communauté européenne, en nous inspirant de l'exemple des agences de bassin ; ainsi, nous pourrions aller de l'avant.

Si vous dites aux maires des communes qui constituent des syndicats intercommunaux, aux responsables des départements qui sont prêts à mettre en place des réseaux de déchetteries qu'ils doivent financer la construction d'usines de destruction des ordures ménagères qui coûtent des dizaines de millions de francs - alors que les décharges publiques, elles, ne coûtent presque rien - ils ne pourront suivre que s'ils sont soutenus financièrement.

C'est pourquoi je demande que soit institué un système analogue à celui qui a fait ses preuves avec les agences de bassin, lesquelles ont effectivement rendu d'immenses services au cours de la dernière décennie.

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jacques Mellick, secrétaire d'Etat. Le maire que je suis et qui va retrouver sa ville dans quelques instants ne peut manquer d'être sensible à vos propos, monsieur le sénateur. En tout cas, je ferai part de votre suggestion à M. Lalonde.

DÉVOLUTION DES MARCHÉS DE TRAVAUX PUBLICS
EN MARTINIQUE

M. le président. M. Roger Lise attire l'attention de M. le ministre des départements et territoires d'outre-mer sur les très vives préoccupations exprimées par les professionnels du bâtiment du département de la Martinique à l'égard de la dévolution de plus en plus fréquente des grands chantiers réalisés sur crédits ou grâce à des subventions de l'Etat à des sociétés métropolitaines.

Ces entreprises générales sous-traitent l'essentiel des travaux à des entreprises également métropolitaines ou, dans le moins mauvais des cas, à des entreprises locales à des prix inacceptables.

Une telle situation, qui vient à nouveau de se vérifier pour la construction du rectorat des Antilles et de la Guyane risque d'entraîner à très court terme de nombreuses disparitions d'entreprises et un chômage accru alors que ce dernier atteint déjà le taux record de 30 p. 100.

Il lui demande en conséquence de bien vouloir tout mettre en œuvre afin que les décideurs publics prennent en compte l'existence, les compétences et le savoir-faire des entreprises martiniquaises dans la dévolution des marchés publics. (N° 360.)

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

M. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat à la famille, aux personnes âgées et aux rapatriés. Monsieur le sénateur, vous avez attiré l'attention de M. le ministre des départements et territoires d'outre-mer sur les vives préoccupations exprimées par les professionnels du bâtiment du département de la Martinique à l'égard de la dévolution des grands chantiers à des entreprises métropolitaines.

Je voudrais d'abord, monsieur le sénateur, vous prier d'excuser M. Le Pensec, qui aurait, bien sûr, voulu vous répondre personnellement, mais qui n'a pu se dégager d'obligations prises antérieurement, puisqu'il préside actuellement le conseil d'administration de l'hôpital de Quimperlé.

La question que vous soulevez, monsieur le sénateur, préoccupe également nombre de vos collègues maires métropolitains qui souhaiteraient aussi que les entreprises locales de leur commune ou de leur département se voient attribuer le plus souvent possible les grands chantiers publics locaux.

Il convient de remarquer que les progrès très réels enregistrés au cours de ces dernières décennies dans les techniques du bâtiment et des travaux publics ont été obtenus en grande partie grâce à l'émulation existant entre les entreprises en application du code des marchés publics.

Ce texte, applicable dans les départements d'outre-mer comme en métropole, précise les modalités de passation et les conditions d'attribution des marchés financés sur fonds publics : doivent être notamment pris en compte le prix des prestations et le coût d'utilisation, la valeur technique et le délai d'exécution, les garanties professionnelles et financières présentées par chacun des candidats.

Il est vrai que, dans la pratique, la connaissance du terrain et des contraintes locales du chantier donnent un avantage réel aux entreprises locales.

Le Gouvernement, comme d'ailleurs les autorités locales, font des efforts importants de formation dans ce secteur pour mettre ces entreprises mieux à même d'exploiter, dans le cadre du code des marchés publics, cet avantage.

