

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 1993-1994

COMPTE RENDU INTÉGRAL

38^e SÉANCE

Séance du vendredi 17 juin 1994

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN CHAMANT

1. Procès-verbal (p. 2676).

1. Questions orales (p. 2676).

*Procédure d'appel contre les décisions
des architectes des Bâtiments de France* (p. 2676)

Question de M. Joseph Ostermann. - MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Joseph Ostermann.

*Réalisation de la liaison fluviale Seine-Nord
à grand gabarit* (p. 2677)

Question de M. Philippe Marini. - MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Philippe Marini.

*Extension aux Français établis hors de France du bénéfice des
dispositions de la loi relative au surendettement des ménages*
(p. 2680)

Question de Mme Paulette Brisepierre. - M. Michel Roussin, ministre de la coopération ; Mme Paulette Brisepierre.

*Mise en place de la charte sociale
de l'organisation mondiale du commerce* (p. 2681)

Question de M. Louis Souvet. - MM. Michel Roussin, ministre de la coopération ; Louis Souvet.

Statut des éducateurs sportifs (p. 2683)

Question de M. Philippe Madrelle. - Mme Michèle Alliot-Marie, ministre de la jeunesse et des sports ; M. Philippe Madrelle.

*Financement du maintien des jeunes adultes handicapés
dans les établissements d'éducation spéciale* (p. 2683)

Question de M. Marcel Bony. - MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Roland Courteau, en remplacement de M. Marcel Bony.

*Recrutement des personnels
des centres d'aide par le travail* (p. 2685)

Question de M. Gérard Larcher. - MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Gérard Larcher.

Situation des entreprises d'insertion (p. 2686)

Question de M. Gérard Larcher. - MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Gérard Larcher.

*Création d'un poste de transformation électrique
« Bagot », dans le département des Yvelines* (p. 2687)

Question de M. Gérard Larcher. - MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Gérard Larcher.

*Financement des travaux de protection
contre les inondations sur l'Aude* (p. 2688)

Question de M. Roland Courteau. - MM. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés ; Roland Courteau.

3. Exploitation commerciale des voies navigables. - Adoption d'un projet de loi (p. 2690).

Discussion générale : MM. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme ; Louis de Catuelan, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Jean Garcia, Philippe Marini, Philippe Madrelle.

M. le ministre.

Clôture de la discussion générale.

Article 1^{er} (p. 2696)

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

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 1^{er} (p. 2697)

Amendement n° 13 de M. Félix Leyzour. - MM. Jean Garcia, le rapporteur, le ministre, Philippe Marini. - Rejet.

Article 2 (p. 2698)

Amendement n° 14 de M. Félix Leyzour. - MM. Jean Garcia, le rapporteur, le ministre. - Rejet.

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

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 2699)

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

Adoption de l'article.

Article 4 (p. 2699)

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

Amendement n° 5 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre. - Retrait.

Adoption de l'article modifié.

Article 5. - Adoption (p. 2700)

Article 6 (p. 2700)

Amendement n° 6 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 7 (p. 2700)

Amendement n° 7 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre, le président. - Rejet.

Adoption de l'article.

Article 8 (p. 2701)

Amendement n° 8 de la commission. - Retrait.

Adoption de l'article.

Article 9 (p. 2701)

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

Adoption de l'article.

Article 10 (p. 2701)

Amendement n° 10 de la commission. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 11 (p. 2701)

Amendement n° 11 de la commission. - Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles 12 et 13.- Adoption (p. 2702)

Article 14 (p. 2702)

Amendement n° 12 de la commission. - MM. le rapporteur, le ministre, Philippe Madrelle. - Rejet.

Adoption de l'article.

Articles 15 et 16. - Adoption (p. 2703)

Article 17 (*supprimé*)

Vote sur l'ensemble (p. 2704)

MM. Emmanuel Hamel, Jean Garcia, le rapporteur.

Adoption du projet de loi.

4. **Dépôt d'un rapport du Gouvernement** (p. 2704).
5. **Dépôt d'une proposition d'acte communautaire** (p. 2704).
6. **Ordre du jour** (p. 2705).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTICE DE M. JEAN CHAMANT vice-président

La séance est ouverte à neuf heures trente.

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

QUESTIONS ORALES

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

PROCÉDURES D'APPEL CONTRE LES DÉCISIONS DES ARCHITECTES DES BÂTIMENTS DE FRANCE

M. le président. M. Joseph Ostermann attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur les risques d'arbitraire inhérents au pouvoir conféré aux architectes des bâtiments de France, les ABF.

Il lui précise, en effet, qu'il semble indispensable, comme le proposaient plusieurs de ses collègues, par le biais d'un amendement lors de la discussion du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'urbanisme et de construction, que soit instaurée une procédure d'appel contre les décisions des ABF en application de la loi de 1973 sur les monuments historiques et de la loi de 1930 sur la protection des sites.

Il lui rappelle que les auteurs de cet amendement l'avaient retiré après que M. le ministre leur eût fait part de son intention, dans le cadre de la réforme du statut des ABF, d'aller dans la même direction. De plus, il souligne que, parmi les souhaits de réforme exprimés par le médiateur de la République, figure une proposition présentée au mois de juillet 1993 portant sur les possibilités de contestation des avis des ABF.

En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui préciser s'il envisage de déposer prochainement, comme il s'y était engagé, sur le bureau d'une des assemblées, un projet de loi dans lequel figurerait une telle disposition. (N° 125.)

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, votre question fait suite au débat que nous avons eu ici et au cours

duquel je vous avais indiqué ma volonté de trouver une procédure permettant de régler des problèmes, certes peu nombreux, mais réels.

La première nécessité, je suis sûr que vous en conviendrez, est que le corps des architectes des bâtiments de France soit de très grande qualité et que notre patrimoine, auquel nous sommes tous très attachés, soit sauvegardé; nous avons besoin de l'avis d'experts réputés pour éviter que les élus, animés de la meilleure volonté dans la plupart des cas, mais cédant à un certain nombre de pressions, y compris économiques, ne finissent par penser qu'un site ne présente plus d'intérêt. Pour maintenir la qualité de ces architectes, nous devons faire un effort permanent et toujours croissant de formation et de recrutement.

A partir du moment où personne ne conteste l'intérêt d'un avis indépendant et de qualité sur l'architecture des zones sensibles, les sites inscrits, les abords des monuments classés, la seconde nécessité est que nous ne soyons pas soumis à l'arbitraire d'une seule personne qui, comme chacun d'entre nous, peut être faillible et dont l'avis ne serait pas forcément le bon.

C'est dans cet équilibre à trouver que réside la solution au problème que vous posez.

Aujourd'hui, il est déjà possible d'en appeler au juge. Je sais bien que cette seule réponse ne peut vous satisfaire.

De plus, le ministre compétent dispose d'un pouvoir d'évocation. Il peut, s'il le juge opportun, se substituer à l'architecte des bâtiments de France avant que celui-ci ait donné son avis. Mais je sais que cette autre réponse ne peut pas non plus vous satisfaire.

Je vois deux autres solutions.

La première, qui est, je crois, et de loin, la meilleure, consiste, avec l'appui des architectes et des élus locaux, à créer des zones de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager.

Cette solution permet de définir les modalités de gestion des abords de monuments en accord avec les élus et compte tenu de l'intérêt de tous. De plus, s'il y a désaccord entre le maire et l'architecte dans une telle zone, le préfet de région peut émettre un avis se substituant à celui de l'architecte. Le ministre compétent a toujours la possibilité que j'ai mentionnée.

J'ai tout mis en œuvre pour que cette solution soit retenue et développée. Toutefois, il est des endroits où il n'est pas possible de l'appliquer.

Je réfléchis donc actuellement à la possibilité de faire appel à une commission - car on ne peut pas faire juger une personne par une autre - laquelle resterait totalement indépendante. Il faut en effet que les élus aient vraiment le sentiment que cet appel servira à autre chose qu'à les soumettre au diktat d'une autre personne. Mais il faut aussi que les architectes des bâtiments de France, qui sont en général de qualité et qui ont très souvent raison, comprennent que l'objectif est non pas de les désavouer, mais que chacun, dans ce pays, puisse éviter d'être soumis au pouvoir d'un homme qui peut être faillible comme vous et moi.

Telle est la réflexion que j'ai engagée actuellement, mais cette piste n'est pas aisée car cette commission doit être composée de membres dont la compétence soit reconnue et indiscutable, et dont le jugement soit assez rigoureux pour respecter l'intérêt général, mais en même temps assez souple pour, lorsque c'est nécessaire, oser s'opposer à un avis donné.

J'ai d'ores et déjà envoyé une circulaire aux chefs des services départementaux de l'architecture pour aller dans ce sens.

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

M. Joseph Ostermann. Je vous remercie, monsieur le ministre, des éléments de réponse que vous venez de m'apporter et qui vont en partie dans le sens que nous souhaitons.

Il est urgent de résoudre le problème que je vous ai posé et je précise qu'il n'est nullement question de remettre en cause la compétence et l'utilité des architectes de bâtiments de France.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Merci !

M. Joseph Ostermann. Le problème ne se pose nullement dans ces termes.

Les cas que nous rencontrons sont peu nombreux, mais ils sont liés essentiellement à la personne elle-même, en l'occurrence l'architecte des bâtiments de France. Il est donc, je crois, réellement nécessaire, voire indispensable, de prévoir une possibilité de recours, et cela pour deux raisons.

La première est d'ordre juridique. Les architectes des bâtiments de France dépendent de l'administration ; c'est clair. Or l'administration est soumise au droit, dont l'un des principes généraux impose que toute décision administrative soit susceptible de faire l'objet de deux types de recours : juridictionnel d'une part, administratif d'autre part.

La qualification de « pouvoirs propres » donnée par la loi de 1913 – il y a déjà 80 ans de cela, beaucoup de choses ont donc changé depuis – aux pouvoirs des architectes des bâtiments de France ne devrait pas, à mon sens, constituer une exception à ce principe.

Bien sûr, il existe un recours contentieux à l'égard de ce pouvoir d'application des lois qu'on leur a confié, vous venez de le préciser, monsieur le ministre. Cependant, en raison de la spécificité du rôle de l'architecte des bâtiments de France, en raison de la subjectivité que présente l'appréciation de la situation fort diversifiée des monuments classés, il semble indispensable, avant de saisir le juge, d'avoir la possibilité de former un recours administratif, d'autant que celui-ci, à ma connaissance, peut porter non sur le fond, mais uniquement sur la forme.

J'en viens à la seconde raison qui conduirait à l'institution d'une commission de recours.

Lorsque l'on est obligé de solliciter un avis des architectes des bâtiments de France, le dialogue est parfois difficile, du moins dans notre département. Il s'ensuit que les dossiers n'aboutissent pas, à l'exception de quelques-uns, du fait de la longueur des procédures.

Parmi les nombreux exemples qui illustrent cette situation, je voudrais en citer un qui concerne une commune de moins de 500 habitants de mon département, laquelle dispose de nombreux monuments classés, parfaitement entretenus en raison des efforts consentis.

Cette commune, Avolsheim, est parvenue, après bien des difficultés, à acquérir un terrain au centre du village, afin d'y construire une salle socioculturelle et sportive et

d'aménager un espace de récréation pour l'école maternelle et primaire voisine. Or, sur ce terrain, se trouve un bâtiment de la fin du XIX^e siècle sans valeur architecturale.

Tout homme censé ne verrait qu'une seule solution : la démolition. Hélas ! L'architecte des bâtiments de France maintient depuis deux ans, avec obstination, son refus de signer le permis de démolir. La commune, qui ne peut restaurer le bâtiment en cause, se voit dans l'obligation, depuis deux ans, d'attendre le bon vouloir d'une personne. Pendant ce temps, c'est la route départementale qui sert d'aire de jeux aux enfants, avec tous les dangers que cette situation implique !

Ces complications administratives découragent les particuliers, les futurs constructeurs et, bien sûr, les élus.

Il me semble que la création d'une commission d'appel – quelle qu'elle soit – placée sous la responsabilité du préfet et susceptible d'intervenir localement reste indispensable. Cette idée, comme vous le disiez, monsieur le ministre, avait déjà été proposée l'an passé au ministre de la culture par nos collègues MM. Huriet et Guéna. Le Gouvernement s'était engagé à préparer un texte en ce sens. Or, à ma connaissance, si une circulaire est parue, aucun projet de loi n'a été déposé pour le moment.

Bien entendu, il n'est pas question de contester la nécessité d'un contrôle par l'architecte des bâtiments de France de la qualité architecturale des projets dans les zones sensibles. Son rôle de conseiller s'impose.

Toutefois, pour conclure, il me semble nécessaire d'offrir au pétitionnaire et au maire la possibilité de contester cet avis et de faire appel afin d'obtenir un arbitrage et, surtout, l'instauration du dialogue, qui fait actuellement défaut.

Le fonctionnement de la commission proposée pourrait être garanti par les pétitionnaires, afin qu'il n'y ait pas, ou le moins possible, de recours abusifs et de ne pas créer de nouvelles charges pour le budget de l'Etat.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, je vous remercie d'avoir rappelé la nécessité d'un contrôle d'Etat et d'un appel garantissant une très grande qualité, cela au nom des principes de notre République et non par désaveu systématique des architectes des bâtiments de France, à qui on doit beaucoup.

Enfin, en tant que ministre de l'équipement, je vous remercie des termes que vous avez utilisés à l'égard de tous ceux qui, depuis si longtemps, travaillent au service de la beauté du pays.

RÉALISATION DE LA LIAISON FLUVIALE SEINE-NORD À GRAND GABARIT

M. le président. M. Philippe Marini attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme sur la situation actuelle du réseau fluvial français, en particulier sur la nécessité absolue de réaliser au plus vite la liaison Seine-Nord à grand gabarit.

En effet, la plus grande partie de l'Europe occidentale dispose aujourd'hui d'un réseau fluvial moderne et cohérent, reposant sur des voies navigables à grand gabarit, donc capables de recevoir des automoteurs et convois poussés de plus de 1 350 tonnes, classe IV et plus, qui permettent l'acheminement de marchandises avec une faible consommation d'énergie, cela dans de bonnes

conditions de sécurité, de régularité, de coût et de respect optimal de l'environnement.

L'ossature de ce réseau est l'axe rhénan, qui joue un rôle considérable dans l'économie allemande et dans le développement du port de Rotterdam, premier port mondial, par lequel transite plus de 50 p. 100 du transport fluvial européen. Cet axe essentiel est raccordé vers l'ouest au réseau belge, prolongé vers l'est par le « Mittellandkanal », en cours de modernisation, et la liaison Rhin-Main-Danube, récemment ouverte. Plus que jamais, le réseau fluvial européen est un instrument essentiel du développement économique et du commerce international.

La France, quant à elle, a accumulé depuis la fin du XIX^e siècle un retard considérable, alors qu'elle disposait à l'époque du premier réseau européen, le réseau Freycinet. Elle souffre à la fois d'une absence de maillage entre les différents bassins de navigation et de l'absence de connexion avec le réseau européen à grand gabarit. Elle n'y est guère reliée que par des tronçons isolés, à savoir le canal Dunkerque-Valenciennes, de classe IV, rattaché au réseau belge, la Moselle de Neuves-Maisons à Coblenz, de classe V, et le Rhin le long de la frontière alsacienne. Quant au canal du Nord, qui relie Compiègne au canal Dunkerque-Valenciennes, il n'est qu'à moyen gabarit, classe III.

En France, la longueur des voies à grand gabarit pour 1 000 habitants est de 35 kilomètres contre 57 en Allemagne, 84 en Belgique et 160 aux Pays-Bas. Pour souffrir la comparaison avec notre voisin allemand, il faudrait ajouter au moins 1 200 kilomètres aux 2 000 existants. Cela permettrait sans doute d'augmenter la proportion du trafic de marchandises empruntant les voies fluviales, qui est aujourd'hui de 3 p. 100 contre 19,9 p. 100 en Allemagne et 54,4 p. 100 aux Pays-Bas.

Dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire aujourd'hui renaissante, il apparaît indispensable de réaliser un axe fluvial transeuropéen nord-sud situé sur sa plus grande longueur en territoire national et qui figure d'ailleurs dans le schéma directeur des voies navigables, adopté en 1985, et dans un rapport de la Commission européenne de 1992.

Le Gouvernement semble décidé à remettre les canaux à l'honneur et à entreprendre rapidement une liaison à grand gabarit qui soit rentable, vite terminée, et spectaculaire quant à ses effets.

Il souhaite donc insister une nouvelle fois sur l'urgence de rendre les arbitrages et de prendre les décisions nécessaires pour mettre en œuvre la liaison Seine-Nord par le canal de Saint-Quentin, qui fait l'unanimité de tous les professionnels et des collectivités concernées. L'aménagement de l'Oise-amont - Compiègne Beautor - peut être engagé à très court terme, d'autant que la procédure de concertation prévue par la circulaire du 15 décembre 1992 doit être arrivée à son terme. Ses conclusions devraient d'ailleurs pouvoir nous être communiquées dès à présent.

