

# 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

---

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1992-1993

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

4<sup>e</sup> SÉANCE

**Séance du mardi 13 avril 1993**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT

1. **Procès-verbal** (p. 47).
2. **Communication du Gouvernement** (p. 47).
3. **Nomination de membres d'organismes extraparlamentaires** (p. 47).
4. **Dépôt du rapport public annuel du Conseil supérieur de l'audiovisuel** (p. 47).
5. **Démission d'un membre d'une commission** (p. 47).
6. **Candidatures à des commissions** (p. 47).
7. **Protocole avec la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord concernant la liaison fixe transmanche.** – Adoption d'un projet de loi (p. 48).  
 Discussion générale : MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Jacques Golliet, rapporteur de la commission des affaires étrangères ; Jacques Habert.  
 M. le ministre délégué.  
 Clôture de la discussion générale.  
 Adoption de l'article unique du projet de loi.
8. **Accord avec la Suisse concernant la protection du Doubs.** – Adoption d'un projet de loi (p. 51).  
 Discussion générale : MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Jacques Golliet, rapporteur de la commission des affaires étrangères.
9. **Clôture de la discussion générale.**  
**Adoption de l'article unique du projet de loi.**
9. **Accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution.** – Adoption d'un projet de loi (p. 53).  
 Discussion générale : MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Bernard Guyomard, rapporteur de la commission des affaires étrangères.  
 Clôture de la discussion générale.  
 Article unique (p. 54)  
 MM. Jacques Habert, le ministre délégué, Félix Leyzour.  
 Adoption de l'article unique du projet de loi.
10. **Nomination de membres de commissions** (p. 55).
11. **Dépôt d'une question orale avec débat** (p. 55).
12. **Dépôt de questions orales avec débat portant sur des sujets européens** (p. 56).
13. **Dépôt de propositions d'actes communautaires** (p. 56).
14. **Ordre du jour** (p. 56).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. JEAN CHAMANT

### vice-président

La séance est ouverte à seize heures 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

### COMMUNICATION DU GOUVERNEMENT

**M. le président.** M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 13 avril 1993.

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en application de l'article 49, alinéa 4, de la Constitution, le Gouvernement a décidé de demander au Sénat d'approuver, le jeudi 15 avril 1993, à quatorze heures trente, une déclaration de politique générale par un vote qui interviendra à l'issue d'un débat.

« Je vous prie d'agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

« Signé : EDOUARD BALLADUR »

Acte est donné de cette communication.

3

### NOMINATION DE MEMBRES D'ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que la commission des finances et la commission des lois ont présenté des candidatures en vue de la nomination de représentants du Sénat au sein de deux organismes extraparlementaires.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai prévu par l'article 9 du règlement du Sénat.

En conséquence, ces candidatures sont ratifiées et je proclame :

- M. Jacques-Richard Delong, membre du comité de contrôle du fonds forestier national ;

- M. Michel Rufin, membre du conseil supérieur de l'adoption.

4

### DÉPÔT DU RAPPORT PUBLIC ANNUEL DU CONSEIL SUPÉRIEUR DE L'AUDIOVISUEL

**M. le président.** M. le président du Sénat a reçu de M. le président du Conseil supérieur de l'audiovisuel le rapport public annuel établi par le Conseil supérieur de l'audiovisuel pour l'année 1992, conformément à l'article 18 de la loi n° 86-1067 du 30 septembre 1986 relative à la liberté de communication.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

5

### DÉMISSION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION

**M. le président.** J'ai reçu avis de la démission de M. Camille Cabana comme membre de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

J'invite en conséquence le groupe intéressé à faire connaître à la présidence le nom du candidat proposé en remplacement de M. Camille Cabana, démissionnaire.

6

### CANDIDATURES À DES COMMISSIONS

**M. le président.** J'informe le Sénat que le groupe du rassemblement pour la République a fait connaître à la présidence le nom des candidats qu'il propose pour siéger :

- à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, en remplacement de Nicole de Hauteclocque, décédée ;

- à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, en remplacement de Geoffroy de Montalembert, décédé.

Ces candidatures vont être affichées et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

J'informe le Sénat que le groupe socialiste a fait connaître à la présidence le nom du candidat qu'il propose pour siéger à la commission des affaires sociales à la place laissée vacante par M. André Bohl, démissionnaire.

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

## PROTOCOLE AVEC LA GRANDE-BRETAGNE ET L'IRLANDE DU NORD CONCERNANT LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE

### Adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 112, 1992-1993), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation du protocole entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, relatif aux contrôles frontaliers et à la police, à la coopération judiciaire en matière pénale, à la sécurité civile et à l'assistance mutuelle concernant la liaison fixe transmanche. [Rapport n° 131 (1992-1993)].

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

**M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, tout d'abord, je vous prie de bien vouloir excuser M. Alain Juppé, ministre des affaires étrangères, actuellement dans un avion qui vole vers Tokyo où se tient la réunion du G 7, et M. Alain Lamassoure, ministre délégué aux affaires européennes, qui a dû se rendre à Copenhague pour une réunion européenne importante.

Le traité franco-britannique portant sur la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires d'une liaison fixe transmanche – dite « tunnel sous la Manche » – a été signé à Cantorbéry le 12 février 1986. Le Parlement, qui a approuvé sa ratification par la loi du 15 juin 1987, a déjà eu l'occasion d'évaluer la portée symbolique de ce projet ainsi que les bénéfices économiques que la nation est susceptible d'en retirer.

Ce traité prévoyait par ailleurs la négociation d'un ou de plusieurs protocoles destinés à prendre en compte de manière plus précise certaines de ses conséquences.

En effet, la perspective de cette grande réalisation impliquait que soient rapidement résolus les problèmes inédits que l'existence du tunnel devait poser, notamment en termes de contrôle frontalier, de sécurité civile et de coopération judiciaire. C'est là l'objet du protocole, signé à Sangatte le 25 novembre 1991 par les gouvernements français et britannique, qui est aujourd'hui soumis à votre examen.

Sans entrer dans le détail des dispositions – souvent très techniques – prévues par ce texte, je souhaite revenir brièvement sur quelques-uns de ses principaux objectifs.

Il s'agit, d'abord, de garantir l'efficacité des contrôles frontaliers, ensuite, de faciliter la coopération judiciaire entre les autorités des deux pays concernés et, enfin, d'assurer au mieux la sécurité des usagers du tunnel.

En ce qui concerne la question des contrôles frontaliers, entendus au sens large – contrôles de police, d'immigration, de douane, contrôles sanitaires, vétérinaires et phytosanitaires – les autorités françaises et britanniques ont décidé de s'en tenir à la formule habituellement retenue dans les conventions relatives aux transports ferroviaires internationaux : la formule dite des « bureaux à contrôles nationaux juxtaposés ».

Habituellement, lorsque cette solution est retenue, les Etats limitrophes décident de regrouper en un point unique de la frontière le lieu où sont successivement effectués les contrôles de police et de douane relevant de leurs services respectifs.