Les journées martiniquaises pour l'emploi des 4 et 5 novembre prochain, organisées à Fort-de-France par mon collègue M. Louis Le Pensec, fourniront l'occasion d'examiner avec les professionnels les modalités dans lesquelles cet effort de formation pourrait être réalisé de façon à permettre à ces entreprises de répondre dans les meilleures conditions aux appels d'offres.

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

M. Roger Lise. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je comprends que M. Le Pensec ne soit pas parmi nous ce soir. Il était déjà dans notre assemblée, hier, pour la Réunion. Ce serait lui demander beaucoup d'y être aujourd'hui pour la Martinique. J'ajouterai toutefois qu'il a une très grande faculté à se faire remplacer. En effet, c'est la neuvième question que je pose à M. Le Pensec et il n'est venu me répondre qu'une seule fois. Par conséquent, je suis habitué à ce que d'autres ministres que lui répondent à mes questions.

Au demeurant, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de m'avoir répondu, mais vos propos ne correspondent nullement à la situation.

Vous avez cru comprendre qu'il s'agissait des maîtres d'œuvre pour gros travaux ; ce sont les corps d'état secondaires qui sont en cause : menuiserie, plomberie, électricité et charpente métallique. Les corporations concernées escomptaient une décision plus nette en leur faveur. En effet, le dernier des plus gros chantiers lancé en Martinique a été attribué, comme bien d'autres, aux entreprises métropolitaines. Il s'agit du rectorat, qui, à lui seul, représente, pour lesdites corporations, un marché de 20 millions de francs.

Pourtant, monsieur le secrétaire d'Etat, ces pratiques de concurrence commerciale ont déjà été dénoncées.

En 1974, le Conseil économique et social, dans son avis du 12 mars, déclarait : « Pour les D.O.M., l'objectif général est de passer d'une économie de transfert à une économie de production ». Parmi les mesures concrètes qu'il préconisait figurait celle-ci : « En ce qui concerne les marchés publics, les administrations des collectivités et de l'Etat devraient réserver d'office aux entreprises locales une part des fournitures administratives ».

Comme vous l'avez compris, le principe est méconnu puisque de nombreux chantiers publics, lycées ou collèges, ont été attribués à des entreprises générales métropolitaines de gros œuvre, lesquelles sous-traitent à des entreprises européennes tous les travaux de corps d'état secondaires, le tout pour un montant supérieur à 65 millions de francs en 1990, soit le salaire de 400 personnes.

Pourtant, monsieur le secrétaire d'Etat, vous connaissez ces départements ; vous vous y rendez quelquefois. Ces entreprises ont prouvé leur capacité et leur technicité, notamment lors de la réalisation de chantiers comme l'hôpital de la Meynard, la sécurité sociale, la caisse d'allocations familiales et l'I.E.D.O.M., l'institut d'émission des départements d'outre-mer.

Or, dans un contexte de chômage inquiétant, atteignant un taux de 30 p. 100, nous constatons des pratiques aux conséquences graves pour nos départements : l'entreprise européenne sous-traitante arrive avec un matériel déjà confectionné ; la pose est assurée par des ouvriers européens ; puis, une fois les travaux terminés, tout le monde repart.

Si cette façon de faire est admissible pour les constructions privées, elle est, en revanche, difficilement concevable s'agissant de constructions publiques, plus importantes par la taille et par le chiffre d'affaires et requérant le concours des contribuables locaux.

Convenez qu'il y a là un paradoxe : nous créons sur notre sol des chantiers qui font vivre les habitants d'autres départements ! On est bien loin du concept généralement admis : « Quant le bâtiment va, tout va ». Ici, c'est le contraire.

J'ai en main le nom des différentes P.M.E. et entreprises artisanales locales qui ont fermé, car elles ne peuvent soutenir la concurrence avec les sociétés de la métropole.