Enfin, le dossier de Seine-Est, liaison Oise-Marne de Compiègne à Toul *via* Vitry-le-François, complémentaire de Seine-Nord, doit être instruit sans délai, le tracé définitif n'étant pas arrêté et les études techniques non encore réalisées.

Il lui demande donc les perspectives et les échéances de son action ministérielle dans ce domaine. (N° 126.)

La parole est à M. le ministre.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le sénateur, les problèmes de sécurité et d'environnement qui résultent de la congestion de certains axes et l'ouverture de l'Europe avec les perspectives de trafic qu'elle engendre ont fait prendre conscience, sur les plans national et européen, de l'absolue nécessité de mener une réflexion intermodale afin de parvenir à une utilisation optimale des infrastructures existantes et à venir. Nous devons doter notre pays de voies navigables à grand gabarit, lesquelles présentent de grands avantages, notamment en matière d'environnement, car elles sont effectivement fort belles une fois réalisées.

Dans cet esprit, un réseau transeuropéen a été mis au point et approuvé par le Conseil des communautés européennes, le 29 octobre 1993, l'objectif étant d'aboutir, à terme, à l'existence d'un véritable réseau à grand gabarit européen qui permette une navigation fluviale entre tous les pays d'Europe.

Les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, déjà inscrites au schéma directeur des voies navigables approuvé en 1985, y figurent; la liaison Seine-Nord est même reconnue comme prioritaire.

Sur le plan des procédures, le débat public engagé le 19 novembre 1993 sur les aspects socio-économiques et environnementaux du projet Seine-Nord devrait aboutir à l'automne à la présentation d'un cahier des charges.

C'est sur la base de ce document que pourront être menées toutes les études permettant l'élaboration du tracé du projet, qui sera soumis à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Permettez-moi d'indiquer, monsieur le sénateur, que le projet Seine-Est, s'il est moins avancé, fait néanmoins l'objet d'une reconnaissance de tracé par Reims et Tours.

Cela étant, voilà trente ans que l'on parle des voies navigables à grand gabarit dans notre pays: le moins que l'on puisse dire, c'est que l'on se hâte très lentement!

Tout le problème réside dans le financement. C'est la raison pour laquelle le débat qui s'ouvrira au Sénat au mois d'octobre sur le projet de loi dont vous saisira M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, est capital.

Tout dépend du fonds qui sera créé et des moyens dont il disposera. En effet, ce n'est évidemment pas l'établissement public Voies navigables de France, VNF, qui peut doter la France de voies à grand gabarit. En revanche, il peut entretenir l'ensemble du réseau.

Vous connaissez l'ambition qui est la nôtre: financer les réseaux dont la France a besoin à partir de la production hydro-électrique française par une augmentation du prix de l'électricité à peu près insensible mais qui permettrait d'alimenter ce fond et de garantir la réalisation du projet.

Lorsque l'on voit ce que le reste de l'Europe accomplit dans le domaine des voies navigables à grand gabarit, le constat est clair: il y a, d'un côté, chez nos partenaires, une volonté politique forte, de l'autre, chez nous, une absence de volonté politique. Visiblement, quelqu'un se trompe, et ma conviction est que c'est nous qui nous trompons, car, dans les faits, nous avons tout intérêt à nous relier à l'ensemble des canaux du Nord; je pense aux liaisons Seine-Nord et Seine-Est, mais aussi au canal Rhin-Rhône. Le destin du sud de la France en dépend en partie, notamment l'attractivité des ports de Marseille et de Fos.

Je crois très sincèrement que nous aurons besoin de la route, de l'autoroute, du rail comme des voies navigables et que, d'ici à la fin de l'année, grâce au débat parlementaire que suscitera le Gouvernement, nous aurons pu avancer. Car il est temps de cesser de discuter sur les canaux et de commencer, enfin, à les réaliser !

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

M. Philippe Marini. Monsieur le ministre, je me réjouis de la lucidité et du courage de vos propos.

Il est vrai que l'on parle depuis des lustres des voies navigables à grand gabarit. Mon prédécesseur au Sénat, M. Amédée Bouquerel, qui était rapporteur pour avis du budget des voies navigables, insistait chaque année sur l'impérieuse nécessité de nous relier aux grandes liaisons européennes fluviales.

Monsieur le ministre, vous êtes le premier d'une très longue série de ministres de l'équipement à vous être réellement soucieux de ce problème. Je tenais à le dire et à saluer vos déclarations publiques, celles de ce matin et celles que vous avez faites dans un quotidien du soir voilà une semaine, sous le titre : « Il faut trouver des solutions de solidarité pour financer les infrastructures non rentables », encore que, à la lecture de l'article, on comprenne bien qu'il s'agit non pas d'infrastructures non rentables mais d'infrastructures à rentabilité indirecte ou différée. Je préfère d'ailleurs qu'on les qualifie ainsi.

Vous évoquiez dans cet article les projets du Gouvernement et du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, notamment les fonds structurels qui seront mis en place.

Vous suggériez, si j'ai bien lu, l'institution d'un fonds spécifique pour les voies navigables, tout en précisant que les arbitrages n'étaient pas encore définitivement acquis. Pour des raisons de clarté, je préférerais également qu'il y ait un fonds spécifique pour les voies navigables.

Cependant, monsieur le ministre, allons un peu plus loin ce matin. Je voudrais en particulier vous demander votre opinion sur l'évolution de la Compagnie nationale du Rhône.

Vous avez évoqué le partage de la rente hydraulique. Il est clair qu'il y a là une richesse potentielle mobilisable pour les canaux à grand gabarit, notamment pour les liaisons Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est, car, à ce stade, nous ne devons pas nous diviser mais uniquement considérer l'enjeu économique, qui est l'enjeu même pour le pays tout entier.

La compagnie nationale du Rhône est actuellement régie par un statut législatif. Par conséquent, nous sommes, nous, parlementaires, directement concernés par son devenir. Que penseriez-vous d'une extension des compétences de cette compagnie et d'une entrée éventuelle dans son capital de collectivités territoriales qui ne s'y trouvent pas, c'est-à-dire, en particulier, des collectivités territoriales concernées par les liaisons Seine-Nord et Seine-Est ? Cette question, me semble-t-il, peut légitimement se poser.

Par ailleurs, monsieur le ministre, je souhaiterais que vous nous disiez quels sont vos objectifs, quel est votre calendrier, non pas en termes de réalisation ou de financement, ce qui serait prématuré, mais en termes de décision stratégique.

Nous avons, en effet, des rendez-vous à honorer, en particulier vis-à-vis de l'Union européenne. Un premier ensemble de projets d'infrastructures a été homologué, en quelque sorte, par l'Europe ; un second ensemble devrait, si je ne m'abuse, être défini à la fin de l'année 1994. Si ce rendez-vous était manqué, il est à craindre que la réali-

sation de voies navigables à grand gabarit sur notre territoire, du moins pour ce qui est de l'abondement par le budget des Communautés, ne soit encore repoussée.

Par conséquent, il est important que, même dans cette période d'attente de grandes échéances nationales, des décisions stratégiques soient prises, surtout pour un dossier comme celui-ci, que l'on annonce un plan de financement objectif pour les grandes liaisons Rhin-Rhône, Seine-Nord - Seine-Est venant sans doute un peu plus tard - et que l'on puisse prendre position vis-à-vis des autres pays de l'Union européenne et de la Commission elle-même car, vous l'avez dit très justement, et j'en terminerai par là, c'est d'abord une affaire de volonté politique.

Le calendrier restera à définir par la suite, l'important étant de maintenir un cap et d'assurer la visibilité des objectifs.

Encore une fois, tout est ici affaire de volonté politique ; vous n'en manquez pas, monsieur le ministre, et vous pouvez, je le crois, compter sur un grand nombre de sénateurs pour vous soutenir.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et de tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. M. Marini m'a posé deux questions complémentaires que je ne voudrais pas laisser sans réponse.

Sous l'arbitrage du Premier ministre, mon collègue et ami Gérard Longuet et moi-même avons confié à un préfet la mission de consulter l'ensemble des collectivités locales membres de la Compagnie nationale du Rhône, la CNR, sur ce qu'elles souhaiteraient que l'on fasse de la rente hydro-électrique de la CNR.

Nous disposerons des conclusions de cette mission d'enquête d'ici à la fin du mois de septembre. Il paraît évident qu'un partage de la rente, qui permettrait à la fois de servir l'intérêt industriel de l'aluminium et de réaliser des voies navigables à grand gabarit, serait la solution.

D'ici à la fin de l'année, et avant même que le Sénat examine le projet de loi de M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, nous disposerons donc de solutions claires. Nous verrons alors si cette rente doit être mise au service d'un système plus large, moyennant des prélèvements sur l'ensemble de la production hydro-électrique, ou si nous séparons les deux dossiers, ou encore si nous autorisons l'extension de la CNR à de nouvelles collectivités.

Tout reste ouvert dans ce domaine, mais les choses avancent, d'un côté, sur la CNR et, d'un autre, grâce au ministre d'Etat, sur l'ensemble de la production hydro-électrique.

A l'échelon européen, mon homologue allemand, M. Mathias Wissman, qui doit présider le Conseil des ministres à compter du 1^{er} juillet, et moi-même sommes convenus d'additionner nos deux présidences de quatre mois et demi, tronquées toutes les deux du fait d'élections nationales, de manière à disposer, à deux, d'une présidence d'une certaine durée.

Ainsi, dans le domaine de l'intermodalité, notamment en ce qui concerne les voies navigables et le transport combiné rail-route, nous avons la volonté de proposer ensemble à nos partenaires une politique européenne très volontariste sur ces infrastructures et peut-être même, pour ce qui est du rail, une politique de soutien durant les premières années de fonctionnement.

Vous le voyez, monsieur Marini, la Communauté européenne, et pour la première fois, semble avoir la volonté de définir une politique européenne de l'intermodalité des voies de transport.

Cette tâche, nous aurons à la mener à bien ensemble et je m'efforcerai de la parachever si j'ai l'honneur de présider le Conseil des ministres entre le 1^{er} janvier et le 7 mai prochains.

EXTENSION AUX FRANÇAIS ÉTABLIS HORS DE FRANCE
DU BÉNÉFICE DES DISPOSITIONS DE LA LOI
RELATIVE AU SURENDETTEMENT DES MÉNAGES

M. le président. Mme Paulette Brisepierre expose à M. le ministre de l'économie que le 11 janvier dernier le franc CFA a été dévalué de 50 p. 100, engendrant par là même des conséquences économiques graves pour les populations des Etats francophones d'Afrique, mais également pour les Français établis dans les pays de la zone franc CFA.

Elle souligne que si cette décision est courageuse, car elle donne une chance à l'Afrique de retrouver un nouvel essor, elle est en revanche très préoccupante pour nos ressortissants établis dans cette zone.

En effet, elle précise que ceux qui exercent une activité professionnelle dans des entreprises africaines ont vu, du même coup, leur revenu diminuer de moitié.

Elle cite, à titre d'exemple, le cas de Français qui ont exercé pendant de longues années une activité professionnelle dans des entreprises africaines de droit privé et dont la pension de retraite est payée en francs CFA. Elle lui rappelle que ces derniers voient leur retraite diminuée de moitié dans la meilleure des hypothèses, voire réduites à néant pour d'autres.

Le Gouvernement, et elle l'en félicite, tente de trouver des solutions rapides et efficaces, notamment aux problèmes des retraites. Cependant, elles souligne que d'autres problèmes, tout aussi alarmants, subsistent, notamment celui des ressortissants français installés dans ces pays qui ont acheté des biens sur notre territoire et qui se retrouvent, en raison du changement des parités des taux de change, à devoir payer deux fois plus cher ces mêmes biens.

En conséquence, elle lui demande, afin d'éviter aux ressortissants français résidant à l'étranger une véritable déroute financière qui se révélerait catastrophique pour eux, s'il n'estime pas opportun d'étendre à cette catégorie de Français l'application de la loi n° 89-1010 du 31 décembre 1989 relative à la prévention et au règlement des difficultés liées au surendettement des particuliers et des familles. (N° 132 rectifié.)

La parole est à M. le ministre.

M. Michel Roussin, ministre de la coopération. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le ministre de l'économie, M. Edmond Alphandéry, vous prie de bien vouloir excuser son absence. Il est actuellement retenu à l'Assemblée nationale, où est examiné le projet de loi portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

C'est à juste titre que, madame le sénateur, vous soulignez l'importance, pour l'ensemble des pays de la zone franc, du vaste programme d'ajustement, dont l'une des mesures est la dévaluation de 50 p. 100 du franc CFA, intervenue le 12 janvier dernier.

Un programme d'une telle ampleur comporte des conséquences sensibles pour nos ressortissants installés dans les pays de la zone franc, et, dès le début, le Gou-

vernement s'est attaché à mettre en œuvre un ensemble de mesures pour leur venir en aide.

Des décisions ont été prises dans un certain nombre de domaines, notamment l'enseignement français à l'étranger et la protection sociale des expatriés. D'autres vont suivre en matière de pensions et de rentes.

S'agissant des entreprises, le récent abaissement à 8,5 p. 100 du taux des prêts mis en place par la Caisse française de développement tend à une meilleure adaptation aux besoins du moment. Il est accompagné de l'engagement demandé aux banques locales de ne pas prêter, au titre de cette facilité de trésorerie, à un taux supérieur à celui du taux d'escompte plus 3 p. 100.

Sur le problème particulier de l'endettement que vous évoquez, je crois qu'il serait, en effet, d'une grande injustice que nos compatriotes résidant dans les pays de la zone franc qui ont acquis un bien immobilier en France et qui rencontrent des difficultés financières graves ne puissent bénéficier des dispositions du code de la consommation relatives au traitement du surendettement.

Je suis donc heureux, madame le sénateur, de pouvoir vous rassurer sur ce point.

Nous en avons l'assurance, les commissions créées par la loi du 31 décembre 1989 sur le surendettement, qui sont chargées d'instruire les dossiers et dont le secrétariat est assuré par la Banque de France, considéreront désormais que le dispositif est applicable à tous les Français résidant dans la zone franc, pour peu qu'ils puissent faire simplement état d'une résidence en France. Cette condition sera remplie s'il est établi que la source de leur endettement excessif est constituée par un prêt immobilier.

Aucune disposition législative ou réglementaire supplémentaire n'apparaît nécessaire pour mettre cette mesure en application.

Nous nous attachons, par ailleurs, à faire en sorte que toutes les informations nécessaires sur les modalités pratiques de la saisine de ces commissions soient très rapidement portées à la connaissance de nos compatriotes qui travaillent dans les pays de la zone franc, notamment par le canal de nos représentations consulaires et, s'il le faut, avec le relais des services de mon ministère.

Le Gouvernement est plus que jamais attaché au maintien d'une présence française forte et bénéfique pour les économies locales dans les Etats de la zone franc.

Nous aurons toujours à cœur d'aider au mieux nos compatriotes à continuer d'œuvrer, non seulement pour le développement de ces pays amis, mais aussi pour la grandeur de la France.

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

Mme Paulette Brisepierre. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse tout à fait positive et satisfaisante, notamment en ce qui concerne l'extension à nos compatriotes de la zone franc de la loi sur le surendettement des ménages.

Je voudrais, avant tout, vous dire ma confiance et vous indiquer combien j'apprécie les efforts que vous et vos collaborateurs déployez sans relâche pour atténuer les effets de la dévaluation sur nos compatriotes d'Afrique, dont beaucoup sont dans des situations catastrophiques, pour ne pas dire désespérées.

Si les mesures d'accompagnement que vous annoncez, mesures indispensables pour réussir cette dévaluation, sont efficaces et rassurantes, je dois quand même attirer votre attention sur le très inquiétant décalage qui existe entre les décisions prises à Paris en faveur de nos compatriotes et leur application effective sur le terrain.

Ces mesures d'accompagnement, excellentes sur le papier, ne seront valables que si elles sont appliquées rapidement, pour ne pas dire immédiatement.

Si nombre d'entre elles, heureusement, l'ont déjà été pour nos amis africains, en revanche, à l'exception de l'augmentation des salaires des recrutés locaux et de la baisse des salaires des détachés budgétaires payés en francs français, pratiquement aucune des mesures décidées en faveur de nos compatriotes n'a encore été mise en application sur le terrain.

En ce qui concerne les entreprises, rien, à ma connaissance, n'a encore été fait pour les PME et les PMI, qui sont très souvent au bord de la faillite.