Compte tenu du caractère particulier de la liaison transmanche, le traité prévoit en l'espèce la mise en place de tels « bureaux juxtaposés », d'une part, à Folkestone, côté britannique, d'autre part, à Frethun, côté français. Cependant, les voyageurs ne seront soumis aux contrôles des autorités françaises et britanniques qu'en un seul endroit : en Grande-Bretagne, s'ils se rendent sur le continent ; en France, s'ils se rendent en Grande-Bretagne, comme le prévoient les articles 5, 6, 13, 14, 15 et 19 du traité.

Par ailleurs, l'article 7 du même traité autorise les autorités désignées par chaque Etat à effectuer des contrôles frontaliers en cours de route, à bord des trains directs qui assurent la liaison entre Paris et Londres.

Ces dispositions visent donc à faciliter et à accélérer le franchissement des frontières par les individus qui emprunteront la liaison fixe. Elles s'adapteront parfaitement au nouveau cadre juridique qui résultera de l'entrée en vigueur de la convention de Schengen et de la convention à Douze relative au franchissement des frontières extérieures des Etats membres de la Communauté.

Il s'agit, ensuite, de faciliter la coopération judiciaire entre les autorités des deux pays concernés.

Le protocole reprend sur ce point des modalités de coopération classiques, en les adaptant sur certains points aux contraintes particulières de la liaison fixe.

A cet égard, le principe de la compétence pénale respective de chaque Etat pour les infractions commises sur son territoire, y compris à l'intérieur de la liaison fixe, est pleinement réaffirmé. Néanmoins, il peut y avoir des hypothèses dans lesquelles se commettent des infractions à l'intérieur de la liaison fixe sans qu'il soit possible de déterminer le lieu exact où elles se sont produites. Dans ces cas, l'Etat qui reçoit en premier la personne soupçonnée exerce sa compétence de manière prioritaire.

Par ailleurs, toujours pour tenir compte du caractère particulier de cette liaison ferroviaire, il a été prévu que les agents de la police et des douanes de chacun des deux Etats seront habilités à interpellier, conformément à leur droit national, toute personne qui aura commis un crime ou un délit flagrant à bord d'un train circulant dans le tunnel, quel que soit le point du parcours où aura lieu cette interpellation.

Il s'agit, enfin, d'assurer au mieux la sécurité des usagers du tunnel.

A cet effet, le texte contient des dispositions relatives à la sécurité civile. A l'évidence, ces dernières ne sont pas moins essentielles que les autres, dès lors qu'il s'agit d'assurer la protection des personnes.

Certes, le texte qui vous est soumis aujourd'hui ne concerne pas les dispositions et les précautions techniques qui ont été prises, au stade de la conception et de la réalisation de cet immense ouvrage d'art, afin de garantir la sécurité des futurs usagers.

Son objet est différent. Mais, il complète les mesures relatives à la sécurité en prévoyant les modalités d'une intervention commune des services de secours des deux pays en cas de nécessité.

Parmi les dispositions du protocole qui traitent de cette question, je relèverai en particulier l'élaboration conjointe d'un plan binational d'urgence, article 43, la standardisation des équipements de sécurité, article 45, la possibilité, pour chaque Etat, de mettre ses services de secours à la disposition de l'Etat limitrophe, article 42 et la prise en charge par l'Etat ainsi secouru des dommages qui auront pu être causés du fait de l'intervention des services de secours étrangers, article 47.

Vous le constatez, mesdames, messieurs les sénateurs, si technique que soit ce texte, il n'est pas sans portée, car il vise à établir une étroite coopération entre tous les services français et britanniques concernés par l'ouverture du tunnel sous la Manche : les douanes, la police judiciaire, la sécurité civile notamment.

Cette coopération est de toute évidence nécessaire, tant pour garantir les intérêts légitimes des Etats que pour assurer la sécurité des personnes. Je ne doute pas que vous conveniez de cette nécessité et que vous choisissiez donc d'approuver, conformément au vœu du Gouvernement, le texte qui est aujourd'hui soumis à votre examen.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, telles sont les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux contrôles frontaliers et à la police, à la coopération judiciaire en matière pénale, à la sécurité civile et à l'assistance mutuelle, concernant la liaison fixe transmanche.

Pour toutes ces raisons, le Gouvernement a souhaité, dès aujourd'hui, soumettre à votre approbation le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du RPR et de l'union centriste.*)

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

**M. Jacques Golliet, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le protocole de Sangatte, signé le 25 novembre 1991, a pour objet d'organiser les contrôles frontaliers et de police, la coopération judiciaire et la sécurité civile dans le cadre de la liaison fixe transmanche.

Ce texte, sous des abords modestes, est d'une réelle importance.

Je ne reviendrai pas sur l'histoire du projet de tunnel. Elle est rappelée dans mon rapport écrit.

Je m'attarderai en revanche sur deux chiffres. D'après les dernières estimations, 44 millions de passagers devraient emprunter le tunnel en 2003 – c'est le premier chiffre – et 26,4 millions de tonnes de marchandises seraient transportées ; c'est le second chiffre.

Il est donc clair que le tunnel doit faire l'objet de mesures de sécurité draconiennes non seulement pour éviter les accidents, mais aussi lutter contre les trafics illicites, déjouer d'éventuelles tentatives terroristes et empêcher des passages frontaliers irréguliers.

L'objet du protocole de Sangatte est donc bien le suivant : éviter, si j'ose dire, « les liaisons dangereuses » (*Sourires.*)

Pour ce faire, le protocole organise, en premier lieu, les contrôles sur la – nouvelle – frontière terrestre entre la France et la Grande-Bretagne. On notera qu'il prévoit la mise en place de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, similaires à ceux qui existent sur les autres frontières terrestres de notre pays.

Son aspect le plus original est sans doute qu'il fixe des règles nouvelles en matière d'arrestation et de détention.

Ainsi, l'article 40 du protocole permet aux agents des douanes et de la police de l'un des Etats de procéder, sous certaines conditions, à des arrestations sur le territoire de l'autre Etat.

**M. Emmanuel Hamel.** Il y a de bons articles 40 ! (*Sourires.*)

**M. Jacques Golliet, rapporteur.** L'objectif de ce régime spécial est d'éviter que l'action des agents de police ou des douanes ne soit paralysée en raison de la difficulté à déterminer avec précision l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été commise.

S'agissant de la possibilité de rétention, à l'inverse des conventions dites de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, le protocole de Sangatte fixe les modalités de rétention de personnes interpellées dans les conditions précédemment évoquées.

Il précise ainsi que la durée de rétention sera de vingt-quatre heures et pourra être prolongée de vingt-quatre heures « dans des circonstances exceptionnelles ».

Le protocole prévoit par ailleurs que l'Etat de séjour délivrera un permis permanent de port d'armes aux agents de l'autre Etat dans deux cas : en premier lieu, lorsque ces agents exercent leurs fonctions dans la zone de contrôle de l'Etat de séjour. Le permis de port d'armes ne sera alors délivré qu'à « un nombre déterminé d'agents ». Un arrangement conclu par le ministre de l'intérieur français et le secrétaire au Home Office prévoit ainsi que deux agents, spécialistes du tir, pourront porter leur arme dans la zone de contrôle de l'autre Etat.