Par ailleurs, ce sont encore des architectes de la métropole qui sont retenus pour étudier les plans. Ainsi lesdites sociétés peuvent consulter les plans sur place, ce qui facilite la constitution de leur dossier.

Actuellement, dans le domaine de la seule menuiserie, trois P.M.I. déposent leur bilan et plus de 1 000 emplois se trouveront menacés dans ce secteur si aucune décision urgente n'est prise.

La situation actuelle ne saurait perdurer sans risque grave pour la survie de nos entreprises artisanales et de nos P.M.I. Son maintien entraînerait, à brève échéance, le licenciement d'une part importante de notre personnel qualifié.

Connaissant la volonté du Gouvernement de développer et de protéger le tissu économique local, je vous demande d'intervenir auprès de lui, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que de telles pratiques cessent dans les faits et que, dans le cas précis des menuiseries du rectorat, la réalisation en soit confiée à nos P.M.E. sinon pour la totalité, du moins pour partie. Cela les aiderait dans leur effort de modernisation et leur permettrait plus tard de lutter contre la concurrence. (Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du R.P.R.)

M. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, la réponse que je vous ai faite au nom de mon collègue M. Louis Le Pensec, si elle traitait la dimension « entreprise générale », passait en effet quelque peu sous silence cet aspect corps d'état séparé et second œuvre. Je m'efforcerai donc de lui rappeler ce second volet de votre question. En tout état de cause, je pense que les journées organisées les 5 et 6 novembre prochains en Martinique vous fourniront l'occasion de lui soumettre à nouveau ce problème.

MANQUE DE PERSONNELS SOIGNANTS À L'HÔPITAL
GEORGES-CLEMENCEAU DE CHAMPCUEIL (ESSONNE)

M. le président. M. Jean-Jacques Robert attire l'attention de M. le ministre délégué à la santé sur le manque inacceptable d'effectifs et en particulier d'infirmières à l'hôpital Georges-Clemenceau de Champcueil (Essonne), hôpital de longs et moyens séjours, spécialisé dans la gériatrie.

Les conditions de travail et le manque de matériel sont devenus particulièrement inquiétants pour la sécurité de ces personnes âgées dépendantes. La qualité des soins en est affectée gravement, y compris pour les mesures d'hygiène élémentaires.

L'exemple de cet hôpital résume le climat particulièrement alarmant dans lequel le personnel soignant tente d'exercer ses lourdes responsabilités.

Plus qu'une question de salaire et de « malaise » des infirmières, la situation présente témoigne des difficultés de recrutement, de formation et de reconnaissance de la place essentielle des infirmières dans l'équipe soignante.

Face aux risques grandissants d'insécurité pour les malades, à un budget global en régression constante dans les établissements hospitaliers publics, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour remédier à ce désastre. (N° 362.)

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

M. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat à la famille, aux personnes âgées et aux rapatriés. M. Bruno Durieux, retenu par les négociations en cours sur les personnels hospitaliers, vous demande, monsieur le sénateur, de bien vouloir excuser son absence.

Ainsi que M. le ministre délégué à la santé n'a cessé de l'affirmer, le Gouvernement attache la plus grande importance à la reconnaissance de la place des infirmières dans l'hôpital et à la spécificité du travail qu'elles accomplissent chaque jour auprès du malade.

La loi portant réforme hospitalière, votée par le Parlement le 3 juillet, a répondu particulièrement à cette attente à travers quatre de ses dispositions.

C'est, en premier lieu, la création d'un service de soins infirmiers réunissant l'ensemble des personnels qui concourent directement aux soins des malades.

C'est, en deuxième lieu, la mise en place de la commission de soins infirmiers, qui réunit des cadres infirmiers, des infirmières et des aides-soignants. Cette commission donnera son avis sur l'organisation générale des soins dans l'établissement, sur les programmes de formation, de recherche et d'évaluation auxquels participent les personnels soignants, ainsi que sur le projet d'établissement.