Lors du voyage en Afrique que j'ai effectué avec des membres de votre cabinet, monsieur le ministre, il a été annoncé que des aides immédiates allaient être accordées aux entreprises qui se trouvaient dans les situations les plus critiques.

Il y a trois mois de cela ! Nos compatriotes perdent confiance et se désespèrent.

L'octroi de prêts en francs CFA, qui correspond à une de leurs demandes prioritaires et qui est pour eux d'une nécessité absolue, est en principe décidé, d'après ce que nous savons, mais l'annonce officielle n'a pas encore eu lieu. Il est urgent, monsieur le ministre, qu'elle intervienne rapidement. Cette mesure, tant attendue, sera accueillie avec chaleur et enthousiasme. En revanche, si son annonce tarde trop, elle arrivera dans un climat de septicisme et de découragement général, alors que beaucoup d'entreprises auront déjà fermé leur porte.

S'agissant toujours des entreprises, trouvez-vous normal, monsieur le ministre, que les transferts commerciaux bloqués par la Banque centrale des Etats d'Afrique de l'Ouest - BCEAO - du 24 décembre au 12 janvier, jour de la dévaluation, n'aient pas encore été débloqués ?

Ce blocage, très dommageable pour les entreprises - s'il ne l'est évidemment pas pour les banques - dure maintenant depuis six mois, alors que, dans différents pays d'Afrique, de nombreux hommes d'affaires sont au bord de la faillite, en cessation de paiement ou menacés de poursuites, ne pouvant, faute de trésorerie, honorer leurs engagements ni payer leur personnel !

Une telle lenteur est inadmissible, et je me permets, monsieur le ministre, de vous demander avec gravité que tout soit mis en œuvre pour que le nécessaire soit fait de toute urgence afin que les mesures décidées pour aider nos compatriotes à faire face aux difficultés consécutives à cette dévaluation entrent immédiatement en application.

En effet, si ces mesures sont appliquées tardivement, elles coûteront aussi cher à la France, sans que leurs retombées bénéfiques se fassent sentir. Nous verrons alors revenir dans notre pays des Français aigris, amers, désabusés, dont beaucoup seront des chômeurs en puissance et qui auront totalement perdu confiance dans le Gouvernement.

Vous voulez, monsieur le ministre, nous voulons tous que la France rayonne à travers le monde, que notre savoir-faire s'exporte, que notre culture soit mondialement reconnue.

Vous nous avez dit que le Gouvernement était plus que jamais attaché au maintien d'une présence française forte à l'étranger. Si c'est le cas, il faut qu'il prenne conscience que nous sommes à une croisée des chemins, qu'un très grand nombre de Français résidant à l'étranger, de Français envisageant de partir à l'étranger attendent de voir de quelle façon seront aidés nos compatriotes d'Afrique avant de décider de leur avenir, de décider s'ils

restent à l'étranger ou s'ils rentrent en France, de décider s'ils restent en France ou s'ils peuvent partir en toute sécurité à l'étranger.

Il est encore temps, monsieur le ministre, de maintenir en Afrique cette présence française qui représente, par sa qualité, une richesse pour notre pays. Il est encore temps de redonner confiance à nos compatriotes, mais, pour cela, il n'y a plus une journée, plus une heure à perdre.

Les Français ne croient plus aux promesses. Ils ne croiront que dans les faits concrets, tangibles et immédiats qu'ils pourront constater.

Je vous fait confiance, monsieur le ministre, et je vous remercie. (*Applaudissements sur les travées du RPR.*)

MISE EN PLACE DE LA CHARTE SOCIALE DE L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

M. le président. M. Louis Souvet constate que la mise en place et la définition de l'Organisation mondiale du commerce vont être l'occasion de pouvoir négocier les règles du jeu s'imposant à l'ensemble de la collectivité commerciale mondiale.

Il est persuadé que le Gouvernement est parfaitement conscient de l'importance de ces négociations pour l'ensemble de l'économie française, de ses entreprises, de ses salariés, et ce dans tous les domaines et secteurs.

Une possibilité est offerte à la France de pouvoir inscrire dans la charte de la future Organisation mondiale du commerce une clause sociale. Il est souhaitable de ne pas laisser passer cette opportunité ; elle ne se représentera pas une deuxième fois.

Il ne s'agit pas d'inventer des barrières commerciales supplémentaires ni, comme seraient tentés de le penser certains détracteurs, de se donner bonne conscience ; il s'agit simplement de mettre en place un mécanisme global préservant les intérêts des salariés des pays en voie de développement comme ceux des pays développés.

Certains accords régionaux, tels que l'accord nord-américain de libre-échange, ont déjà prévu des obligations relatives aux contraintes sociales. Pour que certains pays développés, notamment la France, ne retirent pas, des nouveaux accords internationaux, que des conséquences négatives pour l'emploi, il est indispensable d'édicter les mêmes règles du jeu pour tous les pays, sinon les industriels français et européens n'auront pas les moyens de lutter à armes égales avec certains concurrents, et les conditions de travail, pour ne pas employer le terme « esclavage », seront toujours les mêmes, voire plus déplorables, pour les pays en voie de développement.

Au nom de ce double impératif social et économique, qui, en fait, forme un tout indissociable, il demande à M. le ministre des affaires étrangères si la France entend initier et proposer dans les futures négociations des clauses coercitives visant à rendre parfaitement effective la charte sociale de l'Organisation mondiale du commerce. (N° 119.)

La parole et à M. le ministre.

M. Michel Roussin, ministre de la coopération. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, M. Alain Juppé vous prie de bien vouloir excuser son absence ; il se trouve actuellement en Côte-d'Ivoire.

La France n'a cessé de plaider pour que les normes sociales figurent parmi les sujets prioritaires que l'Organisation mondiale du commerce aura à traiter, au même titre que l'environnement et les questions monétaires.

Du fait de l'ancienneté de l'Organisation internationale du travail, de nombreuses règles existent en matière de droit du travail. Il s'agit de les faire appliquer plus largement qu'actuellement, car elles sont inégalement ratifiées.

Il est possible de distinguer, parmi ces règles, un « noyau dur » comprenant l'interdiction du travail forcé et du travail des enfants, la liberté syndicale et la non-discrimination, corps de règles minimales auxquelles tous les membres de l'Organisation mondiale du commerce devraient souscrire, et qui constitueraient ainsi la charte sociale.

Si les pays développés sont unanimes à considérer qu'il s'agit là d'un minimum qui devrait légitimement s'imposer au commerce international, les pays en voie de développement expriment, notamment au sein du GATT, une grande méfiance à l'égard d'une démarche que l'on soupçonne d'être protectionniste.

Pour la France, il est clair que l'objectif ne saurait être de supprimer les conditions particulières dont ont besoin les pays en voie de développement pour faire progresser leur économie et, à terme, améliorer le niveau de vie de leur population, ce qui est un espoir de débouchés pour nos propres produits.

Mais le commerce mondial ne saurait non plus repousser, fût-ce partiellement, sur l'exploitation d'une main-d'œuvre maintenue dans l'incapacité de se défendre par des moyens normaux.

Dans notre esprit, les normes sociales, une fois intégrées au sein de l'ensemble des accords auxquels souscrivent tous les Etats membres de l'Organisation mondiale du commerce, deviendraient opposables à ceux-ci. Autrement dit, enfreindre les normes sociales les exposerait à la mise en œuvre des procédures de règlement des différends prévues par l'organisation multilatérale.

C'est cette position que la France défend au sein de la Communauté. Elle a mis tout son poids dans la balance pour que cette exigence soit entérinée par la conférence de Marrakech.

La déclaration du président, adoptée à l'issue de la conférence, ainsi que la décision créant le comité de mise en œuvre de l'Organisation mondiale du commerce ouvrent la voie à la définition, dans la future organisation, des objectifs à atteindre en matière sociale et des mesures qui pourraient être prises en matière commerciale afin d'y parvenir.

Il reste maintenant à imposer la discussion sur ce thème au sein du comité préparatoire de l'Organisation mondiale du commerce, qui tient ses premières réunions.

Les réticences sont nombreuses, mais l'idée a déjà commencé à faire son chemin, tant parmi nos partenaires de la Communauté que dans les pays tiers. Le Gouvernement ne ménagera pas ses efforts afin d'y parvenir.

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

M. Louis Souvet. Monsieur le ministre, étant au fait de l'actualité, je n'ai pas imaginé un instant que M. Juppé pourrait être présent ce matin. Son absence n'est pas très grave d'ailleurs, dans la mesure où la question que j'ai posée ne trouvera pas sa solution dans les jours ni même dans les semaines qui viennent.

Je tiens à réaffirmer, à la suite de votre intervention, monsieur le ministre, quelques orientations qui me semblent essentielles, voire vitales, pour la survie de pans entiers de notre industrie nationale.

Je ne me ferai le chantre d'aucun lobby protectionniste ; je me contenterai de rappeler certaines données élémentaires qui président à la production et aux échanges internationaux.

Si l'on fait totalement abstraction des régimes de protection sociale, des conditions de travail, de la durée journalière de travail dans les différents pays à travers le monde, on peut légitimement estimer que la conclusion des négociations commerciales assurera automatiquement un système commercial durable, solide, ouvert, non discriminatoire.

Toutefois, sans jouer les Cassandre, on est obligé de constater qu'à l'heure actuelle les règles du jeu du commerce international ne sont pas les mêmes pour tous.

D'un côté, ce sont des salaires dérisoires, aucune charge sociale pour l'entrepreneur car, bien évidemment, il n'existe pas de protection sociale, médicale, ni aucun mécanisme même embryonnaire de retraite, ce sont des horaires de travail de dix heures, douze heures par jour, les samedi et dimanche compris, pas de congés, le travail des enfants dès le plus jeune âge ; je veux, bien entendu, parler des pays du Sud-Est asiatique.

De l'autre côté, c'est un système de protection sociale que nous envient de nombreux pays, même s'il n'est pas parfait - la perfection n'est pas de ce monde - ce sont aussi les congés payés, la durée moyenne hebdomadaire de travail fixée à trente-neuf heures, etc.

Pour rétablir l'équilibre de cette balance, deux solutions sont possibles.

La première consisterait à s'aligner sur un schéma de moins-disant social, schéma ne connaissant pas de limite, chaque pays pratiquant une folle désescalade, schéma sacrifiant de nombreux acquis sociaux auxquels des salariés sont, et c'est tout à fait naturel, très attachés.

Cette première solution ne constitue, comme on peut le constater, qu'une hypothèse d'école irréaliste et donc irréalisable.

L'autre solution, elle, est beaucoup moins utopique. Elle consiste à inclure dans les règles présidant à l'Organisation mondiale du commerce une clause sociale visant à instituer un cadre multilatéral de déontologie sociale.

Ces droits sociaux, partie intégrante des droits de l'homme, il convient de les faire appliquer à l'échelon mondial dans des pays dont, soyons lucides, la croissance ne profite qu'à une toute petite minorité de la population.

A l'aube du XXI^e siècle, il n'est que temps d'élaborer cette charte sociale qui permettra enfin à des millions de travailleurs des nouveaux pays industrialisés de bénéficier des droits sociaux les plus élémentaires.

Bien entendu, ne soyons pas naïfs : ces règles, les Etats concernés ne les mettront pas en œuvre de façon rapide et spontanée. C'est pourquoi il faudra prévoir également des mécanismes visant à sanctionner le non-respect des règles sociales auxquelles l'Etat en question aurait souscrit par le biais de son adhésion à l'Organisation mondiale du commerce.

L'on pourrait par exemple, en cas de mauvaise application des règles sociales, retirer provisoirement, jusqu'à la régularisation, certains avantages consentis aux pays en voie de développement ou appliquer une taxe sociale compensatoire.

Une telle clause permettrait d'éviter des explosions sociales aussi bien dans les pays développés que dans les pays en voie de développement. Sans ce mécanisme, les pays développés à économie de marché s'appauvriraient, avec toutes les conséquences humaines et économiques prévisibles d'un tel appauvrissement, celui-ci ne profitant aucunement aux travailleurs des pays en voie de développement. De plus, les pays développés ne pourraient

plus, compte tenu de leur affaiblissement, consacrer autant de fonds à l'aide au développement.

A défaut de clause sociale, le cercle vicieux sera rapidement bouclé et la charte sociale se transformera rapidement en une coquille vide, délaissée par les pays au profit d'un retour au bilatéralisme et donc au protectionnisme.

Pour éviter une telle dérive, l'Organisation mondiale du commerce se devra de codifier et d'appliquer des sanctions sur la base de normes internationalement reconnues avec, éventuellement, la coopération de l'Organisation internationale du travail.

A titre d'exemple, un pays pourrait être exclu, par ses différents partenaires, de la clause de la nation la plus favorisée s'il ne respectait pas les règles les plus élémentaires en matière de droit du travail ; je pense notamment au travail des jeunes enfants ou des prisonniers.

Les experts doivent réfléchir à la mise au point de sanctions efficaces pouvant s'appliquer rapidement dès la constatation par la communauté internationale d'une infraction caractérisée dans ce domaine.

STATUT DES ÉDUCATEURS SPORTIFS

M. le président. M. Philippe Madrelle appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le problème du statut des éducateurs sportifs contenu dans la loi n° 84-610 du 16 juillet 1984 sur le sport.

Il lui rappelle que ce texte exige que les éducateurs sportifs soient titulaires d'un brevet d'Etat. Or ce diplôme présente une confusion au niveau des objectifs. S'il semble bien adapté à des objectifs de formation de sportifs de haut niveau, il présente une carence au niveau scolaire. C'est ainsi que les disciplines dites « à risques » sont susceptibles de ne plus pouvoir être enseignées.

En conséquence, il lui demande s'il ne juge pas opportun d'envisager la création d'un diplôme contenant une option scolaire. (N° 131.)

La parole est à Mme le ministre.

Mme Michèle Alliot-Marie, *ministre de la jeunesse et des sports.* Monsieur le sénateur, en application de la loi du 16 juillet 1984, nul ne peut enseigner, animer ou encadrer contre rémunération une activité sportive s'il n'est pas titulaire d'un diplôme : le brevet d'Etat d'éducateur sportif. Cette disposition a pour but évident de garantir la sécurité de ceux qui vont apprendre ou pratiquer une activité sportive.

Ce brevet d'Etat, qui concerne soixante-trois disciplines sportives, permet d'enseigner à tout public dans le cadre scolaire ; rien ne s'oppose en conséquence à ce que les différentes disciplines, quelles qu'en soient les caractéristiques, qu'elles soient violentes ou non violentes, soient enseignées.

Le programme relatif à l'aménagement du rythme de vie de l'enfant permet, de plus, de recourir à l'embauche d'intervenants extérieurs qualifiés pour l'enseignement sportif. Il est donc possible, dans le cadre scolaire et périscolaire, de trouver des personnes compétentes pour assurer l'enseignement de toutes les activités sportives.

Toutefois, pour tenir compte des spécificités propres à un public scolaire, j'ai décidé, dans le cadre de la rénovation de la formation préparatoire au brevet d'Etat, qu'un effort doit être fait pour sensibiliser les futurs diplômés à ces spécificités particulières.

Ainsi, nous obtiendrons à la fois la sécurité indispensable pour ceux qui vont apprendre une discipline, en particulier lorsqu'il s'agit de jeunes et de scolaires, ainsi que la souplesse et la qualification pédagogique néces-

saires quand on s'adresse à des jeunes, singulièrement à des enfants.

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

M. Philippe Madrelle. Madame le ministre, je voudrais vous remercier de votre réponse, qui ouvre un certain nombre de perspectives.

Si j'interviens aujourd'hui au sujet du statut des éducateurs sportifs, c'est parce qu'il en va de l'évolution du partenariat avec le mouvement associatif, les fédérations sportives et les collectivités locales. Vous avez rappelé l'importance de la loi du 16 juillet 1984 relative à l'organisation et à la promotion des activités physiques et sportives ; l'article 43 précise que, à l'exception des agents de l'Etat pour l'exercice de leurs fonctions, nul ne peut enseigner contre rémunération les activités physiques et sportives s'il n'est pas titulaire d'un diplôme attestant sa qualification et son aptitude à ces fonctions.

Si nous ne pouvons que nous féliciter de cette nécessité d'une qualification attestée par l'Etat pour l'enseignement des activités physiques et sportives, nous craignons cependant qu'une application stricte de l'article 43 n'entraîne la disparition de toutes activités de découverte de certaines activités sportives, et ce au détriment des élèves, soit dans le cadre du contrat d'aménagement du temps de l'enfant, soit dans un cadre périscolaire.