En second lieu, le permis sera délivré lorsque les agents exerceront leurs fonctions à bord des trains à l'intérieur de la liaison fixe.

Pour ce qui est de l'organisation des secours, je me permets de vous renvoyer au rapport écrit.

J'en viens au problème juridique de fond que pose, ou plutôt que posait, le protocole de Sangatte. Je m'inquiétais de la compatibilité de ce texte, qui organise les contrôles frontaliers entre deux Etats de la Communauté, avec le fameux article 8 A du traité de Rome, qui, lui, prévoit la suppression des frontières internes à la Communauté.

En réalité, les faits ont, pour l'instant, répondu à mes interrogations. La Commission européenne a fait savoir qu'elle ne considérerait pas comme *casus belli* un retard dans l'application de l'article 8 A. Le problème de droit n'en demeure pas moins.

En conclusion, le protocole de Sangatte fixe un certain nombre de règles en matière de contrôles frontaliers, de police et de sécurité civile.

Ces règles devraient permettre non seulement d'assurer la sécurité du tunnel, qui s'annonce comme un nœud de communication de dimension européenne, mais aussi de garantir un contrôle efficace des flux qui l'emprunteront. C'est la raison pour laquelle je vous propose d'émettre un avis favorable à l'adoption de ce texte.

Je souhaite cependant obtenir du Gouvernement quelques précisions.

Jugez-vous satisfaisant l'accord entre le Home Office, d'une part, les douanes et la police de l'air et des frontières, d'autre part, qui prévoit que les agents français effectuant des contrôles à bord des trains directs devront placer leurs armes de service dans une mallette fermée à clé pour la partie du trajet effectuée en territoire britannique ?

Qu'advient-il des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés de Coquelles et Cheriton, des personnels, de leurs équipements, de leurs missions et, plus généralement, des stipulations du protocole relatives aux contrôles frontaliers si la libre circulation des personnes dans la Communauté doit devenir une réalité ?

Le gouvernement français compte-t-il participer au financement du développement d'un équipement de détection dit Euroscan, permettant de visualiser le contenu d'une cargaison, sans ouvrir le contenant, à installer aux entrées du tunnel ?

Ce sont là des questions de portée limitée qui n'enlèvent rien à l'avis favorable que mérite de recueillir ce texte. (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du RPR.*)

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

**M. Jacques Habert.** Vous n'avez pas parlé, monsieur le ministre, d'un point que le rapporteur, M. Golliet, vient à juste titre d'évoquer, à savoir l'aspect juridique que présente pour nous la ratification du projet de loi portant approbation du protocole de Sangatte.

En effet, sur le plan juridique, l'accord qui nous est proposé est en contradiction, d'une part, avec les textes fondamentaux du traité de Rome, notamment avec l'article 8 A, et, d'autre part, avec les accords de Schengen...

**M. Emmanuel Hamel.** Ils sont inapplicables !

**M. Jacques Habert** ... accords que nous avons ratifiés et qui prévoyaient la suppression des contrôles aux frontières au 1<sup>er</sup> janvier 1993. On sait que cette date a été reportée avec l'autorisation de la Commission des Communautés européennes.

Cependant, en dépit de cette contradiction, je tiens à vous dire dès l'abord que, pour ma part, je voterai très volontiers la ratification de ce protocole de Sangatte. Les contrôles aux frontières qu'il prévoit, bien qu'opposés aux textes fondamentaux que je viens de rappeler, me paraissent en effet tout à fait judicieux.

Lorsque nous avons ratifié les accords de Schengen - je faisais partie de la commission sénatoriale chargée de les étudier - nous avons dit qu'ils ne devraient être appliqués que si l'on veillait à ce que les frontières extérieures de la Communauté soient bien étanches et à ce que des contrôles y soient établis. Or, les faits nous montrent qu'il n'en est rien.

**M. Emmanuel Hamel.** Il fallait voter contre !

**M. Jacques Habert.** Certains pays sont de véritables passoires. De ce fait, des dangers réels apparaissent.

La Commission européenne, nous avez-vous dit, dans sa grande bienveillance, nous autorise à prendre quelques précautions, en particulier lorsqu'il s'agit d'une réalisation aussi dangereusement exposée qu'un tunnel sous-marin, qui est une merveille technique, mais où, bien évidemment, la sécurité devra être spécialement renforcée. Pour y parvenir, nous avons évoqué des moyens détaillés. Nous nous sommes même posé la question de savoir si les gardes porteraient des armes à feu, si ces armes seraient enfermées dans une boîte métallique - ce qui me semble étrange - et si ce sont bien les pompiers du Pas-de-Calais qui seraient chargés d'intervenir en cas de désastre. Tout cela me paraît assez puéril, voire dangereux, mais soit !

L'ouverture du tunnel n'étant pas pour demain, nous verrons le moment venu. Il faudra assurer la sécurité de la façon la plus formelle et ce n'est pas grâce aux mesures limitées qui sont aujourd'hui envisagées que nous y parviendrons.

Sur le plan juridique, il se pose pour nous tous un problème sérieux, qui a des répercussions graves sur le plan national.

Nous sommes tous engagés dans une triple lutte : contre le terrorisme, le trafic de drogues et l'immigration clandestine. Ce sont ces trois points que le Gouvernement britannique a rappelés pour nous demander de prendre des mesures de sécurité aux frontières ; nous les étudions aujourd'hui.

Cette triple préoccupation me paraît tout à fait légitime et l'accord de Sangatte pourrait nous servir de modèle pour faire en sorte que, tout en ouvrant nos frontières - soit ! puisqu'il y a un traité de Rome et des accords de Schengen - nous assurions avec une extrême vigilance des contrôles très précis aux frontières. Nous avons un devoir de recherche et d'enquête sur toutes les personnes qui les franchissent, en particulier lorsqu'il ne s'agit pas de ressortissants de la Communauté européenne. Je voulais attirer votre attention sur ces points.

En ce moment, le trafic de drogue, par exemple celui qui est en provenance de Hollande, ne fait que s'accroître, ce qui présente pour notre jeunesse un danger sans cesse accru.

Sur le plan du terrorisme, nous semblons être moins menacés. Mais, dès lors que les frontières se franchissent aisément, le danger n'en subsiste pas moins en cas de modification du contexte international.

Quand on observe ce qui se passe en Egypte, on ne peut que craindre un élargissement de certains agissements qui, un jour, pourrait créer une situation grave pour notre pays.

Enfin, le problème de l'immigration clandestine est grave aussi et nous touche profondément. Sur le plan humain, mieux vaudrait empêcher les clandestins d'entrer sur notre territoire plutôt que d'en arriver à ce que M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, va être obligé de faire dans des conditions toujours difficiles, à savoir les faire reconduire à la frontière et les expulser.

On a vu les conséquences que cela avait sous un précédent gouvernement ; nous courons aujourd'hui les mêmes risques. Mieux vaudrait arrêter les clandestins à la frontière plutôt que les rechercher ensuite à l'intérieur de notre pays, notamment dans les banlieues des villes où s'entasse une population étrangère et où les jeunes sont poussés à des accès de fièvre comme ceux dont nous venons, hélas ! d'être récemment les témoins.