C'est, en troisième lieu, l'institution des conseils de service, qui regroupent, autour du médecin-chef de service, des représentants de tous les personnels, y compris des personnels infirmiers. Les personnels participeront ainsi au projet médical du service et pourront donner leur avis sur l'organisation de son fonctionnement.

C'est enfin, en quatrième lieu, la présence d'une infirmière au conseil d'administration de l'hôpital.

Le Gouvernement est tout aussi attentif à la formation des personnels infirmiers, ainsi qu'à leurs conditions de travail.

Il est vrai que se posent des problèmes de rémunération, qui doivent être étudiés en tenant mieux compte des contraintes, des contraintes et des sujétions particulières à la profession infirmière.

Il est parfaitement exact que des problèmes de recrutement se posent avec une acuité différente selon les régions.

La question qui est véritablement soulevée est la façon de rendre plus attractive la profession d'infirmière ; cela passe nécessairement par des solutions concrètes apportées aux conditions de travail.

Depuis le 9 octobre dernier, des négociations se sont ouvertes avec les organisations syndicales représentatives et les organisations professionnelles d'infirmières pour définir un cadre national d'amélioration concrète de l'exercice professionnel des intéressées.

Lors de la dernière réunion, qui s'est tenue le 24 octobre, M. le ministre délégué à la santé a fait les propositions suivantes : création de 4 500 emplois, dont 3 500 pour compenser la réduction de la durée de travail de nuit, qui est portée désormais à trente-six heures ; amélioration de la rémunération complémentaire versée pour le travail effectué les dimanches et jours fériés ; reprise de l'ancienneté pour les infirmières des hôpitaux publics et privés se remettant à travailler après une interruption dans leur carrière ; augmentation de 13 p. 100 des effectifs d'élèves dans les écoles d'infirmières dès la rentrée 1992 ; extension des allocations d'études ; rémunération systématique des astreintes à domicile ; enfin, mise en œuvre des contrats locaux d'amélioration des conditions de travail.

En outre, M. le ministre délégué à la santé a suggéré de poursuivre la discussion sur les créations de postes d'infirmières et d'aides-soignants dans les hôpitaux et a indiqué qu'il ferait de nouvelles propositions sur les perspectives de carrière des infirmières.

Enfin, s'agissant de la situation particulière de l'hôpital Georges-Clemenceau de Champcueil, une enquête effectuée par mes services a permis de mettre en évidence qu'il manque aujourd'hui 5 infirmières à l'effectif pour 642 agents, dont 73 infirmières diplômées d'Etat.

Par ailleurs, parallèlement à la réduction du nombre de lits menée dans le cadre d'une politique active d'humanisation, l'effectif au lit du malade a été renforcé de 20 agents en quatre ans.

Pour 1992, l'Assistance publique de Paris envisage de poursuivre l'effort mené en ce domaine. L'effectif sera en effet maintenu, en dépit de la fermeture supplémentaire de 32 lits, ce qui équivaut à une augmentation de 16 postes de l'effectif soignant.

Cet établissement, qui diversifie actuellement son activité vers une médecine gériatrique active et la prise en charge de pathologies plus lourdes, fait porter son effort principal de restructuration sur son plateau technique ; cela peut donc expliquer qu'un effort moindre soit consacré au renouvellement d'un matériel qui n'est pas uniformément moderne.

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques Robert.

M. Jean-Jacques Robert. Monsieur le secrétaire d'Etat, ma question comportait deux volets : en effet, à partir de l'exemple de l'hôpital de Champcueil, que je connais bien, je souhaitais traiter l'ensemble du problème infirmier.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez fait une brève description de la situation de l'hôpital de Champcueil et indiqué les effectifs.

Tous les corps soignants de cet établissement, qu'il s'agisse des médecins, des infirmiers ou des aides-soignants, travaillent au mieux pour répondre à la demande.