Il serait vraiment dommage que, faute de qualification suffisante, les animateurs sportifs territoriaux non titulaires du brevet d'Etat ne puissent offrir aux jeunes enfants une pratique sportive qui participe à leur éveil. On se retrouve face à une situation paradoxale : d'un côté, la demande d'encadrement est très importante, d'un autre côté, le nombre de diplômés est insuffisant pour répondre à cette attente. Cette pénurie au niveau de l'encadrement pour les disciplines dites à risque, tels le canoë-kayak, le tir à l'arc et l'escalade, pénalise les adolescents, qui se voient donc contraints d'abandonner l'apprentissage de ces activités sportives.

Il serait regrettable qu'une solution ne soit pas trouvée, assurant à la fois une nécessaire prise en compte de la sécurité des enfants - vous avez raison, madame le ministre - et une compétence technique et pédagogique des animateurs, pour que soient enseignées ces disciplines dites à risques, qui provoquent un grand engouement chez les jeunes.

Les brevets fédéraux pourraient être le minimum requis et l'inscription à un stage de formation au brevet d'Etat d'éducateur sportif la condition nécessaire pour que soit délivrée, à titre provisoire - un à trois ans maximum - par la direction départementale de la jeunesse et des sports, une autorisation d'encadrer les jeunes débutants dans des conditions maximales de sécurité : limiter le nombre d'enfants et réduire les difficultés techniques environnementales au strict minimum, par exemple.

Il s'agit là d'un problème de responsabilité. Seule la mise en place d'un diplôme reconnu par l'Etat et par les fédérations permettrait de mettre sur le marché de l'emploi un nombre suffisant d'éducateurs compétents et autorisés à initier les enfants aux différentes activités sportives. Il me semble tout à fait nécessaire de préserver les activités de pleine nature au niveau de l'enseignement primaire.

FINANCEMENT DU MAINTIEN DES JEUNES ADULTES HANDICAPÉS DANS LES ÉTABLISSEMENTS D'ÉDUCATION SPÉCIALE

M. le président. M. Marcel Bony attire l'attention de

Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, sur un sujet qui préoccupe grandement les parents et les amis des jeunes adultes handicapés du Puy-de-Dôme, celui du financement de l'« amendement Creton ».

En vertu de cet amendement, lorsqu'un jeune adulte handicapé ne peut être immédiatement admis dans un CAT, centre d'aide par le travail, malgré la décision d'orientation de la COTOREP, la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel, il conserve la possibilité d'être maintenu dans son établissement d'éducation spéciale, IME, institut médico-éducatif, ou IMPRO, institut médico-professionnel, au-delà de l'âge réglementaire.

Dans cette situation, se pose toujours avec acuité la question de savoir quel est l'organisme ou la collectivité qui doit prendre en charge les frais de fonctionnement de ce système : frais de soins, d'une part, frais d'hébergement d'autre part.

Il lui demande de bien vouloir lui apporter une réponse et de lui proposer une solution sur ce point, dans la mesure où la loi a évité de trancher ce problème, ce qui a généré, à l'évidence, une grande inertie, voire un déni de compétence de la part de certains départements. (N° 128.)

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, je vous prie d'excuser Mme Veil et M. Douste-Blazy, qui, en ce moment même, président la réunion des ministres de la santé consacrée au sommet sur le sida.

Monsieur le sénateur, Mme le ministre d'Etat m'a prié de vous indiquer que l'article 22 de la loi n° 89-18 du 13 janvier 1989, dit amendement Creton, permet de maintenir temporairement, dans les établissements d'éducation spéciale, des jeunes adultes au-delà de l'âge de vingt ans jusqu'à leur admission dans un établissement pour adultes. L'application de cette disposition génère, en particulier pour la prise en charge financière du jeune adulte, de multiples difficultés et contentieux entre l'Etat, les collectivités territoriales et les caisses de sécurité sociale.

A ce sujet, le Conseil d'Etat, dans sa séance du 11 juin 1993, a rendu un avis et un jugement précisant les conditions d'application de cette disposition législative. Leurs conclusions font l'objet d'une étude approfondie par les services du ministère des affaires sociales, de la santé et de la ville.

La situation dans laquelle se trouve le département du Puy-de-Dôme illustre les difficultés que cette disposition législative, généreuse dans son intention mais d'application difficile, a provoquées.

Dans quelques jours, un sous-directeur du département ministériel de Mme Veil se rendra sur place pour procéder à une analyse de la situation locale et proposer des solutions susceptibles de débloquer la situation délicate que vous avez décrite.

Sur le plan général, il faut souligner que l'Etat a engagé un effort particulièrement important pour développer le dispositif d'accueil des adultes handicapés dans des structures adaptées, dispositif dont l'insuffisance est à l'origine de l'amendement Creton.

En particulier, un plan pluriannuel de création de places de travail protégé a été mis en œuvre : ainsi, entre 1990 et 1993, 10 600 places supplémentaires de centres d'aide par le travail ont été financées. Cet effort a été

poursuivi en 1994 par l'inscription, dans la loi de finances, des crédits nécessaires au fonctionnement de 2 000 places nouvelles.

Je précise qu'au cours de ces quatre dernières années le département du Puy-de-Dôme a bénéficié de crédits correspondant à la création de 56 places, ce qui met son taux d'équipement à un niveau supérieur à la moyenne nationale.

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

M. Roland Courteau, en remplacement de M. Marcel Bony. Monsieur le ministre, mon collègue et ami M. Marcel Bony, sénateur du Puy-de-Dôme, vous demande de bien vouloir excuser son absence. Appelé en urgence dans son département, il m'a prié de vous remercier de votre réponse et de vous faire part d'un certain nombre de réflexions et que je porte donc à votre connaissance.

M. Bony souhaite vous préciser que l'annonce faite aux parents du non-maintien de leurs jeunes en établissement, faute de financement, les a conduits à se mobiliser légitimement, créant une intense émotion dans l'opinion publique du département du Puy-de-Dôme.

Certes, le poids financier et social de la santé mentale est très important dans notre pays, mais nul ne doute qu'il soit indispensable. C'est d'ailleurs ce que reconnaît la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées, à travers l'obligation nationale d'aide qu'elle institue.

Pour M. Bony, le bât blesse quand il s'agit de payer. En effet, il est clair que ni l'Etat, ni la sécurité sociale lorsqu'elle considère qu'il ne s'agit pas directement de dépenses de santé, ni même les départements s'il n'y a pas d'orientation vers les foyers d'hébergement - encore existe-t-il des foyers à double financement - n'entendent assumer le coût du maintien des handicapés dans les IME.

Dans le cas de l'orientation vers un CAT, la portée de l'amendement Creton prend une dimension particulière, car elle met en lumière les conflits de compétences entre l'Etat et les départements.

Comme vous-même venez de le faire, monsieur le ministre, M. Bony rappelle que le Conseil d'Etat, au mois de juillet dernier, a, semble-t-il, permis de clarifier quelque peu l'interprétation à donner de la loi du 13 janvier 1989. La haute juridiction administrative a ainsi précisé dans son avis que « les frais d'hébergement, d'une part, et les frais de soins, d'autre part, à l'exclusion de tous autres frais occasionnés par ce maintien, doivent être supportés par la ou les personnes qui auraient été normalement compétentes pour prendre en charge les frais de même nature entraînés par le placement de l'adulte handicapé dans la catégorie vers laquelle il a été orienté par la COTOREP ».

Autrement dit, lorsqu'il y a un maintien en IME, d'une part, il peut y avoir plusieurs financeurs, et non un financeur unique, et, d'autre part, la charge à financer peut être répartie en fonction de la nature de la dépense.

Selon M. Bony, il semble en outre découler de cette interprétation que l'Etat est écarté de toute prise en charge en cas d'orientation vers un CAT ou de maintien en IME, faute de place dans un CAT, car cette dernière catégorie d'établissement ne comporte ni hébergement, ni soins.

Pour M. Bony, un tel contexte n'est pas propice à une solution simple, car la loi n'a jamais prévu de manière claire qui doit payer. Aussi, des comportements différents existent en fonction des départements. Certains conseils généraux ont décidé de prendre en charge les « jeunes

Creton » orientés vers un CAT. D'autres, comme le conseil général du Puy-de-Dôme, ne financent plus le maintien de ces jeunes en IME depuis 1992.

Face à cette décision, la sécurité sociale avait alors, dans le département du Puy-de-Dôme, accepté de payer, jusqu'en 1993. Mais aujourd'hui, et notamment depuis l'arrêt du Conseil d'Etat relatif à la circulaire d'application, il n'y a plus de base administrative à partir de laquelle on pourrait obtenir un quelconque moyen de financement.

Le maintien en IME des « jeunes Creton » orientés en CAT n'est désormais plus assuré.

Pour M. Bony, cela n'est pas acceptable, malgré le compromis qui a été négocié cette année dans le Puy-de-Dôme, entre le collectif de parents, l'Etat, le conseil général et la CPAM, la caisse primaire d'assurance maladie. Ce compromis est ponctuel, fragile et ne pourra probablement pas être reconduit.

Une solution durable consisterait, bien sûr, de créer suffisamment de places en CAT pour qu'il n'y ait plus de liste d'attente. Je partage ce sentiment. A cet égard, M. Bony a pris acte, avec satisfaction, de l'ouverture de 2 000 places dans l'année, qui avait déjà été annoncée lors de l'examen du budget du ministère des affaires sociales. Nous avons pris acte également monsieur le ministre, de ce que vous venez de dire.

Cependant M. Bony craint que cette mesure ne soit insuffisante, ne serait-ce qu'au regard des nombreuses demandes en instance dans le Puy-de-Dôme, après décision de la COTOREP.

Aussi espère-t-il que Mme le ministre d'Etat parviendra à obtenir qu'un effort supplémentaire soit consenti.

En attendant, l'amendement Creton reste une option indispensable, à condition qu'il puisse être appliqué.

M. Bony souhaite que Mme le ministre d'Etat mette tout en œuvre pour que, à l'avenir, les parents et les amis de jeunes adultes handicapés n'aient plus à subir les affres de la période d'incertitude qu'ils ont connue au début de l'année dans le département du Puy-de-Dôme.

J'ai noté, monsieur le ministre, qu'un conseiller de Mme Veil se rendra dans le Puy-de-Dôme dans les prochains jours, je vous en remercie.

M. le président. Veuillez conclure, monsieur Courteau, car vous avez épuisé les cinq minutes qui vous étaient imparties.

M. Roland Courteau. Je conclus, monsieur le président.

Dans le prolongement des préoccupations de mon ami M. Marcel Bony, je souhaite, à titre personnel, vous indiquer, monsieur le ministre, que la meilleure des réponses à faire aux problèmes évoqués est de créer suffisamment de places en CAT en 1995 et, si nécessaire, dans les années suivantes.

Pour ne citer que mon département, l'Aude, on peut considérer qu'une centaine de places font actuellement défaut. Je souhaiterais également qu'il en soit pris bonne note.

RECRUTEMENT DES PERSONNELS DES CENTRES D'AIDE PAR LE TRAVAIL

M. le président. M. Gérard Larcher appelle l'attention de Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, sur la situation des centres d'aide par le travail, et plus particulièrement sur le système de recrutement des personnels d'encadrement.

En effet, ce type de recrutement est régi par une convention collective de mars 1966, qui édicte les règles afférentes à chaque emploi catégorisé. Les centres d'aide

par le travail ayant pour objet principal d'employer un personnel compétent et dévoué à la mission qui lui est confiée, il est évident que, dans les faits, le personnel ne répond pas toujours strictement aux conditions de la convention collective. Il semblerait que les services de la DDASS se limitent à un examen des dossiers des personnes employées par rapport aux conventions collectives, sans prise en compte des compétences réelles de ces personnes.

A titre d'exemple, le centre d'aide par le travail « Le Chêne » de Rambouillet est dans une situation juridique délicate, le délai de réponse de la DDASS ayant dépassé la période d'essai conventionnelle d'un mois.

En conséquence, il lui demande quelles dispositions elle compte prendre pour remédier à ces questions administratives de recrutement et comment elle entend poursuivre l'insertion des handicapés dans le monde du travail. (N° 130.)

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le sénateur, les centres d'aide par le travail emploient un personnel dont les conditions de recrutement et de travail sont déterminées conformément au code du travail. Cependant, les accords et les conventions collectives qui sont négociés entre les partenaires sociaux ne s'imposent aux autorités compétentes pour fixer la tarification des établissements qu'à la condition d'avoir fait l'objet d'un agrément ministériel.

Il est donc légitime que les directions départementales des affaires sanitaires et sociales, qui ont en charge la tarification des établissements, soient attentives aux conditions de recrutement des personnels dans une période, au surplus, où les financements des établissements sociaux et médico-sociaux sont encadrés dans des taux très stricts d'évolution des dépenses.

Cependant, si les dispositions des conventions se révèlent inadaptées au recrutement des personnels d'encadrement, il appartient aux partenaires sociaux de négocier de nouvelles modalités, puis de les proposer à l'agrément ministériel, qui est donné en considérant, notamment, les impératifs de bon fonctionnement des établissements.

Monsieur le sénateur, peut-être cette réponse vous paraîtra-t-elle générale. Elle se réfère uniquement à des lois et des règlements en vigueur, mais il était difficile de répondre différemment.

M. le président. La parole est à M. Gérard Larcher.

M. Gérard Larcher. Vous m'avez en quelque sorte volé mon introduction, monsieur le ministre, car, si je m'en tiens à la décision du préfet des Yvelines, autorité déconcentrée de l'Etat dans le département, il apparaît que l'on a malgré tout trouvé un certain nombre de solutions.

Même s'il est légitime que l'agrément soit accordé et que la convention collective soit appliquée, nous devons en effet pouvoir trouver des solutions sans avoir à nous perdre dans des méandres administratifs.

Aujourd'hui, face à la nécessaire augmentation des places dans les CAT - je partage, à cet égard, les propos qu'a tenus précédemment M. Courteau - il faut savoir faire preuve non pas de souplesse mais de compréhension devant les problèmes posés.

Les CAT s'ouvrent à de plus en plus de métiers, et je peux vous dire que l'installation d'un CAT dans une zone industrielle à Rambouillet, dans le sud du département, qui a longtemps manqué de places, a non seulement changé la vie des jeunes travailleurs handicapés et

de leur famille, mais aussi transformé le regard que porte la société environnante sur les jeunes handicapés, dont l'insertion dans la communauté, dans la ville et dans le monde économique a été grandement favorisée.

Il faut donc poursuivre cet effort, tout en ménageant les souplesses nécessaires pour ne pas cantonner les jeunes handicapés dans des métiers parfois trop répétitifs ou sans débouchés.

Et si les conventions collectives doivent être adaptées, il appartient aux directions départementales de l'action sanitaire et sociale de s'en tenir plus à l'esprit qu'à la lettre de notre mission, qui est d'insérer le handicapé dans la vie.

Je vous saurais gré, monsieur le ministre, de bien vouloir dire à Mme le ministre d'Etat qu'une clarification s'impose, tout au moins dans mon département des Yvelines, pour que M. le préfet puisse, en liaison avec l'association qui gère le CAT, trouver une solution pour le dernier poste qui pose problème.

Dans des enveloppes financières strictement encadrées, quelle est, par ailleurs, la situation des nouveaux CAT ? Ils se voient accorder une dotation de l'Etat, à titre de subvention, de 55 000 francs par travailleur et par an. Or, il faudrait entre 65 000 francs et 70 000 francs.

Cette insuffisance de financement conduit soit à un déséquilibre financier du CAT, soit à un manque d'encadrement.

Nous connaissons la situation financière et budgétaire actuelle ; il serait néanmoins bon que, pour les nouveaux CAT, soient prises très rapidement un certain nombre de décisions afin que ne soit pas remis en cause le principe de créations de postes et que l'encadrement ne soit pas affecté.

En ce qui concerne le CAT Le Chêne, qui dessert tout le sud du département des Yvelines, la mise en place très rapide d'une dotation progressive par jeune adulte handicapé me paraît indispensable.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de transmettre ma demande à Mme le ministre d'Etat.

M. Roger Romani, ministre délégué. Soyez assuré que je ferai part de vos inquiétudes et de vos souhaits à Mme le ministre d'Etat, monsieur Larcher.

M. Gérard Larcher. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

SITUATION DES ENTREPRISES D'INSERTION

M. le président. M. Gérard Larcher appelle l'attention de Mme le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, sur la situation très préoccupante que connaissent les « entreprises d'insertion », dont l'action, essentielle notamment dans le cadre de la politique de la ville, vise à offrir à des personnes en situation d'exclusion - et incapables de s'adapter aux contraintes d'un emploi classique - des postes subventionnés par les pouvoirs publics, afin de les mettre en situation de travail, de leur apprendre un métier et de leur permettre de se réinsérer.

Il estime qu'une telle situation, qui se traduit par un nombre important de dépôts de bilan, est d'autant plus regrettable qu'elle semblerait, pour une large part, résulter non seulement d'une diminution des aides publiques dont sont habituellement bénéficiaires les entreprises d'insertion, mais aussi d'importants retards dans le versement de ces aides.