Nous devons lutter contre le terrorisme, le trafic de drogue et l'immigration clandestine.

Puisque nous avons décidé que nos frontières seront ouvertes, il faut des contrôles. C'est ce que l'accord de Sangatte prévoit. C'est donc un très heureux précédent. J'espère qu'il y en aura d'autres, pas seulement quand il y a des tunnels à défendre, mais par principe, parce qu'il faut que nous veillions à nos frontières.

J'espère que de tels contrôles pourront être établis ailleurs, quelles que soient les dispositions fondamentales du traité de Rome et des accords de Schengen, parce qu'il y a un moment où nous avons le devoir absolu de protéger notre pays ! (*Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'union centriste et du RPR.*)

**M. Roger Romani, ministre délégué.** Je demande la parole.

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

**M. Roger Romani, ministre délégué.** Je voudrais tout d'abord remercier M. Jacques Golliet, qui s'est beaucoup investi dans ce rapport. Il a pu ainsi examiner tous les points positifs du texte qui nous est soumis, mais a su également en cerner toutes les difficultés.

Il a évoqué, dans une première question, le problème des armes placées dans une mallette fermée. Je répondrai par une généralité, pour ne pas dire une banalité : les Britanniques sont des Britanniques, les Français sont des Français... (*Sourires.*)

Les Britanniques ont, en matière de port et de transport d'armes, des exigences plus précises que les français. M. Golliet a eu raison de souligner ces impératifs de sécurité.

En application de l'article 28, paragraphe 2 a du protocole de Sangatte, les gouvernements français et britannique ont conclu, en janvier 1991, un accord relatif au port d'armes à bord des trains à l'intérieur de la liaison fixe.

Le gouvernement britannique était opposé au port de leur arme par les fonctionnaires français sur son propre territoire. Il a donc fallu trouver une solution. A défaut de répondre parfaitement aux exigences de sécurité, la solution retenue a le mérite d'exister. Nous souhaitons, en tout cas, qu'elle puisse être améliorée.

Chaque équipe de fonctionnaires français en charge des contrôles frontaliers à Cheriton, c'est-à-dire la douane et la

police de l'air et des frontières, sera donc protégée par deux policiers spécialistes du tir. Pendant la traversée du tunnel à bord des navettes, les armes seront placées, comme vous l'avez indiqué, monsieur le rapporteur, dans une mallette fermée installée dans le véhicule de police.

**M. Jacques Habert.** Qui en aura les clés ? (*Sourires.*)

**M. Roger Romani, ministre délégué.** Sur le terminal britannique, les agents français ne seront autorisés à porter leur arme de service qu'à l'intérieur de la zone de contrôle française.

Si nous pouvons déplorer, comme M. le rapporteur, ces exigences britanniques, nous nous devons également de respecter la souveraineté des Britanniques et nous savons tous qu'en matière de souveraineté ils ont autant de principes que nous.

**M. Emmanuel Hamel.** Ils en ont même plus, hélas !

**M. Roger Romani, ministre délégué.** Il nous faut donc respecter cet accord. Peut-être une meilleure harmonisation entre les services permettra-t-elle, si le besoin, malheureusement, s'en fait un jour sentir, de répondre aux impératifs de sécurité.

Vous avez évoqué, monsieur le rapporteur, les bureaux à contrôles nationaux.

La mise en œuvre de la libre circulation des personnes dans la Communauté, qui implique effectivement la suppression des contrôles aux frontières internes – vous savez toutefois que les Britanniques ont adopté une position plus restrictive que la nôtre sur ce point – s'accompagnera nécessairement d'un renforcement de la coopération transfrontalière en matière de lutte contre l'immigration clandestine.

A cet égard, les BCNJ resteront les supports indispensables de cette coopération, notamment en matière de réadmission des personnes comme des biens.

Par ailleurs, ils seront également utilisés pour le recueil des déclarations d'entrée sur le territoire auxquelles les étrangers à la Communauté devront se soumettre. En outre, ils constitueront des points d'ancrage indispensables au rétablissement de contrôles en cas de circonstances exceptionnelles.

**M. Michel Dreyfus-Schmidt.** Qu'est-ce que les BCNJ ?

**M. Roger Romani, ministre délégué.** Ce sont les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés.

Vous avez également demandé, monsieur le rapporteur, si une participation française au financement d'un équipement de détection dit Euroscan était envisagée.

Aux termes de l'article 15, paragraphe 3, de la concession, les coûts engagés en matière de sécurité sont pris en charge par le concessionnaire ou par les administrations concernées ; cela est conforme aux pratiques nationales respectives.

S'agissant de la France, le coût des différents matériels de sécurité est à la charge du concessionnaire. Par conséquent, il est clair que le financement du système Euroscan est à la charge d'Eurotunnel et des compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les frets ferroviaires. C'est la raison pour laquelle aucune décision n'a été prise à ce stade quant à une éventuelle participation financière des gouvernements au développement de l'équipement de détection Euroscan.

J'en viens à l'intervention bien argumentée de M. Habert. Je lui répondrai qu'aucune incompatibilité avec le paragraphe 8 A du traité de Rome n'existe dans le texte puisque aucun contrôle n'est diligenté sur la base du franchissement des frontières. Tous les contrôles, vous le savez, monsieur le sénateur, sont équivalents à l'intérieur du territoire et de la Communauté.

Par ailleurs, pour répondre au souci que vous avez exprimé, j'indiquerai que la douane a maintenu des observa-

toires sur les points frontaliers. De la sorte, un contrôle des flux s'exercera et, si nécessaire, une intervention aura lieu en cas de trafic illicite.

Vous avez aussi évoqué les accords de Schengen, monsieur le sénateur, question qui préoccupe beaucoup, nous le savons tous, la Haute Assemblée. Une mission commune d'information, présidée par M. Paul Masson, s'intéresse vivement à la mise en application, que nous espérons proche, de ces accords.

Je voudrais vous indiquer – mais vous le savez puisque vous avez l'honneur de représenter les Français de l'étranger – que le Royaume-Uni n'est pas pour l'instant partie aux accords de Schengen, ce qui limite un peu la portée de cette question.

Les accords de Schengen stipulent que des contrôles nationaux peuvent être, le cas échéant, rétablis, après consultation des autres Etats parties à ces accords, lorsque l'ordre public ou la sécurité nationale l'exigent. Il s'agit du deuxième alinéa de l'article 2. Une telle clause, monsieur le sénateur, rend donc possible et souhaitable le maintien du principe de contrôles aux frontières.