Mais cet hôpital est excentré et spécialisé en gériatrie. Or, il est impensable qu'une personne puisse soulever à elle toute seule, plusieurs fois par jour, un grabataire, afin de lui prodiguer les soins d'hygiène nécessaires.

Certes, la fermeture d'un certain nombre de lits équivaut à une augmentation des effectifs ; mais ceux-ci étaient à la limite de la rupture de charge !

Il faut aussi tenir compte des congés et des absences, lesquelles sont plutôt moins nombreuses que dans les hôpitaux parisiens.

Il reste que quatre postes n'ont pu être pourvus faute de candidats, et nous retrouvons là le problème général des établissements hospitaliers : dans la mesure où l'on n'offre pas des salaires suffisants au personnel infirmier et aux aides-soignants, on ne trouve personne pour pourvoir les postes vacants.

Cette situation, que l'on peut déplorer dans toute l'Assistance publique, est encore aggravée dans ce secteur géographique, qui correspond à une zone de salaires où l'on ne verse pas de prime d'installation ; il se trouve, en effet, que l'hôpital de Champcueil est situé à quatre kilomètres seulement de la frontière - mais, du mauvais côté ! - de la zone où une telle prime, qui, je vous le rappelle, monsieur le

secrétaire d'Etat, atteint actuellement 10 593 francs, est versée. Autrement dit, là où il faudrait particulièrement attirer des personnels, l'incitation que pourrait constituer la prime d'installation n'existe pas !

Bien sûr, monsieur le secrétaire d'Etat, vous allez me rétorquer que ce point relève du ministre de l'économie, des finances et du budget, de la même façon que, lorsque des incidents ont eu lieu à l'occasion des manifestations d'infirmières, on a invoqué la responsabilité du ministre de l'intérieur. Cependant, il faudrait tout de même que, au niveau du ministère des affaires sociales, on prenne les choses en main pour parvenir à une unification : à notre époque, en région parisienne, les zones de salaires, cela ne devrait plus exister !

Personne ne peut comprendre, aujourd'hui, que le personnel hospitalier qui se consacre à 650 personnes âgées touche 10 593 francs de moins que celui qui travaille à trois ou quatre kilomètres de là.

C'est bien évidemment pour cette raison que l'hôpital de Champcueil a tant de mal à recruter du personnel et c'est par ce biais que le problème doit être réglé.

Je suis persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous allez vous attacher à agir dans ce sens et que vous pourrez me rassurer.

J'avais déjà posé cette question voilà un an et demi ; mais aucune suite ne lui a été apportée. Je souhaiterais donc, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous puissiez me donner une réponse écrite à ce sujet et que vous persuadiez M. le ministre de l'économie, des finances et du budget de nous donner satisfaction.

A partir de cet exemple, j'en viens bien sûr à l'aspect national du problème, qui constitue un véritable serpent de mer ; en effet, comment recruter des infirmières et les garder ? Il faut les payer ! Vous pouvez créer tous les postes possibles et imaginables, vous pouvez mettre en place des conditions de travail tant attendues, il reste que si les salaires versés, d'une part, n'incitent pas les jeunes à entrer dans les écoles d'infirmières et, d'autre part, ne permettent pas de retenir les infirmières en poste, vous vous retrouverez à la case départ, c'est-à-dire à la situation qui prévalait en novembre 1988, époque à laquelle les mêmes difficultés étaient apparues.

D'ailleurs, nombre de sénateurs avaient pressenti cet état de fait et avaient attiré, tous les quatre ou cinq mois, l'attention du Gouvernement sur ce point.

Par conséquent, il est absolument nécessaire d'accorder de bons salaires, de meilleures conditions de travail ainsi qu'une bonne formation aux personnels hospitaliers.