Aussi, rappelant que la quasi-totalité des observateurs compétents jugent très positif le bilan des interventions de ces entreprises, souhaite-t-il vivement connaître les

mesures qu'il est envisagé de mettre en œuvre pour remédier à leurs problèmes actuels. (N° 134.)

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le sénateur, des inquiétudes se sont manifestées quant à la poursuite du soutien de l'Etat aux structures d'insertion par l'économique.

Ces inquiétudes se fondaient sur les délais de mise à disposition des préfets des crédits permettant d'apporter une aide aux entreprises d'insertion et aux entreprises d'intérim-insertion.

Après des délégations de crédits partielles en janvier et en mars, le solde des dotations disponibles à ce titre a été notifié à l'ensemble des préfets à la fin du mois d'avril. Il a été demandé aux préfets de mettre en œuvre rapidement ces crédits et de prendre toute initiative utile pour apaiser les inquiétudes de ces entreprises.

Il est vrai que ces délégations de crédits sont trop tardives, et le ministère du travail a engagé, avec le comité national des entreprises d'insertion, une concertation en vue de définir des modalités de gestion qui permettent aux préfets et aux entreprises d'insertion d'avoir plus tôt dans l'année une meilleure « visibilité » des possibilités d'action sur le terrain.

Il ne faudrait pas, néanmoins, que ces problèmes conjoncturels de procédure en voie de règlement soient interprétés comme une volonté de désengagement de l'Etat au moment même où se met en place, en matière d'insertion par l'économique, une action cohérente et ambitieuse, mobilisant, avec l'aide de l'Union européenne, des moyens jamais égalés dans ce domaine.

Quelques éléments incontestables suffiront à lever toute ambiguïté à cet égard.

Les crédits que le ministère du travail consacre aux entreprises d'insertion sont passés de 232 millions de francs en 1993 à 262 millions de francs pour 1994. Les dotations que le ministère des affaires sociales, de la santé et de la ville affecte au soutien de ces entreprises ont progressé, quant à elles, de 20 p. 100 par rapport à 1993, pour atteindre 119 millions de francs en 1994.

Le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle a, par ailleurs, donné aux préfets, par circulaire du 6 mai, des indications sur les reports de crédits attendus. Ces reports sont en effet importants, compte tenu des modalités de versement de ces aides. Ils vont être délégués dans les prochaines semaines.

Le ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle a proposé, en outre, dans le cadre de la préparation du programme global de lutte contre l'exclusion demandé par le Premier ministre, que les crédits que l'Etat consacre au soutien des entreprises d'insertion et aux entreprises d'intérim-insertion soient majorés afin de pouvoir mieux répondre aux initiatives locales visant au développement de cette forme d'insertion professionnelle, dont l'efficacité, attestée par une récente étude du conseil national des entreprises d'insertion, est tout à fait remarquable. On constate en effet que, parmi les personnes ayant quitté les entreprises d'insertion en 1992, 43 p. 100 ont trouvé un emploi et 15 p. 100 ont intégré une formation.

Ces chiffres permettent de constater que l'engagement du Gouvernement vis-à-vis des entreprises d'insertion et, de manière plus générale, vis-à-vis du secteur de l'insertion par l'économique est concret et important, et que la volonté politique se traduit dans les actes.

A l'heure où les signes de reprise économique se multiplient, il est en effet nécessaire de faire en sorte que ceux de nos concitoyens qui connaissent les difficultés les plus importantes puissent bénéficier de cette amélioration de la situation. Les dispositifs d'insertion par l'économie constituent, à cet égard, un moyen que le Gouvernement entend privilégier.

M. le président. La parole est à M. Gérard Larcher.

M. Gérard Larcher. Monsieur le ministre, cette fois, il est répondu de façon plus précise à notre attente face à l'un des problèmes que nous avons rencontrés dans le cadre de la politique de la ville au cours du premier semestre, celui de la lenteur de la délégation des crédits sur le terrain.

Je souhaite que vous transmettiez, tant à M. Michel Giraud qu'à Mme Veil, notre souhait qu'il soit remédié à cette lenteur au plus vite.

Depuis deux mois, beaucoup a été fait puisque de nombreux contrats de ville ont été signés, mais la délégation des crédits sur le terrain a pris un retard inquiétant.

Vous l'avez dit, monsieur le ministre, l'insertion par l'économie est essentielle. A cet égard, permettez-moi de rappeler les conclusions émises, voilà maintenant un mois, par la mission sénatoriale sur l'aménagement du territoire, qui a préconisé le renforcement de l'aide apportée aux entreprises d'insertion.

En 1993, ces entreprises auront permis de créer plus de 30 000 emplois permanents en faveur de ceux qui étaient condamnés à l'assistanat. C'est en effet le rôle de l'entreprise d'insertion, dans le cadre de la politique de la ville ; que de favoriser le passage de l'assistanat à la responsabilité, en aidant ceux qui y travaillent à passer d'une situation dégradante, à terme, à un système qui leur permet de renaitre à une vie équilibrée.

Vous avez annoncé le réexamen des crédits pour l'année 1995. C'est nécessaire. Il convient de relever qu'un jeune en entreprise d'insertion à temps complet coûtait, l'année dernière, 62 000 francs, alors qu'il coûte à temps complet, dans le cadre d'un contrat emploi-solidarité, 75 000 francs. On ne saurait donc prétexter le coût pour ne pas consentir l'effort nécessaire en direction des entreprises d'insertion.

En revanche, il est tout à fait essentiel que l'Etat exige de ces entreprises d'insertion la qualité, afin que nous n'assistions pas à un certain nombre de dérives ; mais il est vrai que le conseil national des entreprises d'insertion assure un suivi sérieux.

Monsieur le ministre, les délégations de crédits doivent être plus rapides. Il est des réalités, sur le terrain, qui ne peuvent attendre sous prétexte qu'il y a des lenteurs administratives.

A nos yeux - c'est la conclusion du rapport sénatorial sur la politique de la ville - il est important que le préfet soit l'acteur central de l'Etat au regard de la politique de la ville. A ce titre, il doit être également l'interlocuteur privilégié des entreprises d'insertion dans chaque département.

CRÉATION D'UN POSTE
DE TRANSFORMATION ÉLECTRIQUE « BAGOT »
DANS LE DÉPARTEMENT DES YVELINES

M. le président. M. Gérard Larcher appelle l'attention de M. le ministre de l'environnement sur un projet de création d'un poste de transformation électrique, dit « Bagot », dans le département des Yvelines, notamment dans le secteur des communes de Saulx-Marchais et d'Auteuil-le-Roi.

Ce projet de poste Bagot est à proximité immédiate d'habitations et les lignes qui en rayonnent recoupent le canal hertzien qui traverse certaines communes. Les pylônes, tous les 400 mètres, d'une hauteur de 40 mètres, seraient visibles de toute la plaine de Neauphle, de Montfort-l'Amaury à Plaisir, défigurant ce paysage. Le bruit d'installation, s'étendant sur 13 hectares, se propagerait jusqu'au village distant de un kilomètre, la première habitation se trouvant directement sous le site projeté.

Or, il n'est pas prouvé que les études prospectives des besoins à l'origine de ce projet, datant de plusieurs années, soient aujourd'hui encore valables et l'évolution technique doit permettre de trouver des solutions répondant à la fois aux besoins économiques et à la préservation du cadre de vie, conformément à l'esprit et à la lettre de la loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages.

En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre afin de préserver l'environnement et les paysages de cette ceinture rurale de l'Île-de-France, équilibre nécessaire à proximité de zones très urbanisées. (N° 129.)

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le sénateur, M. Michel Barnier, qui assiste aujourd'hui à une réunion européenne sur les parcs nationaux, m'a demandé de vous exprimer ses regrets de ne pouvoir vous répondre personnellement.

Votre question a retenu toute son attention.

L'alimentation en énergie électrique d'une partie du département des Yvelines repose sur le poste d'Elancourt, lui-même alimenté en 225 000 volts à partir des postes 400 000/225 000 volts de Mézerolles, proche de Mantes-la-Jolie, et de Villejust, proche de Palaiseau.

Les appels de puissance au poste d'Elancourt augmentent, et le renforcement de ce poste s'avère indispensable à brève échéance. Electricité de France a actualisé, au début de 1994, des études prospectives de besoins qui, il est vrai, dataient de quelques années.

Trois solutions étaient envisageables pour satisfaire à cette demande soit créer une nouvelle liaison à 225 000 volts à partir du poste de Mézerolles ou de celui de Villejust, soit créer un nouveau poste de transformation 400 000/225 000 volts à proximité de la zone concernée. C'est cette dernière possibilité qui a été retenue, dans la mesure où elle permet de résoudre le problème pour le long terme.

Il a donc été décidé de construire le poste Bagot, dont la localisation a été recherchée à l'ouest de Versailles, à équidistance de Mézerolles et de Villejust.

Une très large concertation a été engagée localement, dès 1983, sur ce projet, tant en ce qui concerne l'emplacement du nouveau poste que le tracé de la future ligne à 225 000 volts devant relier ce dernier à Elancourt.

Afin de minimiser les impacts, le poste a été positionné à l'aplomb de lignes existantes, sur les communes de Saulx-Marchais et d'Auteuil-le-Roi.

Une habitation isolée est située à cinquante mètres environ des limites du futur ouvrage mais à deux cent cinquante mètres environ de l'emplacement prévu pour les transformateurs, qui sont source de bruit. Ceux-ci seront installés dans une enceinte d'insonorisation et l'impact visuel du poste sera atténué par des aménagements paysagers.

La ligne Bagot-Elancourt, d'une longueur totale de seize kilomètres, sera construite en parallèle des ouvrages existants - avec une ligne à 400 000 volts sur sept kilomètres puis avec une ligne à 63 000 volts.

Etant particulièrement sensible aux atteintes paysagères et environnementales qui pourraient résulter de l'implantation de ce poste et de ses lignes d'évacuation, le ministre de l'environnement a demandé, en mars dernier, à M. Gilles Ménage, président d'Electricité de France, que soit portée une attention particulière à cette affaire, afin de limiter l'impact du projet sur l'environnement, et que des mesures compensatoires, prévues par le protocole du 25 août 1992 relatif à l'insertion des réseaux électriques dans l'environnement, soient proposées.

Electricité de France s'est engagée, lors d'une réunion qui s'est tenue à la préfecture des Yvelines le 10 mai 1994, à enfouir - j'insiste sur ce point, monsieur le sénateur - cette ligne à 63 000 volts et à uniformiser les pylônes des lignes à 400 000 et 225 000 volts sur le tronçon en parallèle, ce qui entraîne un surcoût de l'ordre de 70 millions de francs.

Electricité de France prépare un nouveau dossier incorporant ces avancées.

Sur la base de ces propositions, le ministre de l'environnement a demandé au préfet des Yvelines, en charge de l'instruction du dossier, de poursuivre l'animation de la concertation avec l'ensemble des élus concernés, afin d'examiner, conjointement avec EDF, les conditions de la meilleure insertion possible du projet dans l'environnement.

Une nouvelle réunion sera donc organisée avec les élus pour examiner le nouveau projet. De nombreuses consultations se poursuivront, par ailleurs, avec les associations concernées.

Monsieur le sénateur, cette fois-ci, vous avez été particulièrement gâté puisqu'un certain nombre de renseignements techniques vous ont été apportés, qui, j'en suis persuadé, vous apaiseront.

M. le président. La parole est à M. Gérard Larcher.

M. Gérard Larcher. Monsieur le ministre, je vous remercie de la réponse que vous m'avez apportée. M. de Catuelan aurait pu vous poser cette question, car nous sommes concernés par le même phénomène.

Effectivement, la concertation a eu lieu, mais parce que nous nous sommes mobilisés et parce qu'il y a eu des réactions ! Aujourd'hui, elle a pris, il est vrai, un tour réel ; cela mérite d'être souligné. Toutefois, elle ne fut que postérieure à la décharge électrique reçue. *(Sourires.)*

Par ailleurs, voilà un mois, nous a été proposé, et nous l'avons accepté, un nouveau schéma directeur qui affirme très clairement « la nécessité de préserver les paysages, l'agriculture, la fonction de loisirs et de récréation de la grande couronne rurale et forestière de la région d'Ile-de-France. »

Cette grande couronne rurale et forestière de la région d'Ile-de-France, à proximité de la ville de Plaisir, comprend, à l'est, le massif forestier de Rambouillet, et, à l'ouest, une fort jolie plaine se déroulant de Montfort-l'Amaury à Neauphle-le-Château, vers Thoiry. Aujourd'hui, cette plaine va être dotée de nouvelles installations dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles n'apportent pas un enrichissement majeur au paysage !

Par conséquent, tout en tenant compte des nécessités techniques pour faire face, demain, à l'alimentation électrique, il nous faut réfléchir à l'insertion de telles lignes dans le paysage.

Je ne mésestime pas les efforts qui ont été accomplis depuis le mois de mars dernier, à la demande de M. le ministre de l'environnement, mais sous la pression des élus nationaux, régionaux et départementaux. Il n'empêche que l'esprit de la loi paysage fait défaut.

Le nouveau projet qui est soumis à la concertation doit être examiné avec un architecte-paysagiste. M. Gilles Ménage peut bien faire cet effort !

Il ne suffit pas de nous en remettre aux meilleurs ingénieurs ! Lorsqu'il est impossible d'enfouir des lignes de 400 000 volts - je n'ignore pas que cela coûte entre huit fois et dix fois plus - il nous faut réfléchir à l'insertion de ces lignes dans le paysage.

Les partenaires restent ouverts, me semble-t-il, à toutes les propositions, même si, à un moment donné, ils se sont crispés. Comprenez-les : ils avaient reçu du triphasé, et on ne les en avait pas prévenus ! *(Sourires.)*

Je vous demande, monsieur le ministre, de transmettre à M. Barnier cette proposition visant à mener une réflexion paysagère de fond sur cette plaine, qui s'inscrit dans l'esprit du schéma directeur et de la loi paysage et qui prenne en compte non pas - cela a été dit lors d'une réunion - l'égoïsme de certains, mais la volonté de léguer aux générations futures un paysage qui ne soit pas défiguré. *(Applaudissements sur les travées de l'Union centriste et sur les travées socialistes.)*

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 souhaite simplement indiquer à MM. Larcher et de Catuelan que je me ferai le messenger attentif et précis de leurs déclarations et de leurs revendications communes.

M. Louis de Catuelan. Je n'en doute pas !

FINANCEMENT DES TRAVAUX DE PROTECTION CONTRE LES INONDATIONS SUR L'AUDE

M. le président. M. Roland Courteau expose à M. le ministre de l'environnement qu'à la suite de plusieurs crues dévastatrices, au cours des dernières décennies, du fleuve Aude, dans la basse plaine, l'Association inter-départementale des basses plaines de l'Aude, l'AIBPA, a eu pour mission de faire poursuivre les études techniques, économiques et financières relatives aux travaux de protection contre les inondations.

Un schéma d'aménagement global a été élaboré et déclaré d'utilité publique le 28 août 1987. Il permet de porter le débit de pointe de 600 mètres cubes à 1 200 mètres cubes sans débordement jusqu'à la mer.

D'importants travaux ont donc été réalisés - station d'exhaure de l'étang de Capestang, débouché en mer du fleuve Aude, barrage anti-sel, chenal de dérivation de Coursan... - mobilisant des financements importants : 71 millions de francs au titre du IX^e Plan, 122 millions de francs pour le X^e Plan.

Cependant, aujourd'hui, le débit du fleuve Aude à l'aval de la commune de Coursan est de 450 mètres cubes. Or, pour assurer la protection des lieux habités, notamment des communes de Coursan, Cuxac-d'Aude et Narbonne, il est impératif de porter ce débit à au moins 800 mètres cubes par seconde, ce qui devrait permettre d'améliorer la situation telle qu'elle existait avant la crue de 1977 et de mettre en service le chenal de dérivation de Coursan.

A ce jour, force est de constater que les crédits prévus dans le cadre du XI^e Plan ne permettront d'envisager qu'un recalibrage pour un débit de 600 mètres cubes par

seconde, en aval de Coursan, ce qui nous ramène à la situation antérieure à 1977 et met au rang des accessoires inutiles tous les travaux réalisés et notamment la dérivation de Coursan.

Le problème est particulièrement grave dès lors qu'il s'agit, essentiellement, d'assurer la protection des populations des communes de Coursan, Cuxac-d'Aude, Narbonne et de plusieurs autres villages contre les inondations.

C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir abonder ces crédits dans le cadre des enveloppes prévues pour la prévention des risques prévisibles, afin de permettre la réalisation des travaux conduisant à porter le débit en aval de Coursan à 800 mètres cubes par seconde au moins. (N° 133.)

La parole est à M. le ministre.