Enfin, je précise que le protocole de Sangatte, dans son article 3, contient une clause qui préserve en tout état de cause, nos autres engagements internationaux.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, j'espère que les réponses que j'ai apportées à vos questions vous ont, pour l'instant, rassurés sur les dispositions de ce protocole. (*Applaudissements sur les travées du RPR et de l'union centriste.*)

**M. Emmanuel Hamel.** Nous retenons le « pour l'instant » !

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

« *Article unique.* – Est autorisée l'approbation du protocole entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux contrôles frontaliers et à la police, à la coopération judiciaire en matière pénale, à la sécurité civile et à l'assistance mutuelle concernant la liaison fixe trans-Manche, signé à Sangatte, le 25 novembre 1991, et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(*Le projet de loi est adopté.*)

8

## ACCORD AVEC LA SUISSE CONCERNANT LA PROTECTION DU DOUBS

### Adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 113, 1992-1993), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse concernant l'exercice de la pêche et la protection des milieux aquatiques dans la partie du Doubs formant frontière entre les deux Etats (ensemble une annexe, un règlement d'application et une délibération). [Rapport n° 132 (1992-1993).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

**M. Roger Romani**, *ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés*. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la France et la Suisse ont signé, le 29 juillet 1991, un accord concernant l'exercice de la pêche et la protection des milieux aquatiques dans la partie du Doubs formant frontière entre les deux Etats, telle qu'elle a été définie par la convention du 20 juin 1780 entre le roi de France et le prince-évêque de Bâle, soit entre Villers-le-Lac et Ocourt.

Jusqu'à présent, l'exercice de la pêche dans cette portion du Doubs était régi par un échange de notes de 1948, qui permettait l'application par analogie des dispositions d'une convention de 1884 pour la répression des délits de chasse, d'une part, ainsi que par un arrangement administratif de 1957 conclu entre les services de la pêche des deux Etats, dit « accord de Neufchâtel », d'autre part.

Le présent accord, qui institue un régime spécifique pour l'exercice de la pêche et pour la protection du poisson et de son habitat dans les eaux du Doubs limitrophes entre la France et la Suisse, remplace et abroge ce régime complexe.

Permettez-moi, mesdames, messieurs les sénateurs, d'évoquer rapidement les principaux éléments du nouveau dispositif que le Gouvernement vous propose d'approuver.

Largement inspiré d'un accord franco-suisse de 1980 concernant la pêche dans le lac Léman, cet accord régleme l'obtention et l'exercice du droit de pêche pour les eaux concernées et vise à assurer la protection de l'habitat du poisson, en particulier lorsqu'il s'agit de milieux importants pour sa reproduction et pour son développement. Les dispositions pénales qu'il contient fixent les modalités d'intervention des agents chargés de la surveillance et de la police de la pêche, notamment quand ils interviennent sur le territoire de l'autre Etat en cas d'infraction flagrante, ainsi que les modalités de poursuite des contrevenants.

Est instituée, en application de cet accord, une commission mixte qui veille à l'application dudit accord et qui se réunit chaque année. Cette commission mixte, de nature consultative, permet aux autorités compétentes des deux Etats d'avoir des contacts réguliers et d'être saisies des difficultés éventuellement rencontrées.

L'accord prévoit par ailleurs que les deux Etats prennent des mesures de repeuplement et s'informent mutuellement sur les mesures prises pour protéger l'habitat du poisson en cas d'incident susceptible de porter atteinte aux milieux aquatiques.

L'accord est complété par un règlement d'application très précis, qui classe les eaux du Doubs en deux catégories, énumère les engins de pêche autorisés, définit les limitations du droit de pêche - taille minimale du poisson, limitation de capture, horaires de pêche - et prévoit des modalités spécifiques de pêche dans les zones de protection définies par les Etats.

Par rapport au droit en vigueur, ce nouvel accord crée, pour une portion du Doubs où les eaux sont partagées selon des modalités complexes en vertu d'une convention qui a plus de deux siècles, un régime clair et exhaustif plus satisfaisant que l'application par analogie d'un instrument, lui-même ancien et peu adapté, relatif aux délits de chasse.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les principales observations qu'appelle l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse concernant l'exercice de la pêche et la protection des milieux aquatiques dans la partie du Doubs

formant frontière entre les deux Etats, qui fait l'objet du projet de loi aujourd'hui soumis à votre approbation. *(Applaudissements sur les travées du RPR et de l'union centriste.)*

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

**M. Jacques Golliet**, *rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées*. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, cet accord, signé le 29 juillet 1991, concerne une portion du cours du Doubs d'une longueur d'une quarantaine de kilomètres, située entre Villers-le-Lac et Ocourt. La frontière, à cet endroit, a été fixée par une convention signée le 20 juin 1780, voilà plus de 212 ans, entre le roi de France et le prince-évêque de Bâle, selon des modalités assez complexes au demeurant.

La diversité des réglementations, française, d'une part, cantonales, d'autre part, concernant l'exercice du droit de pêche a généré localement certains complications entre pêcheurs et riverains, malgré l'existence d'accords successifs qui n'avaient qu'imparfaitement réglé la question.

Le présent accord vise à mettre un terme à ces difficultés en constituant une base juridique unique et cohérente pour l'exercice de la pêche dans les eaux du Doubs, que ce droit s'exerce depuis l'une ou l'autre rive du fleuve frontière.

Par-delà ce souci de cohérence juridique, l'accord soumis à notre examen détermine, dans son règlement d'application, des normes précises de protection de la faune et de son environnement, selon la logique de la législation française.

La convention définit donc précisément les conditions d'exercice du droit de pêche. Elle prévoit la protection de l'habitat du poisson, la répression des éventuelles infractions et les procédures d'arbitrage adéquates. Elle crée une commission franco-suisse chargée de veiller à l'application des règles établies. Elle est quasiment calquée sur la convention signée voilà douze ans entre la France et la Suisse pour le lac Léman et qui donne entière satisfaction, je peux en témoigner en ma qualité de sénateur du département frontalier concerné.

Le mécanisme de contrôle et de surveillance prévu dans l'accord permet, en particulier, dans des conditions précises et limitées, aux agents d'un Etat de dresser procès-verbal aux contrevenants sur le territoire de l'autre Etat ; des dispositions analogues sont contenues dans l'accord de 1980 sur l'exercice de la pêche dans les eaux du lac Léman.

Un an et demi après que les Suisses ont ratifié le présent accord, je vous invite, mes chers collègues, en adoptant ce projet de loi, à en autoriser la ratification pour la partie française, afin que le Doubs tranquille continue à être le paradis des pêcheurs à la truite jurassiens, qu'ils soient français ou helvètes ! *(Sourires et applaudissements sur les travées de l'union centriste et du RPR.)*

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

« *Article unique*. - Est autorisée l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse concernant l'exercice de la pêche et la protection des milieux aquatiques dans la partie du Doubs formant frontière entre les deux Etats, signé à Paris le 29 juillet 1991 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

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

*(Le projet de loi est adopté.)*

## ACCORD DE COOPÉRATION POUR LA PROTECTION DES CÔTES ET DES EAUX DE L'ATLANTIQUE DU NORD-EST CONTRE LA POLLUTION

### Adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 114, 1992-1993), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution. [Rapport n° 133 (1992-1993).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le ministre.

**M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la France, l'Espagne, le Maroc, le Portugal et la Communauté économique européenne ont signé, le 17 octobre 1990, à Lisbonne, un accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution.