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, dans les négociations que vous menez et qui sont, certes, nécessaires, il convient de recevoir tout le monde. Or, je crois savoir - vous me direz si c'est vrai - que vous recevez de préférence les organisations syndicales de province aux dépens de celles de Paris. Pourtant, Paris est un point noir, et c'est là que l'on rencontre le plus de difficultés.

Pour bien connaître la situation de mon département, l'Essonne, qui se situe à la périphérie de la capitale, il me semble que vous auriez tout intérêt à recevoir les organisations syndicales représentant les personnels infirmiers de ce département.

De toute façon, il ne faut plus attendre ; il ne faut pas faire durer les choses.

Je voudrais que vous en soyez persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat. Les Français veulent que ce problème soit réglé et ils attendent les décisions nécessaires.

Par conséquent, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aimerais que vous puissiez m'apporter deux réponses : l'une relative aux zones de salaires, l'autre concernant les négociations que vous entamerez avec les syndicats parisiens.

M. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Laurent Cathala, secrétaire d'Etat. Monsieur le sénateur, je répondrais d'autant plus volontiers à vos deux questions que je suis moi-même infirmier. J'ai exercé ce métier durant de nombreuses années à l'Assistance publique et j'ai longtemps représenté, sur le plan syndical, cette profession, notamment lors de la grève de 1973-1974 durant laquelle

nous avons été amenés à négocier avec Mme Simone Veil ; un certain nombre d'avancées avaient alors été obtenues quant à la rémunération des infirmiers.

Le problème que vous évoquez ne date donc pas de 1988 ; voilà vingt ans, il se posait déjà à peu près dans les mêmes termes : problèmes d'effectifs, de condition de travail, de sujétions, de contraintes, qui caractérisent un certain nombre de professions du milieu hospitalier.

A cela s'ajoutent des problèmes d'identité, de reconnaissance professionnelle au sein de l'équipe hospitalière et certaines pratiques de l'organisation du travail, notamment le « mandarinat », qui n'a pas complètement disparu, même si la solidarité des grands patrons a évolué, pour des raisons diverses, dans le bon sens.

Je connais donc bien le problème que vous avez évoqué, monsieur le sénateur. Soyez assuré que le Gouvernement non seulement est conscient de la nécessité d'améliorer de façon générale la situation des infirmières qu'il s'agisse de leur rémunération, de leurs conditions de travail, de leur reconnaissance professionnelle dans l'équipe hospitalière ou de l'organisation des soins, mais qu'il y apporte un certain nombre de réponses, en tenant compte, bien sûr, des contraintes existantes dans le budget tant de l'Etat que de la sécurité sociale.

Il est vrai que l'hôpital de Champcueil connaît un réel problème, dont j'ai tout à fait conscience dans la mesure où mon département, le Val-d'Oise, est également situé à la frontière de la zone de versement de la prime d'installation ; certes, cette dernière n'est versée qu'une fois dans la carrière ; toutefois, ce point mérite d'être étudié afin que la situation de tous les hôpitaux situés à la périphérie de Paris ne soit pas marquée par un inconvénient supplémentaire.

De plus l'hôpital de Champcueil est spécialisé en gériatrie, ce qui implique des contraintes plus fortes que dans d'autres secteurs. Cela mérite aussi d'être pris en compte.

4

DESSAISSEMENT D'UNE COMMISSION

M. le président. En accord avec la commission des affaires sociales, la commission des lois demande que lui soit renvoyée au fond la proposition de loi de MM. Charles Pasqua, Marcel Lucotte, les membres du groupe du rassemblement pour la République et apparentés et les membres du groupe de l'union des républicains et des indépendants et rattachés administrativement, organisant la définition d'un quota annuel d'immigration en France (n° 450 rect., 1990-1991), qui avait été renvoyée à la commission des affaires sociales le 3 juillet 1991.

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

Il en est ainsi décidé.

5

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu de M. Jean Lecanuet un rapport d'information fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées à la suite d'une mission effectuée à Kiev, les 13 et 14 septembre 1991.