M. Roger Romani, *ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés*. Monsieur le sénateur, vous connaissez les raisons de l'absence de M. Barnier ; je vous prie à nouveau de l'excuser.

L'aménagement du fleuve Aude, entrepris par l'association interdépartementale des basses plaines de l'Aude, a été déclaré d'utilité publique en 1987 et devait être terminé en 1992.

Il consiste en un programme important de travaux destinés à réduire les conséquences désastreuses des inondations provoquées dans ce secteur des basses plaines lors de crues importantes, comme ce fut le cas en 1930, mais également lors de crues moins importantes.

Les ministères de l'agriculture et de l'environnement ont apporté les aides prévues dans le plan de financement initial au cours des IX^e et X^e Plans, pour un montant total de 225 millions de francs.

Des modifications apportées au projet et surtout une très importante réévaluation du coût des travaux ont entraîné des retards, ce qui n'a pas permis d'achever le chantier à la date prévue. Pour autant, il n'est pas possible d'interrompre l'opération au stade où se trouvent les ouvrages actuellement réalisés. Ceux-ci ne peuvent être mis en œuvre dans leur ensemble, sur le plan opérationnel, tant que n'aura pas été traitée la dérivation de Coursan.

Il est nécessaire, en effet, d'accroître la capacité d'écoulement en aval de l'Aude, entre Coursan et la mer, avant de mettre l'ensemble du dispositif en service.

Le ministre de l'environnement a demandé que les services de l'Etat procèdent, dans les meilleurs délais, à une étude des différentes solutions envisageables, afin d'arrêter définitivement, et en liaison avec tous les partenaires concernés, les compléments de travaux indispensables pour achever totalement cette opération.

Le ministère de l'environnement est disposé à financer cette étude pour un montant de 500 000 francs dans le cadre du programme de prévention des risques naturels arrêté par le Gouvernement le 24 janvier dernier.

Sur la base de la solution qui sera dégagée, les ministères de l'environnement et de l'agriculture préciseront, après concertation avec le maître d'ouvrage et la région Languedoc-Roussillon, les modalités financières de leurs interventions respectives dans ces travaux.

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

M. Roland Courteau. Monsieur le ministre, la sécurité, l'aménagement et la mise en valeur des basses plaines de l'Aude concernent 17 000 hectares pour 17 communes.

La sécurité passe par la protection de cette région contre les crues de l'Aude, qui régulièrement inondent les terres et menacent les lieux habités. Comme vous l'avez

souligné, monsieur le ministre, la crue de 1930 fut particulièrement importante.

Le danger est réel et, au stade où nous en sommes actuellement, il convient de bien situer les responsabilités. C'est la raison pour laquelle il me paraît indispensable d'insister sur les menaces que font peser les crues de l'Aude sur les personnes et sur les biens des lieux habités, notamment dans les communes riveraines, et plus particulièrement à Coursan, Cuxac-d'Aude ou encore Narbonne ou Sallèles-d'Aude.

Bref, la situation est préoccupante et les pouvoirs publics se doivent de réagir pour prévenir, dans toute la mesure possible, les catastrophes du genre de celles que nous avons connues encore récemment en France, notamment dans le département que je représente.

Le projet de protection contre les crues de l'Aude, dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée à l'AIBPA, et qui fut déclaré d'utilité publique le 28 août 1987 - vous l'avez souligné, monsieur le ministre - consiste à porter le seuil de protection contre les crues de l'Aude à 1 200 mètres cubes par seconde.

Dans cette perspective, des travaux ont été réalisés sur la station d'exhaure de l'étang de Capestang, sur le débouché de l'Aude en mer, sur le barrage anti-sel et sur le chenal de dérivation de Coursan.

Soyons clairs et précis ! Le projet de protection tel qu'il a été défini forme un tout. Il ne peut fonctionner que si tous les ouvrages sont réalisés. Le chenal de dérivation de Coursan, par exemple, dont les travaux sont actuellement terminés, ne peut, en cas de crues, remplir sa fonction, pour un débit de 500 mètres cubes par seconde, que dans la mesure où la phase des travaux à entreprendre en aval de cette commune sera réalisée.

Cela signifie qu'il faut porter, sauf à nous démontrer le contraire, le réaménagement de l'Aude, entre Coursan et la mer, à 1 100 mètres cubes par seconde ou au moins à 800 mètres cubes par seconde. Il s'agit là d'une condition essentielle à la mise en service du chenal de dérivation de Coursan.

Dans l'état actuel des choses, si, demain, des crues menaçaient les lieux habités, cette dérivation, pourtant totalement réalisée, ne pourrait pas remplir sa fonction. Ce serait particulièrement grave ! Il faut donc aller jusqu'au bout du projet et entreprendre les travaux en aval.

Qu'il me soit permis de rappeler qu'après avoir demandé d'engager une réflexion sur l'évolution de l'étang de Vendres et de ne pas réaliser de travaux à proximité de cet étang avant les conclusions de cette réflexion, le ministère de l'environnement avait exigé l'affectation des crédits qui relevaient de sa compétence à la protection des lieux habités. C'est la raison pour laquelle la poursuite des travaux a porté en priorité sur la dérivation de Coursan et non sur d'autres phases.

Par cohérence, la phase suivante, qui conditionne la mise en service de cette dérivation, devrait donc maintenant porter sur la partie située en aval de l'Aude entre Coursan et la mer, pour un débit de 1 100 mètres cubes par seconde. C'est pourquoi l'AIBPA avait demandé l'inscription au XI^e Plan de 240 millions de francs. Cependant, l'Etat a proposé de porter le débit de l'Aude à 700 mètres cubes par seconde, donc d'inscrire un crédit de 50 millions de francs seulement.

L'insuffisance de crédits entraînera l'arrêt des travaux concernant la protection des crues de l'Aude et fera obstacle à la mise en service de cette dérivation. De tels financements ne permettent, en effet, que de procéder à des travaux ponctuels sur les berges et le lit du fleuve.

Or je veux rappeler ici que l'AIBPA est chargée par les départements d'assurer non pas l'entretien des berges d'un fleuve qui est domanial, mais leur protection.

Face aux propositions insuffisantes de l'Etat, l'AIBPA a demandé que les crédits soient portés à 100 millions de francs. Cela permettrait de poursuivre les travaux relatifs au projet de protection contre les crues, de porter le débit de l'Aude au moins à 800 mètres cubes par seconde, de renforcer les berges et, surtout, de mettre en service la dérivation de Coursan.

Mais cette proposition n'a pas été davantage retenue. Aujourd'hui, seuls 50 millions de francs sont inscrits au contrat de plan.

Le conseil d'administration de l'AIBPA, dans sa séance du 24 février 1994, a tenu à décliner toute responsabilité quant aux conséquences qui résulteraient des positions qui ont été arrêtées dans le cadre du contrat Etat-région du XI^e Plan. Il a attiré l'attention de l'Etat et du conseil régional sur les dangers que représentent les crues de l'Aude pour les personnes et les biens des lieux habités.

Je souhaite également attirer votre attention sur ces dangers, monsieur le ministre, tout en prenant acte de votre réponse, notamment en ce qui concerne l'étude qui est envisagée.

3

EXPLOITATION COMMERCIALE DES VOIES NAVIGABLES

Adoption d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 410, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables [Rapport n° 486 (1993-1994)].

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui concerne le transport par voies navigables, secteur qui connaît, vous le savez, une baisse d'activité importante depuis plusieurs années.

Alors que le trafic fluvial représentait encore, en 1974, près de 110 millions de tonnes, il est descendu progressivement en dessous du seuil des 60 millions de tonnes, pour atteindre aujourd'hui moins de 4 p. 100 du volume des transports intérieurs de marchandises.

Cette baisse de trafic entraîne une surcapacité chronique de la cale fluviale, qui justifie les efforts accomplis par la France depuis 1986 et par la Communauté européenne depuis 1989 pour inciter à la diminution du nombre de bateaux par « déchirage » et réduire le déséquilibre qui existe entre l'offre et la demande pour ce mode de transport.

Cette surcapacité crée, en effet, d'importantes perturbations économiques et, surtout, sociales chez les exploitants, armateurs fluviaux ou bateliers artisanaux. Ces perturbations ont encore été renforcées par les crues exceptionnelles que nous avons connues cet hiver et qui nous ont obligés à procéder à des interruptions de trafic.

Pour redonner sa chance à ce mode de transport, il nous faut porter remède aux causes fondamentales des baisses de trafics du transport fluvial.

Tout d'abord, il faut accélérer l'effort de modernisation du réseau des voies navigables, qui est en fort mauvais état. Cette année, pour la première fois dans l'histoire de notre pays, l'établissement public Voies navigables de France, VNF, a pu emprunter, à titre exceptionnel, de sorte que dans deux ans sera amorcée une baisse des dépenses à l'égard de la Compagnie nationale du Rhône, la CNR.

Ensuite, il convient de réaliser des infrastructures fluviales à grand gabarit, qui permettent de relier des bassins isolés les uns des autres.

Tout à l'heure, lors de la séance de questions orales sans débat, j'ai eu l'occasion de rappeler quelle est la volonté concrète du Gouvernement français en la matière et le système financier précis qui sera soumis à la Haute Assemblée au mois d'octobre prochain, lors de l'examen du projet de loi que présentera M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire.

Enfin, il est indispensable de moderniser le régime d'exploitation de ce mode de transport, inadapté aux besoins de l'économie d'aujourd'hui et à la concurrence des autres modes. Ce dernier objectif relève du projet de loi que je vous présente.

L'exploitation commerciale des voies navigables est, en effet, encore régie par la loi du 22 mars 1941. Cette loi, élaborée dans un contexte de guerre - son intitulé est révélateur à cet égard - instituait un encadrement très strict des modes de relations entre les chargeurs et les transporteurs, avec une intervention forte de la puissance publique, prévoyant notamment des possibilités de réquisition de bateaux.

Cette loi comportait également des dispositions relatives au tour de rôle. Caractéristique de l'affrètement fluvial, ce système consiste à répartir les frets selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après déchargement. Les mariniers inscrits au tour sont invités, dans l'ordre de leur inscription, à choisir un transport, un voyage, parmi ceux qui sont proposés. Ce système signifie égalité devant les risques et les bénéfices, mais il ne permet pas aux chargeurs de choisir leurs transporteurs ou leurs bateaux. Il ne peut donc conserver cette forme institutionnelle et obligatoire, qui est trop lourde.

Il est, par conséquent, nécessaire aujourd'hui de rénover le dispositif législatif en matière de transport public de marchandises par voie navigable. Le projet de loi qui vous est présenté répond à une attente forte de l'ensemble des compagnies, artisans, intermédiaires et auxiliaires intervenant dans ce secteur. Il résulte d'une concertation qui a été menée depuis trois ans par mes prédécesseurs et par moi-même avec ces professionnels et qui a abouti à un consensus très large dont la version d'aujourd'hui se fait l'écho.

Ce texte, par ailleurs, plutôt que d'introduire une rupture brusque par rapport au dispositif précédent qui déstabiliserait le secteur et nous conduirait à une sorte d'ultralibéralisme, institue une démarche souple permettant aux professionnels de prendre progressivement en charge leurs responsabilités.

Enfin, ce projet de loi, dont l'objectif à terme est un régime de transactions libres entre les chargeurs et les transporteurs, tend à éviter un « libéralisme sauvage », dont les transporteurs seraient les victimes, comme dans d'autres modes de transport, en garantissant des conditions de sécurité et de travail normales.

En résumé, il s'agit ici d'un texte d'équilibre, qui fait déjà figure d'exemple pour des évolutions prévisibles de même type dans les autres pays fluviaux de l'Union européenne. Comme j'ai pu m'en apercevoir voilà quelques

jours à Luxembourg lors d'une réunion avec mes collègues ministres des transports, ce projet de loi fait véritablement référence.

Les dispositions essentielles de ce texte sont les suivantes :

L'article 1^{er} illustre le caractère progressif de la démarche puisqu'il institue une période transitoire de six ans au plus, au terme de laquelle les transactions seront libres.

Durant cette période de transition, un comité du transport par voie navigable, prévu à l'article 2, qui a un rôle purement consultatif, permettra une concertation permanente des professionnels du transport fluvial entre eux et avec leurs partenaires.

Aux termes de l'article 4, si les bureaux et les bourses d'affrètement subsistent à l'article 3, la qualité de courtier est non plus définie par l'appartenance à une organisation professionnelle qui ne détient donc plus de monopole, mais par des conditions de qualification fixées par décret en Conseil d'Etat.

Les articles 5 à 11 figurant au chapitre II traitent des contrats de voyage, à temps et au tonnage, des contrats de sous-traitance et des contrats de location. Le tour de rôle est assoupli de manière à permettre une accélération dans l'attribution des frets.

Par ailleurs, dans un contexte de prix librement conclus, l'élaboration de contrats types, tels qu'ils sont préconisés par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, permettra d'offrir des références utiles aux chargeurs et aux transporteurs. Le prix du transport devra couvrir, chaque fois, le coût réel du service rendu sous peine de sanctions. Nous avons prévu le même dispositif que celui que nous sommes en train d'élaborer en matière de transports routiers.

Enfin, la fixation de la composition du parc de la batellerie, prévue à l'article 14, est le corollaire nécessaire des mesures incitatives au « déchirage » de bateaux, qui permet d'assainir ce secteur surcapacitaire.

En conclusion, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le présent texte doit contribuer à dynamiser un secteur jusqu'à présent peu encouragé par un dispositif réglementaire à l'évidence obsolète et contraignant. Il est, j'en suis convaincu, nécessaire pour équilibrer les relations entre les chargeurs et les transporteurs fluviaux et pour améliorer la situation des plus fragiles d'entre eux.

Ce projet de loi participe, en outre, à la réorganisation d'un pan entier du secteur des transports, insuffisamment pris en compte, selon moi, jusqu'à ce jour par notre pays.

Dans la situation actuelle, il ne serait en effet pas acceptable de négliger les atouts indéniables que présente ce mode de transport, tout à la fois de grande capacité, peu onéreux, faible consommateur d'énergie et respectueux de l'environnement. Il est fréquent qu'une péniche remplace jusqu'à 120 camions.

Comme je l'ai indiqué tout à l'heure, les ambitions du Gouvernement en la matière sont grandes. La Haute Assemblée devra en débattre au mois d'octobre prochain.

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 ministre, mes chers collègues, le projet de loi relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables qui nous est soumis aujourd'hui me paraît comporter trois aspects principaux.

Il organise, d'abord, un régime transitoire pour une période de six ans. Il a, ensuite, une portée limitée. Enfin, bien qu'il soit incontestablement utile, il ne permet pas de surmonter les principaux obstacles auxquels se heurte le trafic fluvial en France.

Ce projet de loi tend donc, d'une part, à supprimer, d'ici à six ans, à la demande de la Commission des Communautés européennes, le tour de rôle et, d'autre part, à laisser plus de liberté aux chargeurs, à l'instar de nos concurrents belges, néerlandais et allemands.

Par ailleurs, pour être parfaitement clair, le projet de loi qui nous est soumis ne porte que sur 15 p. 100 environ du total du fret acheminé par voie fluviale. En effet, il ne s'appliquera ni aux liquides en vrac, ni aux masses lourdes et indivisibles, ni aux transports de conteneurs, ni aux matières dangereuses, ni aux transports constituant une partie de transports combinés, ni aux transports ayant leur origine hors de France.

Quels sont les principaux obstacles auxquels se heurte le trafic fluvial en France ? Ils sont au nombre de deux. Le premier tient à l'inclusion du coût de la manutention portuaire dans le coût du transport fluvial. Nous nous sommes aperçus que la réforme intervenue en 1992 avait omis de régler ce problème. Or les autres modes de transport ne supportent pas ce coût. Le transport fluvial est donc moins bien traité que ces derniers. Il semble souhaitable, dès lors que le décret du 12 octobre 1992 soit modifié en ce sens.

Le second obstacle est bien connu des membres de la commission des affaires économiques ; les travaux de notre collègue Jacques Braconnier en témoignent chaque année lors de l'examen du projet de loi de finances. Il s'agit du problème des infrastructures.

J'en profite, mes chers collègues, pour attirer votre attention sur l'existence du groupe de travail « Rhin-Rhône » constitué au sein de notre assemblée. Ce groupe réalise un excellent travail et nous permet de nous tenir au courant des évolutions en la matière. Aussi, je vous invite à y participer.

Théoriquement, 6 500 kilomètres de voies navigables sont adaptés au transport de marchandises. Mais les seules voies qui soient vraiment adaptées au transport à grand gabarit sont la Seine, le Rhône et le Rhin. Or, ces trois bassins sont de véritables culs-de-sac, pour ne pas dire une « mare aux canards ».