Cette zone, comprise entre la pointe de la Bretagne au nord et la frontière méridionale du Maroc au sud, l'archipel des Açores à l'ouest et le détroit de Gibraltar à l'est, n'était pas couverte par les accords existants en matière de lutte contre les pollutions accidentelles. J'évoque ici l'accord de Bonn pour la mer du Nord et la Manche ainsi que la convention de Barcelone pour la Méditerranée.

Deux accidents, survenus à quelques jours d'intervalle voilà un peu plus de trois ans, ont montré que cette région, où le trafic maritime est loin d'être négligeable, pouvait malheureusement être victime de pollutions majeures par hydrocarbures. En décembre 1989, l'accident du *Kharg V* avait en effet provoqué un déversement estimé à 70 000 tonnes de pétrole, qui ont failli atteindre les côtes du Maroc. En janvier 1990, l'accident de l'*Aragon* a été à l'origine de la pollution des côtes de l'île de Porto-Santo, dans l'archipel de Madère, par environ 15 000 tonnes de brut.

C'est à la suite de cet accident que le Portugal a pris l'initiative de proposer aux Etats riverains de cette partie de l'Atlantique du Nord-Est la conclusion d'un accord régional de coopération en matière de lutte contre les pollutions accidentelles par déversements d'hydrocarbures ou de substances nocives, afin d'institutionnaliser et de renforcer la coopération internationale qui s'était manifestée lors de ces deux pollutions.

A cette occasion, la France avait en effet prêté son concours au Maroc et au Portugal en envoyant sur place des équipements de lutte et en mettant à la disposition des Etats menacés les experts du CEDRE – centre de documentation, de recherche et d'expérimentation sur les pollutions des eaux – organisme installé à Brest, ainsi que des personnels des services de l'Etat pour assurer la mise en œuvre de ce matériel.

Le présent accord, communément appelé « accord de Lisbonne », s'applique aux déversements en mer d'hydrocarbures ou de substances dangereuses pouvant donner lieu à un dommage pour le milieu marin, le littoral ou les intérêts des Etats côtiers. Il prévoit que les Etats mettent en place sur leur territoire un système national de prévention et de lutte contre les accidents de pollution en mer, en particulier un stock minimal de matériel de lutte ainsi qu'un plan national d'intervention.

Outre qu'il encourage un effort de préparation à la lutte, qui est fondamental, cet accord prévoit que, en cas d'accident et de menace de pollution, les parties surveillent l'évolution de la nappe et en tiennent informées les autres parties. Elles s'engagent également à fournir une assistance à tout pays qui en fait la demande, sur la base du principe de remboursement de l'assistance.

Le CILPAN, centre international de lutte contre la pollution de l'Atlantique Nord-Est, installé à Lisbonne, remplit les fonctions de secrétariat de l'accord et peut, sur la base de contributions volontaires, coordonner des actions de formation et diffuser toutes informations utiles sur les plans nationaux, les techniques de lutte ou les incidents de pollution.

La conclusion d'un accord régional au sens strict, c'est-à-dire associant des pays voisins, a été préférée à une extension vers le sud de l'accord de Bonn. En effet, un tel accord spécifique permet, et c'est important, l'acheminement de matériel sans délais excessifs. La France, quant à elle, dispose d'un savoir-faire et d'une expertise reconnus, dont elle peut faire bénéficier des pays qui mettent en place leur propre système national d'intervention.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les principales observations qu'appelle l'accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution, accord dont le Gouvernement vous demande d'approuver la ratification en adoptant le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du RPR et de l'union centriste.*)

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

**M. Bernard Guyomard, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'intensification du trafic maritime entraîne inexorablement l'accroissement des sinistres, avec leurs conséquences catastrophiques pour l'environnement.

Il faut savoir que, chaque année, le transit universel des hydrocarbures représente plus d'un milliard de tonnes et que, au cours des trente dernières années, les pertes de toute nature se sont élevées à environ 150 000 tonnes par an. C'est considérable !

Les rédacteurs du présent accord avaient à l'esprit – vous l'avez rappelé, monsieur le ministre – l'accident d'un pétrolier iranien au large du Maroc et celui d'un autre pétrolier à proximité de l'île de Madère. Depuis, de nombreux naufrages ont eu lieu dans le monde : une catastrophe maritime s'est produite à La Corogne, sur les côtes de Galice, bientôt suivie du naufrage d'un autre pétrolier dans l'archipel des Shetland.

Nous sommes donc en pleine actualité ! Celle-ci commande de lutter contre les risques qui peuvent faire survenir de tels accidents. Tel est précisément l'objet de l'accord entre la France, le Portugal, l'Espagne et le Maroc qu'il nous est proposé d'approuver.

Cet accord, qui s'inspire de nombreux précédents, a été signé à Lisbonne le 17 octobre 1990 et couvre un vaste domaine maritime, vous l'avez rappelé, monsieur le ministre. Il vise essentiellement les hydrocarbures, mais au-delà, tout ce qui peut porter atteinte à la santé humaine, aux écosystèmes et aux ressources vivantes.

La mise en œuvre de cet accord est simple. Il invite chacune des parties à prendre des dispositions pour faire face, en ce qui la concerne, à des pollutions.

Ainsi, chaque pays devra constituer un volume minimal de matériels en des points déterminés : essentiellement des produits dispersants chimiques, qui seront utilisés par voie aérienne, et des matériels de lutte contre les pollutions marines, tels que des barrages, des écrémeurs ou d'autres dispositifs adaptés. Ces matériels seront utilisés à partir d'un système national de prévention. En France, ce sont la mis-

sion interministérielle de la mer et le centre opérationnel de sécurité et de sauvetage d'Étel qui en ont la responsabilité.

Par ailleurs, chaque pays s'engage à mener des actions conjointes si la situation l'exige : fourniture d'informations, mobilisation de moyens. Ces interventions conjointes peuvent se dérouler à l'occasion d'un sinistre ou être déclenchées automatiquement quand une zone d'intérêt commun a été définie préalablement.

L'ensemble de ce dispositif est géré depuis un centre international installé à Lisbonne, financé, en cas de crise, selon le principe « qui demande l'aide, la paie » et, pour ce qui est de son fonctionnement, par une répartition financière entre les quatre pays. La contribution de la France était évaluée, au titre de 1992, à 21 250 dollars sur un total de 150 000 dollars.

C'est sans doute la France qui a le dispositif le plus complet dans ce domaine. Il résulte de l'instruction du Premier ministre en date du 12 octobre 1978, qui avait été élaborée à la suite du naufrage de l'*Amoco-Cadiz*, dont notre collègue M. Alphonse Arzel a gardé quelques souvenirs.

Au terme de cette instruction, c'est la mission interministérielle de la mer qui a la responsabilité de la coordination. Elle est complétée, à l'échelon local, par les plans Polmar-mer, qui relèvent de chaque préfet maritime, et par les plans Polmar-terre, qui sont à la disposition des préfets territoriaux.

La lutte contre une pollution maritime comprend, en effet, deux étapes. C'est d'abord le ministère de la défense, en l'occurrence la marine nationale, qui a la charge de cette lutte. Si les moyens sont estimés insuffisants, les préfets maritimes déclenchent le plan Polmar-mer. La surveillance aérienne des nappes est assurée par des avions patrouilleurs de la marine ou par un appareil dépendant de la direction des douanes. Pour engager directement la lutte, la France dispose de produits dispersants répandus par voie aérienne ou par des navires spécialisés.