Le rapport d'information sera imprimé sous le numéro 60 et distribué.

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au lundi 28 octobre 1991, à quinze heures et le soir :

Discussion du projet de loi (n° 9, 1991-1992) relatif à

l'Agence du médicament et à la maîtrise négociée des dépenses de médicaments remboursables, considéré comme adopté par l'Assemblée nationale, aux termes de l'article 49, alinéa 3, de la Constitution, après déclaration d'urgence.

Rapport (n° 56, 1991-1992) de Mme Hélène Missoffe, fait au nom de la commission des affaires sociales.

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.

Délai limite pour le dépôt des amendements à quatre projets 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 portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre les biens (n° 215, 1988-1989) est fixé au lundi 28 octobre 1991, à dix-sept heures.

2° Au projet de loi modifiant le code forestier (n° 477, 1990-1991) est fixé au lundi 4 novembre 1991, à seize heures.

3° Au projet de loi relatif à la formation professionnelle et à l'emploi (n° 4, 1991-1992) est fixé au lundi 4 novembre 1991, à seize heures.

4° Au projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux recherches sur la gestion des déchets radioactifs (n° 431, 1990-1991) est fixé au mardi 5 novembre 1991, 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 portant réforme des dispositions du code pénal relatives à la répression des crimes et délits contre les biens (n° 215, 1988-1989) devront être faites au service de la séance avant le lundi 28 octobre 1991, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures cinquante-cinq).

MICHEL LAISSY,
Chef de service adjoint
au service du compte rendu sténographique.

ERRATA

au compte rendu intégral de la séance du 17 octobre 1991

RÉPARTITION, POLICE ET PROTECTION DES EAUX

Page 2999, 1^{re} colonne, après le deuxième alinéa, insérer un alinéa ainsi rédigé :

« (Ces textes sont adoptés.) »

Page 3024, 2^e colonne, dans le texte proposé pour l'article 26, deuxième ligne :

Au lieu de : « moins de cinq ans... »,

Lire : « au moins cinq ans... ».

DESSAISISSEMENT D'UNE COMMISSION

(Dépôt de la séance du 3 juillet 1991)

N° 450 rectifié. - Proposition de loi de MM. Charles Pasqua, Marcel Lucotte, les membres du groupe du Rassemblement pour la République et apparentés et les membres du groupe de l'Union des républicains et des indépendants et rattachés administrativement organisant la définition d'un quota annuel d'immigration en France.

CHANGEMENT DE SAISINE

Au lieu de : « Renvoyée à la commission des affaires sociales »,

Lire : « Renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale ».

QUESTION ORALE

REMISE A LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

(Application des articles 76 à 78 du règlement)

*Bilan de l'application de la réforme
des cotisations sociales agricoles*

375. - 25 octobre 1991. - **M. Serge Mathieu** demande à **M. le ministre de l'agriculture et de la forêt** de porter à sa connaissance les conséquences qui ont pu déjà être constatées de la réforme de l'assiette des cotisations sociales agricoles instituée par la loi n° 90-85 du 23 janvier 1990, complémentaire à la loi n° 88-1202 du 30 décembre 1988 relative à l'adaptation de l'exploitation agricole à son environnement économique et social. Il souligne le très fort taux d'accroissement des cotisations sociales acquittées par les producteurs de vins à l'appellation d'origine contrôlée (A.O.C.). Il s'étonne que le rapport d'étape prévu à l'article 64 de la loi du 23 janvier 1990 précitée n'ait fait l'objet d'aucun débat devant le Parlement. Il constate que le Gouvernement a engagé une accélération de la réforme de l'assiette des cotisations sociales des travailleurs non salariés agricoles en déposant, à l'Assemblée nationale, le projet de loi n° 2208 dont l'exposé des motifs prévoit explicitement une forte majoration des charges sociales supportées par les producteurs de vin de qualité.