Il faudrait relier la Seine et les canaux du Nord et de l'Est, la Moselle et la Saône, le Rhin et la Saône, en construisant des liaisons à grand gabarit. Voilà quarante ans qu'on en parle mais rien ou presque n'a été entrepris, en dépit de la création de l'établissement public Voies navigables de France.

Le coût total des liaisons à grand gabarit représente 50 milliards de francs, ce qui n'est pas énorme, rapporté aux 150 milliards de francs du schéma autoroutier, aux 50 milliards de francs de l'autoroute ferroviaire et aux 450 milliards de francs du schéma du TGV.

Mais les groupes de pression qui s'opposent au transport fluvial sont puissants. La preuve en est que cette situation perdure. J'espère, monsieur le ministre, que vous pourrez y mettre un terme. A cet égard, vous prenez, je crois, les mesures appropriées, ce dont je vous félicite. Toutefois, on pourra voter toutes les lois possibles, tant que les infrastructures nécessaires ne seront pas mises en place, on n'aboutira à rien.

Je ne voudrais pas conclure mon propos sur une note pessimiste.

Il est vrai que le transport fluvial ne représentait, en 1993, qu'un peu moins de 4 p. 100 du total du transport de marchandises.

Un plan de rénovation du parc est en cours, à l'échelon national et européen, avec des aides au « déchirage ». Mais il faut avoir une stratégie plus offensive. Or, si l'on examine la situation à l'étranger, on s'aperçoit que 45 p. 100 des trafics en provenance du transport maritime à Anvers et 50 p. 100 à Rotterdam empruntent ensuite la voie fluviale. Voilà un sérieux sujet de réflexion !

Bien plus, il faut savoir que six cents artisans français, désabusés par les conditions de travail en France, exercent désormais leur activité à l'étranger. Cette indication est importante.

Pourquoi ce qui se fait en Belgique ou aux Pays-Bas ne se ferait-il pas en France, pour la plus grande prospérité des ports de Dunkerque, du Havre, de Rouen, de Marseille, de Strasbourg, de Paris et de Lyon ? A Fos-sur-Mer, où je me suis rendu récemment, il a beaucoup été question de l'intérêt que présente la voie fluviale.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier tout le débat sur l'aménagement du territoire et sur le rôle de l'intermodalité dans la réalisation d'une stratégie multipolaire de cet aménagement.

Nous devons nous interroger encore davantage sur le schéma d'aménagement. Traite-t-il suffisamment des voies navigables ?

Il faut redonner aux chargeurs le « réflexe fluvial ». Cela suppose que l'interprofession du transport fluvial, à savoir les bateliers, les courtiers et les armateurs, s'organise et modernise ses méthodes. Les chargeurs opteront toujours pour la technique la plus facile, c'est-à-dire celle qui comporte le moins de contraintes. Le transport fluvial doit donc s'organiser pour leur offrir une gamme complète de services, notamment pour leur permettre de faire du porte-à-porte. Dès lors, un grand pas sera accompli.

Quelle peut être, dans ce contexte, la position de la commission ?

J'ai reçu tous les représentants de l'interprofession du transport fluvial et j'ai acquis la conviction que, en dépit de certaines défiances, que j'espère lever, un consensus s'est dégagé sur ce projet de loi.

Bien évidemment, les observations que je formule ne pourront pas être retenues aujourd'hui car elles interviennent trop tard. Mais j'espère qu'elles pourront l'être par la suite lorsque nous traiterons de nouveau de ce sujet.

L'Assemblée nationale a apporté quelques précisions intéressantes, et je crois que le Sénat peut contribuer à faire de ce projet de loi un bon texte.

La commission proposera, en effet, d'élaguer les dispositions redondantes avec la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, ainsi que quelques améliorations rédactionnelles très limitées.

Sous réserve, donc, de l'adoption des douze amendements qu'elle a déposés, elle vous demande, mes chers collègues, d'adopter ce projet de loi.

M. le président. La parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le transport fluvial en France n'occupe qu'une place marginale dans le schéma d'organisation des transports intérieurs. Il est, avez-vous dit, monsieur le ministre, insuffisamment pris en compte dans notre pays.

En effet, avec une contribution de l'ordre de 3,5 p. 100 du volume du fret transitant sur le territoire national, le transport fluvial est fort loin de ses concurrents, le transport par rail et par route, situation que l'on peut et que l'on doit regretter, car le transport fluvial présente d'importants avantages d'un double point de vue financier et écologique.

Sur le plan du coût, le transport fluvial est très compétitif, car il est rentable pour la clientèle.

Sur le plan écologique, il est bien moins générateur de nuisances que le transport routier, ce dernier nécessitant, de surcroît, de coûteux et parfois désastreux aménagements.

Notre pays aurait sans doute beaucoup à gagner au développement du transport fluvial, mais encore faudrait-il une autre volonté politique que celle qui inspire le projet de loi qui nous est soumis et qui tend uniquement à intégrer la batellerie française dans le schéma européen des transports intérieurs.

Cette perspective serait séduisante si elle ne faisait l'impasse sur des questions essentielles et sur les possibilités mêmes du secteur.

Pour des raisons évidentes, liées à leur histoire et à des conditions naturelles plus favorables, des pays comme la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne ont, depuis longtemps, une forte activité batelière. Le transport fluvial y tient, dans l'organisation générale des communications, une place d'autant plus privilégiée qu'il existe de très importantes structures de transport maritime ; je pense aux ports d'Anvers, de Rotterdam - l'Europort - d'Ham-bourg et de Brême-Bremerhavn, qui sont le complément naturel d'un réseau de navigation fluviale.

En France, la situation n'est pas la même. Les seuls secteurs où se développe de façon significative le transport fluvial sont le bassin de la Seine, un peu au-delà de Paris, les canaux du Nord et de l'Est, en liaison avec les grands canaux étrangers, et le Rhône, mais guère au-delà de Lyon.

Se pose dans notre pays un incontournable problème de gabarit des voies navigables, qui n'est pas évoqué dans le projet de loi et qui nécessite pourtant une réflexion plus approfondie.

A l'occasion d'une réflexion plus globale sur les conditions d'aménagement du territoire, il convient de poser la question de la place du transport fluvial dans le schéma général du transport intérieur. On ne pourra en effet, au début de la session d'automne, engager un débat relatif à l'évaluation de la loi d'orientation des transports intérieurs, la Loti, sans en tirer les conclusions qui s'imposent ; je pense au souci de rééquilibrage des transports de marchandises dans notre pays au profit de solutions autres que le développement du transport autoroutier, dont les infrastructures sont toujours plus coûteuses et qui est discriminatoire en termes de développement économique local.

Des investissements doivent être réalisés pour mettre en conformité nos voies navigables avec celles qui existent en Europe. Les chiffres avancés en la matière sont élevés : on parle de 55 milliards de francs. Mais la réalisation d'infrastructures autoroutières qui seront vite obsolètes et inappropriées aux besoins ne coûterait-elle pas aussi cher, sinon plus ?

Cette absence de volonté de développement des infrastructures de transport fluvial nuit au projet et n'en rend que plus hasardeuse la mise en œuvre.

Quel est le contexte actuel ?

La profession de la batellerie revêt presque un caractère confidentiel dans notre pays ! On ne dénombre en effet, en France, qu'un peu plus de 1 400 entreprises liées à cette activité, dont près de 1 200, soit 83 p. 100, sont des entreprises individuelles. Seules cinq d'entre elles, dont l'une vient d'ailleurs de « déménager » pour s'installer à Luxembourg, ont plus de cinquante salariés. Ce secteur d'activité est donc presque exclusivement artisanal. De ce fait, il est peu préparé aux contraintes de la libre concurrence, version traitée de l'Union européenne.

Le projet pose d'ailleurs d'emblée en préalable l'adaptation de la profession aux normes européennes.

Il fait l'impasse sur la fragilité même des entreprises du secteur, fragilité légèrement combattue par les dispositions actuellement en vigueur en matière de contrats et qui tendent à assurer à chaque entreprise un minimum d'activité.

En optant désormais pour des immatriculations à Luxembourg, plutôt qu'à Strasbourg, la Compagnie française de navigation rhénane ne fait rien d'autre que d'anticiper un processus que le projet de loi ne manquera d'engendrer, à savoir la disparition progressive et programmée de la batellerie française.

Que l'on se rassure, on n'abandonnera pas l'idée d'exploiter nos voies navigables ! On verra simplement quelques entreprises étrangères spécialisées dans ce domaine prendre position sur le marché français, tirer parti des modalités définies par les contrats de prestation, contribuant ainsi à « abattre » les dernières entreprises françaises récalcitrantes.

Les plans de restructuration décidés dans notre pays n'ont jamais eu d'autres conséquences que des suppressions d'emploi et des réductions d'activité. Ce projet de loi et son volet institutionnel auront les mêmes conséquences.

Nous examinerons de façon plus précise certaines dispositions lors de la discussion des articles, mais, d'ores et déjà, le groupe communiste et apparenté tient à vous indiquer qu'il votera contre le projet de loi tel qu'il est rédigé.

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

M. Philippe Marini. Monsieur le ministre, les hasards de l'ordre du jour font que j'ai eu le plaisir de vous entendre, voilà quelques instants, répondre à la question orale que je vous avais posée sur la réalisation des infrastructures fluviales à grand gabarit, plus particulièrement sur le projet Seine-Nord. Nous avons donc déjà très largement défloré le sujet !

Toutefois, il me semble utile de revenir sur un certain nombre de considérations relatives au contexte à la fois économique et professionnel de la voie d'eau.

Je m'étonne quelque peu des conclusions de l'orateur précédent, qui m'a paru défendre une position totalement conservatrice, souhaitant, si j'ai bien compris, le maintien d'une loi de 1941 édictée par le pouvoir de fait de Vichy ! Il est vrai que les corporatismes et les conservatismes existent par-delà les périodes et les régimes politiques et qu'en vérité c'est une affaire non pas de positionnement dans l'hémicycle, mais d'état d'esprit !

Monsieur le ministre, s'agissant des voies navigables, votre tâche est difficile car, la profession doutant d'elle-même, il faut lui rendre des raisons d'espérer et la dynamiser.

Je suis l'élu d'un département qui compte des voies fluviales et où la profession d'artisan batelier est exercée depuis des lustres ! Je voudrais, en préalable, insister sur le caractère particulier de cette profession, qui est un

mode de vie. Les bateliers ont une culture qui leur est propre. D'ailleurs, on crée actuellement à Longueil-Annel, dans l'Oise, un musée de la batellerie. C'est une expérience pleine d'enseignements ; elle permet de découvrir une conception de l'existence originale et ce patrimoine culturel particulier si riche.

Aujourd'hui, les bateliers désespèrent et vous avez raison, monsieur le ministre, de vouloir briser le carcan législatif et réglementaire qui ne permet pas la nécessaire modernisation de leurs activités.

Il faut ouvrir à ces artisans de nouvelles perspectives ; en particulier, il faut leur assurer de nouvelles sources de chiffres d'affaires.

A cet égard, j'évoquerai l'expérience que je mène actuellement dans le cadre du schéma départemental de l'Oise en matière de traitement des ordures ménagères.

Nous allons, dans la vallée de l'Oise, valoriser tout particulièrement le transport fluvial. En effet, nous avons opté, s'agissant de toute la partie est du département, pour le concept d'un incinérateur unique vers lequel seront acheminées par barges les ordures produites par les communes et les différents syndicats compétents.

Nous ne sommes pas les seuls à avoir eu cette idée. Le président du conseil général de Saône-et-Loire, M. René Beaumont, nous a devancés depuis longtemps !

Ce genre d'expérience prouve que la voie fluviale peut être utilisée selon ses spécificités si l'on a le courage de trouver de nouveaux débouchés en s'orientant en particulier vers une protection de l'environnement à long terme.

Je suis même surpris que les écologistes « de profession », si vous me permettez ce qualificatif, n'aient pas été, de façon intuitive, les premiers à promouvoir cette idée de renaissance de la voie d'eau.

M. Emmanuel Hamel. Excellent !

M. Philippe Marini. Cela n'a pas été le cas, pour des raisons que, d'ailleurs, je ne m'explique pas. Peut-être est-ce tout simplement dû au fait que ces écologistes « de profession » ne sont pas les inventeurs des idées qui sont promues en ce domaine ou dont il faudrait assurer la réalisation.

Il est par conséquent indispensable de briser le carcan législatif et réglementaire, de rendre espoir à cette profession, de lui redonner, en quelque sorte, sa dignité et de lui tracer des perspectives.

M. de Catuelan a fait, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, un rapport fort bien conçu, très complet et véritablement éloquent, notamment grâce à la carte qui y figure à la page 21, et qui montre clairement que le réseau français des voies fluviales est assimilable, en quelque sorte, à des autoroutes que relieraient des chemins de terre. Cette expression n'est pas de moi ; je l'ai entendue plusieurs fois et je la trouve juste.

Or, quand on regarde la carte de l'Europe, il est clair que le réseau des voies d'eau est continu de la mer Noire à la mer du Nord ou à la Manche, à l'exception du territoire français ! Il en est de même de la Baltique à la Méditerranée. C'est tout l'enjeu de ce combat que vous menez avec volonté et lucidité, monsieur le ministre, pour qu'à tous les échelons, notamment au sein des pouvoirs publics, on prenne conscience de l'ardente nécessité qu'il y a à réaliser des infrastructures fluviales à grand gabarit dans notre pays.

Aujourd'hui, nous avons une très grande chance à saisir, car la période est exceptionnelle. Beaucoup de nos collègues sont peut-être sceptiques. Il est vrai qu'ils

entendent parler des voies navigables depuis si longtemps que leur enthousiasme s'est, de façon très compréhensible d'ailleurs, quelque peu émoussé!

M. Emmanuel Hamel. Il se maintient, au contraire!

M. Philippe Marini. Je voudrais leur dire que nous sommes précisément à un moment crucial. Pourquoi? A tout seigneur tout honneur, nous avons un ministre qui a pris en mains très sérieusement ce dossier, ce qui n'a pas toujours été le cas dans le passé. Car, j'ai cru le comprendre, il s'agit d'une vraie priorité stratégique pour le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme comme, sans doute, pour la majeure partie de ses collègues du Gouvernement.

Nous sommes aujourd'hui devant la conjonction de trois éléments.

En premier lieu, un débat s'est ouvert sur le devenir de la compagnie nationale du Rhône. Ce débat est, d'une certaine façon, indépendant du devenir des voies navigables, mais il tombe au bon moment. Il s'agit en quelque sorte de trouver, sur les plans économique juridique et financier, la meilleure solution possible pour répartir la rente hydraulique, c'est-à-dire, en termes simples, l'écart entre le prix de revient moyen de l'électricité distribuée par EDF et de l'électricité produite par les barrages de la vallée du Rhône. Monsieur le ministre, vous avez cité des chiffres dans un entretien accordé à un quotidien du soir, voilà une semaine.

Le débat sur l'avenir de la compagnie nationale du Rhône est donc ouvert. On peut penser qu'il s'agit d'un élément incontournable de la solution. Les volumes sont tels qu'un compromis est possible entre, d'une part, les intérêts industriels de l'aluminium, avec en perspective la privatisation de Pechiney, et, d'autre part, le financement des réseaux à grand gabarit.

Bien entendu, il ne faut ni opposer entre eux les réseaux et les projets, ni opposer entre elles les liaisons Rhin-Rhône - Nord, Seine et, demain, Seine-Est. Sur ce plan comme sur les autres, rien ne doit me séparer de mon excellent collègue et ami Emmanuel Hamel, non seulement partisan mais fervent promoteur de la voie d'eau. Nous avons la même conviction.

M. Emmanuel Hamel. Très bien!

M. Philippe Marini. Le débat est donc lancé sur la Compagnie nationale du Rhône. Peut-être nous en direz-vous un peu plus, monsieur le ministre.

J'en viens au deuxième élément de cette conjonction, l'aménagement du territoire.

Un projet de loi va être déposé par le Gouvernement, plus précisément par M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, d'abord sur le bureau de l'Assemblée nationale, puis sur celui du Sénat, à la rentrée.

Certaines dispositions de ce projet de loi sont, pour ce qui nous occupe, très intéressantes et très concrètes; j'ai retenu en particulier le projet de création de fonds spécifiques alimentés pour les grandes infrastructures de transport.

Mon vœu, vous le savez, monsieur le ministre, serait que l'on traite isolément les voies navigables et qu'on leur consacre un fonds spécial. Cela marquerait cette volonté politique dont nous parlions, cette ardente nécessité d'équiper notre pays d'infrastructures à grand gabarit pour combler les vides sur la carte de l'Europe.

Troisième et dernier élément, nous devons honorer notre rendez-vous européen et, d'ici à la fin de l'année 1994, affirmer nos priorités, manifester nos sou-

haits et nous prononcer sur la manière dont nous envisageons de les concrétiser. Il faut donc définir sans tarder un plan de financement sur la base des données qui seront disponibles.