Dans une seconde étape, la lutte à terre est conduite, d'abord, par les maires, ensuite, par les préfets, qui ont à leur disposition le plan Polmar-terre.

A tout instant, toutes les administrations peuvent avoir recours au centre de documentation, de recherche et d'expérimentation.

Mes chers collègues, l'histoire des dernières années a malheureusement prouvé que notre pays était particulièrement menacé par les pollutions maritimes. Le volume considérable du trafic dans certains espaces proches de nos côtes nous oblige à des précautions particulières.

Si votre rapporteur vous invite à voter ce texte, mes chers collègues, ayant été pendant de nombreuses années responsable du bureau d'études de la flotte de commerce au ministère de la marine marchande, il ne se fait aucune illusion. L'efficacité de la lutte contre une pollution consécutive à un sinistre maritime ne dépend pas essentiellement des moyens de lutte. Elle se situe, d'abord, dans la prévention de ce sinistre.

**M. Emmanuel Hamel.** Très bien !

**M. Bernard Guyomard, rapporteur.** La pollution, c'est d'abord et avant tout le résultat d'un laisser-aller généralisé, justifié par des gains considérables, rendu possible par les pavillons de complaisance et qui a pour résultat de laisser naviguer des navires hors d'âge, de conception dépassée en « sous-normes », dit-on, pour lesquels les révisions ordonnées ne sont pas suivies d'effet. Il s'agit surtout de navires qui, pour l'essentiel, disposent d'équipages peu formés, voire incompetents, et qui maîtrisent mal un navire en difficulté. La récente catastrophe des îles Shetland illustre à elle seule tous ces cas de figure. Telle est la réalité !

Par le présent accord, il s'agit, pour la France, d'apporter à des pays voisins ses capacités opérationnelles de lutte contre les pollutions et d'attendre en retour une solidarité en cas d'épreuve.

Pour ces raisons, la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées vous demande d'approuver cet accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution. (*Très bien ! et applaudissements sur les travées du RPR et de l'union centriste.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

« *Article unique.* – Est autorisée l'approbation de l'accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution, signé à Lisbonne le 17 octobre 1990 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

La parole est à M. Habert pour explication de vote.

**M. Jacques Habert.** Monsieur le président, je tiens à dire que, après les explications de M. le ministre et de M. le rapporteur, je voterai volontiers le projet de loi autorisant l'approbation d'un accord de coopération pour la protection des côtes et des eaux de l'Atlantique du Nord-Est contre la pollution.

Présentant un avantage relativement restreint pour la France ; ce texte est surtout intéressant pour le Portugal et le Maroc. Il prévoit un échange de moyens dont ces deux pays ne disposent pas alors que la France est à l'avant-garde de la lutte contre des catastrophes comme celle de l'*Amoco-Cadiz*, qui a si douloureusement touché les côtes bretonnes.

Je voudrais revenir sur les propos qu'a tenus à la fin de son rapport M. Guyomard et qui me semblent importants.

Si des catastrophes se produisent, une entraide interviendra, c'est un fait, comme cela a déjà été le cas aux îles Shetland et ailleurs. Mais il faudrait surtout songer à la prévention. Pour cela, il faut se saisir du grave problème des pavillons de complaisance et de ces mastodontes marins de centaines de milliers de tonnes, qui constituent des dangers permanents.

On découvre, lorsque les catastrophes arrivent, qu'ils sont commandés par de jeunes capitaines dotés d'une expérience très limitée et secondés par des équipages hétéroclites et souvent incompetents. C'est un problème à traiter à l'échelon international.

Dans un souci de défense de la mer et de lutte contre les pollutions, nous souhaitons que ce grave problème des pavillons de complaisance soit traité à l'échelon le plus élevé : d'une part, au sein de l'Organisation des Nations unies et, d'autre part, au sein de la Communauté européenne. Lorsque ces pavillons n'existeront plus, nous pourrions alors espérer que nos mers soient sauvées ! (*Applaudissements sur les travées de l'union centriste et du RPR.*)

**M. Roger Romani, ministre délégué.** Je demande la parole.

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

**M. Roger Romani, ministre délégué.** Mesdames, messieurs les sénateurs, la conclusion de votre rapporteur, M. Guyomard, est malheureusement conforme à la réalité.

Lors des différents accidents qui sont intervenus, on s'est aperçu, dans de nombreux cas, qu'il s'agissait de bâtiments non conformes aux normes de navigabilité ou dont les équipages étaient inexpérimentés.

**M. Bernard Guyomard, rapporteur.** Ils présentaient quelquefois les deux inconvénients à la fois.

**M. Roger Romani, ministre délégué.** En effet, monsieur le rapporteur.

Comme M. Habert, vous avez eu raison d'insister sur la nécessité de la prévention.

Je tiens à rappeler que le Gouvernement français a toujours été très vigilant en la matière ; un certain nombre de dispositions ont été prises, ne serait-ce que la définition du fameux corridor que sont obligés de suivre les bateaux qui traversent la Manche.

Lors des prochains conseils européens des transports et de l'environnement, le Gouvernement français fera preuve de la même vigilance ; il alertera les autres gouvernements de la Communauté.

Il interviendra également auprès de l'Organisation maritime internationale.

Vous savez qu'en l'état actuel du droit international, si un bateau non conforme aux normes et dont l'équipage est visiblement incompetent se présente devant un port français, nous n'avons pas le droit d'empêcher son entrée.

Il est donc absolument nécessaire d'intensifier la lutte contre ce que l'on appelle « l'infériorité aux normes ». Malheureusement, cette lutte est difficile à mener, dans la mesure où un certain nombre de pays, qui retirent un intérêt majeur de la situation, ne souhaitent pas l'intervention d'une réglementation trop stricte.

J'affirme que la France, pour sa part, mènera cette lutte avec vigueur.

Vous conviendrez, mesdames, messieurs les sénateurs, que l'accord de Lisbonne qui vous est soumis devrait contribuer à la prévention que vous souhaitez.

**M. Jacques Habert.** Très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Leyzour pour explication de vote.

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous allons naturellement voter ce projet de loi.

Auparavant, je tenais, moi aussi, à relever les propos qu'a tenus M. le rapporteur à la fin de son intervention.

En effet, le problème de fond est bien celui de la prévention.

Il est certain qu'une fois que la pollution est là, il importe d'en limiter les conséquences, de lutter contre tous ses effets néfastes en tant que Breton, j'ai conscience de ce que peut représenter la pollution marine.

Mais, au-delà se pose le problème de la prévention et, à ce propos, monsieur le rapporteur, vous avez évoqué les pavillons de complaisance. Il faut également s'interroger sur la qualité des équipages aujourd'hui employés sur les navires.

Il s'agit de questions importantes. Nous en avons déjà discuté lors de l'examen des budgets de la marine marchande. Je suis persuadé que nous les aborderons à nouveau et j'espère que nous trouverons trace, dans les discussions budgétaires à venir, de la volonté affichée aujourd'hui.

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

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

*(Le projet de loi est adopté.)*

10

## NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

**M. le président.** Je rappelle au Sénat que le groupe du rassemblement pour la République a présenté une candidature pour la commission des affaires étrangères, de la défense et

des forces armées et une candidature pour la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

Le délai prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare ces candidatures ratifiées et je proclame :

- M. Roger Fossé, membre de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, en remplacement de Nicole de Hauteclouque, décédée.

- M. Camille Cabana, membre de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, en remplacement de Geoffroy de Montalembert, décédé.

Je rappelle au Sénat que le groupe socialiste a présenté une candidature pour la commission des affaires sociales.

Le délai prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature ratifiée et je proclame M. Francis Cavalier-Bénézet, membre de la commission des affaires sociales à la place laissée vacante par M. André Bohl, démissionnaire.

11

## DÉPÔT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT

**M. le président.** J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. Christian Poncelet interroge M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la situation internationale dans ce domaine.

La réforme de la politique agricole commune introduit un changement fondamental des conditions d'exploitation des agriculteurs français. Malgré le versement d'aides directes, ceux-ci devraient connaître une baisse de leurs revenus, en raison de la diminution des prix garantis des principaux produits et de l'institution obligatoire d'un gel des terres.

Le précédent gouvernement a affirmé que cette réforme était en état de correction permanente. Aussi M. Christian Poncelet demande-t-il au ministre de l'agriculture et de la pêche de lui préciser quels aménagements le Gouvernement compte pouvoir obtenir afin de préserver le revenu des agriculteurs français et de leur ouvrir des perspectives d'avenir.

En tout état de cause, l'avenir du monde agricole français reste également soumis à l'issue des négociations du GATT. Le Gouvernement semble avoir réalisé tardivement que les propositions des Etats-Unis étaient incompatibles avec les dispositions de la nouvelle politique agricole commune. M. Christian Poncelet souhaite, par conséquent, obtenir des précisions sur les moyens que le Gouvernement entend mettre en œuvre afin qu'un accord ne conduise pas à une diminution de nos exportations agroalimentaires ainsi qu'à une réduction supplémentaire des revenus des agriculteurs français. (N° 2.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

12

### DÉPÔT DE QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT PORTANT SUR DES SUJETS EUROPÉENS

**M. le président.** J'informe le Sénat que j'ai été saisi de questions orales avec débat portant sur des sujets européens suivantes :

I. - Constatant que, dans le contexte de difficultés persistantes auxquelles le monde agricole se trouve confronté, la Commission des Communautés européennes s'est engagée dans la voie d'une transformation des principes qui ont régi la politique agricole commune depuis trente ans, M. Christian Poncelet demande à M. le ministre de l'agriculture et de la pêche de lui préciser dans quelle mesure le Gouvernement est susceptible d'accepter des baisses sensibles des prix agricoles, compensées par des versements directs aux agriculteurs ainsi qu'une maîtrise de la production assurée par des programmes quasi obligatoires de gel des terres.

Il lui rappelle également son attachement au maintien des prix comme élément déterminant du revenu des agriculteurs et lui demande de lui indiquer comment le Gouvernement entend faire en sorte qu'un éventuel aménagement des mécanismes de soutien de la politique agricole commune permette à la France de préserver les parts des marchés agricoles et agroalimentaires qu'elle a su conquérir, en proposant de nouvelles orientations, dégagant de nouveaux débouchés et ouvrant de nouvelles voies. (N° QE 2).

II. - M. Maurice Blin attire l'attention de M. le ministre de l'industrie, des postes et télécommunications et du commerce extérieur, sur les problèmes posés par la politique de la concurrence menée dans la Communauté européenne. De trop nombreux dossiers ont montré que les décisions rendues étaient empreintes d'un fort dogmatisme et que les considérations de politique industrielle avaient peu de place dans la conduite de cette politique.

Il lui demande, par conséquent, s'il ne serait pas souhaitable d'envisager certaines réformes institutionnelles telles que celles qui ont été exposées dans le rapport que la délégation du Sénat pour les Communautés européennes a récemment adopté sur ce sujet ; il lui demande notamment quel est le sentiment du Gouvernement sur la fusion des directions générales de la Commission chargées respectivement de l'industrie et de la concurrence ou sur la création d'une instance indépendante de surveillance de la concurrence. (N° QE 3.)

Conformément aux articles 79, 80 et 83 *bis* du règlement, ces questions orales avec débat portant sur des sujets européens ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

13

### DÉPÔT DE PROPOSITIONS D'ACTES COMMUNAUTAIRES

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du Conseil et de la Commission relative à la conclusion de l'accord sur l'Espace économique européen tel qu'adapté par le protocole portant adaptation de l'accord sur l'Espace économique européen entre les

Communautés européennes, leurs États membres et la République d'Autriche, la République de Finlande, la République d'Islande, la Principauté de Liechtenstein, le Royaume de Norvège et le Royaume de Suède.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-67 et distribuée.

J'ai reçu de M. le Premier ministre la proposition d'acte communautaire suivante, soumise au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

Proposition de décision du conseil relative à la conclusion d'accords sous forme d'échanges de lettres entre la Communauté économique européenne, d'une part, et la République d'Autriche, la République de Finlande, la République d'Islande, le Royaume de Norvège et le Royaume de Suède, d'autre part, dans le domaine de l'agriculture.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-68 et distribuée.

14

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 15 avril 1993, à quatorze heures trente et le soir :

Déclaration de politique générale du Gouvernement, suivie d'un débat et d'un vote sur cette déclaration, en application de l'article 49, quatrième alinéa, de la Constitution.

En application de l'article 60 *bis*, troisième alinéa, du règlement, il sera procédé de droit à un scrutin public à la tribune lors du vote sur l'approbation de cette déclaration.

Conformément à la décision prise par la conférence des présidents, en application de l'article 29 *bis*, troisième alinéa, du règlement, le délai limite pour les inscriptions de parole dans le débat consécutif à cette déclaration est fixé au mercredi 14 avril 1993, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-sept heures cinq.)*

*Le Directeur  
du service du compte rendu intégral,  
DOMINIQUE PLANCHON*

### ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

Lors de sa séance du mardi 13 avril 1993, le Sénat a procédé à la désignation de M. Jacques Richard Delong comme membre du Comité de contrôle du Fonds forestier national en remplacement de M. Geoffroy de Montalembert (décret n° 66-1077 du 30 décembre 1966) et de M. Michel Rufin comme membre du Conseil supérieur de l'adoption (décret n° 87-1013 du 17 décembre 1987 modifiant le décret n° 75-640 du 16 juillet 1975).

### NOMINATIONS DE MEMBRES DE COMMISSIONS PERMANENTES

Dans sa séance du mardi 13 avril 1993, le Sénat a nommé : M. Roger Fossé membre de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, en remplacement de Nicole de Hauteclouque, décédée ; M. Francis Cavalier-Bénézet membre de la commission des affaires sociales, à la place laissée vacante par M. André Bohl, démissionnaire ; M. Camille Cabana membre de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, en remplacement de Geoffroy de Montalembert, décédé.