Avec le fonds spécifique que j'appelle de mes vœux, avec la participation des communautés européennes et celle des collectivités territoriales - pourquoi celles qui sont intéressées par les liaisons Seine - Nord et Seine - Est ne rejoindraient-elles pas les actionnaires actuels de la CNR? - moyennant encore une part de la rente hydraulique et une aide du budget de l'Etat ou de Voies navigables de France, nous devrions obtenir un plan de financement global.

Sans ce plan de financement, sans visibilité des perspectives financières, rien ne se réalisera, monsieur le ministre, vous le savez fort bien.

Vous menez un combat en faveur des voies navigables et de la modernisation de la voie d'eau. A ce combat, je suis heureux d'apporter, si vous me le permettez, ma contribution personnelle.

Il est en effet indispensable que le Parlement se sente directement concerné par une réforme d'une telle ampleur. A l'heure où il faut relancer l'économie, dynamiser les entreprises, rendre espoir, tracer des perspectives, la réalisation d'un grand réseau fluvial est une perspective très mobilisatrice.

M. Emmanuel Hamel Très bien!

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

M. Philippe Madrelle. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, bien que tout le monde s'accorde pour reconnaître que le transport fluvial est le mode de transport le plus sûr, le moins cher et le plus respectueux de l'environnement, force est de constater que la navigation n'occupe en France qu'une place fort modeste, puisqu'elle ne représente que 3,5 p. 100 du transport de marchandises, et ce malgré l'impulsion nouvelle donnée par les gouvernements précédents. Au reste, je ne doute pas de votre volonté, monsieur le ministre, de poursuivre et, pourquoi pas, d'amplifier cette impulsion.

Je citerai pour mémoire la transformation, en 1991, de Voies navigables de France en un établissement public, mais aussi, et c'est ce qui a retenu notre attention aujourd'hui, la mise en place d'une politique en faveur de la modernisation de la batellerie.

C'est précisément l'objet du projet de loi que nous examinons, qui est la reprise exacte d'un texte déposé en novembre 1992 par le gouvernement de Pierre Bérégovoy.

Le groupe socialiste souscrit donc à la démarche proposée, bien que ce texte tende à la libéralisation des transports sur les voies navigables intérieures.

Cette libéralisation serait, en effet, à nos yeux inacceptable si elle n'était assortie de mesures d'accompagnement - je pense ici à l'instauration d'une période transitoire de six ans, qui devrait permettre aux bateliers artisanaux d'adapter leurs entreprises aux conditions de la libre concurrence - ou encore de dispositions visant à imposer des limites à la concurrence entre transporteurs, comme celle qui prévoit que les prix du transport doivent couvrir les charges sociales et celles qui sont liées à la sécurité ainsi que les charges d'amortissement et d'entretien des bateaux.

En revanche, l'amendement déposé à l'article 14 par la commission nous paraît aller en l'encontre de la politique de relance du transport par voie navigable que vous souhaitez mener, si j'en crois vos déclarations, monsieur le ministre.

En effet, vouloir limiter le parc de la batellerie répond à une vision malthusienne qui augure mal l'avenir.

Alors que le Gouvernement veut faire de l'aménagement du territoire l'axe majeur de sa politique et qu'il prévoit, dans le projet de loi qui sera bientôt examiné par le Parlement, la création d'un fonds de péréquation destiné à aider le financement d'infrastructures fluviales, il apparaîtrait étonnant qu'il se décidât parallèlement à réduire le parc de la batellerie, alors qu'aucune mesure de ce type n'est prévue pour le secteur routier, pourtant hypertrophié. Ce serait, sinon, une conception bien étrange de l'aménagement du territoire !

Malgré ces réserves, nous voterons ce projet de loi, tout en espérant que le Gouvernement n'en restera pas aux pétitions de principe et qu'il se donnera les moyens de doter la France d'un réseau cohérent afin qu'elle ne reste pas plus longtemps coupée de l'Europe de l'eau.

M. Emmanuel Hamel. Très bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je tiens tout d'abord à remercier vivement M. le rapporteur ainsi que les membres de la commission pour le travail accompli sur le dossier précis de la réforme de la manutention.

Monsieur le rapporteur, il est vrai que la loi de 1992 n'a pas fondamentalement changé les règles en vigueur dans les ports maritimes de commerce, pour les opérations de manutention sur bateaux fluviaux ou sur barges. Il est exact que certaines contraintes subsistent encore.

Cependant, la mensualisation de la plupart des dockers et, surtout, de profondes modifications intervenues dans l'organisation du travail dans divers ports ont conduit à des améliorations intéressantes pour la batellerie.

C'est ainsi qu'à Dunkerque on a vu baisser les coûts d'opération sur barges de 10 à 15 p. 100. Malheureusement, comme vous le savez, des conflits sociaux sont venus perturber gravement, ces derniers temps, plusieurs ports français.

La réforme courageuse lancée par M. Le Drian, reprise par M. Josselin et dont j'assume la mise en œuvre au service de nos ports, de notre marine et de notre batellerie, doit maintenant être appliquée sur tout le territoire.

Elle demande, je le sais, de très gros efforts à l'ensemble des dockers, à leurs organisations syndicales ainsi qu'à la totalité des entreprises de manutention. Elle exige des trois partenaires un véritable effort culturel, mais il en va du devenir de nos ports.

En effet, dans tous les ports où la réforme est mise en œuvre, des parts de marché sont conquises sur les autres ports européens. En revanche, les ports qui ne l'ont pas encore appliquée sont condamnés.

J'en appelle vraiment au sens des responsabilités de tous ceux qui aiment la mer pour que, dans ce domaine, cessent certains combats d'arrière-garde. L'Etat n'est pas là pour donner des leçons à ceux qui sont sur le terrain, mais il doit rappeler où est l'intérêt général et aider ceux qui veulent avancer.

Je suis particulièrement inquiet pour Le Havre et pour Marseille, encore qu'il faille distinguer. Au Havre, je sens une volonté profonde d'aboutir, à Marseille, j'en suis moins certain.

Comme il y va de l'avenir de deux grands ports et d'une grande partie de la tradition maritime française, je me permets d'insister sur ce point à l'occasion de ce

débat. Si la situation devait perdurer, monsieur le sénateur, je n'hésiterais pas à proposer une nouvelle modification des textes pour que les difficultés résiduelles soient levées.

Je me tourne maintenant vers M. Jean Garcia. Je ne comprends pas plus que M. Marini sa défense des textes de Vichy.

Ce projet de loi me paraît bon. Je l'ai repris, poursuivant en cela l'œuvre de deux de mes prédécesseurs, en liaison avec la profession. Il est d'une totale modernité, je le crois profondément. En rester à des textes dépassés c'est condamner inexorablement la batellerie. Au contraire, si l'on croit en la batellerie, il faut la rénover, non pas pour la livrer à la loi de la jungle, mais pour permettre une concurrence maîtrisée, loyale et saine. Telle est la voie de la modernité.

Voilà pourquoi, monsieur Garcia, il est très curieux d'entendre aujourd'hui votre groupe défendre devant la Haute Assemblée des textes datant de 1941 !

M. Emmanuel Hamel. Excellent !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mais je ne désespère pas d'obtenir, au moment où nous évoquerons les fonds destinés aux grands gabarits, le soutien de tous ceux qui se passionnent réellement pour les voies navigables.

M. Madrelle m'a interpellé sur l'article 14.

J'en ai la conviction, mesdames, messieurs les sénateurs, nous avons le même objectif, mais nos démarches sont contraires. Très curieusement, d'ailleurs, le même débat a eu lieu à l'Assemblée nationale. J'ai l'impression que nous ne nous comprenons pas.

Mon prédécesseur, M. Sarre, aujourd'hui député, a demandé à l'Assemblée nationale qu'on supprime l'article 14, et ce dans l'intention d'aider la batellerie à vivre, notamment la petite batellerie. Il craignait, en effet, que le Gouvernement et le ministre, répondant ainsi aux directives du ministère des finances, qui est censé ne pas aimer la batellerie - je laisse cette appréciation à la responsabilité de M. Sarre - n'aillent, par l'article 14, l'étrangler.

Ma crainte est tout autre. Je ne redoute pas, moi, que le ministre chargé des voies navigables étrangle la batellerie ; je crains bien plutôt qu'en supprimant l'article 14 on n'arrive à une jungle ultralibérale, car, lorsqu'il y aura trop de bateaux, le ministre n'aura plus la possibilité d'intervenir.

C'est pourquoi j'essaie de trouver un dispositif qui permette, le cas échéant, de contourner le nombre des bateaux afin d'éviter que les plus petits artisans ne soient brisés ou découragés.

Tels sont les termes du débat entre nous, monsieur Madrelle : suivant que l'on redoute le ministre ou que l'on craint un marché trop libre ou trop libéral, on réagit différemment. Celui qui ignorerait ces données pourrait donc légitimement s'étonner que, sur un texte consensuel élaboré, qui plus est, par le précédent gouvernement, nous adoptions les uns et les autres une position contraire.

Il me semble, encore une fois, que nous avons les mêmes ambitions, tout en parvenant à deux textes contraires : l'un organisant une concurrence maîtrisée, celui de la majorité, l'autre prônant l'ultralibéralisme, soutenu, notamment, par les parlementaires socialistes.

Voilà pourquoi nous devons aller au fond du débat, pour éclairer nos positions respectives sur l'article 14 et, dépassant cette opposition curieuse entre nous, trouver la

meilleure solution, puisque, encore une fois, nous avons le même objectif.

J'évoquerai en conclusion les voies navigables à grand gabarit.

Je rappelle une fois encore qu'une barge remplace environ 120 à 200 camions. Dans les années qui viennent, notre pays aura un besoin absolu de toutes les infrastructures de transport, qu'il s'agisse des routes, des autoroutes, des voies navigables à grand gabarit ou du transport combiné rail-route. Nous aurons besoin de tous ces moyens pour des raisons économiques et pour des raisons de respect de l'environnement et des personnes.

Il est donc essentiel que nous développions également les voies navigables. Il suffit de considérer ce qu'ont fait les pays d'Europe du Nord pour admettre que nous nous sommes trompés en délaissant les canaux. Pourtant, sous nos rois, des efforts extraordinaires avaient été faits pour doter notre pays d'un réseau exceptionnel.

En ce qui concerne VNF, dans la ligne de ce qu'ont entamé nos prédécesseurs - il n'y a aucune raison de ne pas reconnaître les avancées positives qui ont été réalisées -, nous avons voulu parachever la réforme qui a été entreprise en autorisant pour la première fois l'établissement, puisque, dans deux ans, il n'aura plus à payer certaines sommes à CNR, à emprunter 240 millions de francs, somme qui lui permettra d'accélérer les travaux d'entretien de notre réseau traditionnel de voies navigables.

En ce qui concerne le réseau à grand gabarit, j'ai toujours pensé qu'il fallait cesser d'en parler et commencer à agir.

M. Emmanuel Hamel. Bien !

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Pour cela, trois rendez-vous sont prévus.

Le premier concerne la Compagnie nationale du Rhône. Une mission a été confiée par M. Gérard Longuet et moi-même à Mme le préfet Hélène Blanc, qui rencontre actuellement toutes les collectivités locales membres de CNR pour savoir ce qu'elles pensent d'une utilisation de la rente partagée qui pourrait servir l'industrie française de l'aluminium et aider à la réalisation de voies navigables à grand gabarit. Nous connaissons les résultats de cette consultation d'ici à la fin du mois de septembre, et je ne doute pas de leur contenu.

Le deuxième rendez-vous est lié au projet de loi que doit présenter M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur, et qui traitera du problème des fonds, problème essentiel. C'est l'aspect le plus révolutionnaire et le plus intéressant du débat qui va s'ouvrir devant l'Assemblée nationale et le Sénat.

En effet, la clé de la modernisation se trouve dans un financement hors budget, qui ne pourra pas être remis en cause chaque année à l'occasion d'un changement politique ou d'un changement de personne.

Le troisième rendez-vous est européen.

Mon collègue et ami, M. Mathias Wissman, ministre des transports de l'Allemagne, va présider le Conseil des ministres à partir du 1^{er} juillet. Je lui succéderai le 1^{er} janvier. En raison des élections qui interviendront dans nos pays respectifs, nos présidences seront tronquées de quatre mois et demi chacune. Nous avons décidé d'en additionner les durées pour en faire une grande présidence de neuf mois. Notre but est de soutenir les politiques nationales en matière d'intermodalité s'agissant du transport combiné rail-route et des voies navigables, une volonté européenne venant appuyer les volontés nationales.

C'est bien dans cette direction que j'entends orienter ma présidence en parachevant les actions que mon collègue et ami Mathias Wissman aura pu lancer et réaliser.

Par conséquent, notre calendrier est parfaitement au point.

Je crois que, dans les mois à venir, nous allons pouvoir faire bouger les choses. Désormais, nous ne nous contentons plus de discours - et je m'en réjouis. Enfin, vont être prises des décisions qui, à mon avis, ont un caractère nettement révolutionnaires. (*Applaudissements sur les trèves du RPR.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. - Les transports publics de marchandises par voie navigable sont, sous réserve des exceptions prévues à l'alinéa suivant, et pour une période de six années au plus, organisés dans les conditions déterminées aux articles 2 à 16 ci-après.

« Ces dispositions ne s'appliquent pas aux liquides en vrac, aux masses lourdes et indivisibles, aux matières dangereuses, aux transports de conteneurs et aux transports constituant partie de transports combinés.

« Un rapport sur l'application de ces dispositions sera établi par Voies navigables de France et transmis au ministre chargé des voies navigables et au Parlement dans un délai de trois ans au plus à compter de la promulgation de la présente loi. »

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

« L'application de ces dispositions fera l'objet d'un chapitre du rapport prévu à l'article 5 de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'objet de cet amendement est de proposer une nouvelle rédaction pour le troisième alinéa de l'article 1^{er}.

Plutôt que de contraindre Voies navigables de France à la rédaction d'un rapport supplémentaire, alors même que cet établissement public est en phase de restructuration, nous proposons que le compte rendu d'exécution de la loi en cours d'examen soit inséré dans le rapport d'activité.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

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

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

(*L'amendement est adopté.*)

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

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

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Article additionnel après l'article 1^{er}

M. le président. Par amendement n° 13, MM. Leyzour et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, après l'article 1^{er}, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le Gouvernement, à l'occasion de la prochaine session d'automne ou, au plus tard, lors de la prochaine session de printemps, présente un projet de loi relatif à la modernisation du niveau de transport fluvial et aux conditions de son financement. »

La parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. L'amendement n° 13 montre, monsieur le ministre, que notre intention n'est pas de défendre le passé mais que nous cherchons, au contraire, à aller de l'avant - c'est d'ailleurs ce qui nous caractérise d'une manière générale. (*M. le ministre sourit.*)

En effet, nous proposons de placer, en corrélation avec les dispositions du texte qui nous est soumis, les métiers du transport fluvial dans la perspective de leur relance.

D'une certaine façon, il s'agit pour nous de donner corps à l'article 39 de la loi de 1982, qui précise : « Le transport fluvial fait l'objet d'un schéma de développement qui comprend, d'une part, un schéma directeur des voies navigables établi dans les conditions prévues à l'article 14 de la présente loi et fixant les priorités en matière de restauration, d'adaptation et d'extension du réseau et, d'autre part, les mesures économiques et sociales propres à le faire participer à la réalisation des objectifs de la politique des transports intérieurs. »

M. le rapporteur souligne d'ailleurs en page 8 de son rapport : « Pour notre commission des affaires économiques et du Plan, ce projet ne saurait suffire, à lui seul, à relancer le transport fluvial français. »

C'est donc dans le cadre défini par la loi de 1982 et au regard de la judicieuse remarque que je viens de rappeler que se justifie notre amendement.

Le transport fluvial a effectivement besoin d'un nouveau souffle, qui soit notamment fondé sur la définition et la mise en œuvre de travaux d'infrastructures.

Le mode de consultation préconisé par la loi, qui associe les collectivités locales, les usagers, les riverains, les professionnels, est tout à fait adapté à la situation ; chacun connaît la sensibilité manifestée par nos compatriotes aux questions d'aménagement du territoire.

S'agissant en particulier de l'efficacité sociale et économique des infrastructures à réaliser, le projet de loi dont nous souhaitons la rédaction se devra de mettre en relief, les avantages liés à l'utilisation du transport fluvial, écologiquement parlant ou sur le plan de la sécurité, et de prendre en compte le caractère de solution alternative qu'il constitue à l'égard des autres modes de transport.

Nous pensons, en effet, que la relance de l'activité économique dans notre pays va de pair avec une réflexion sur les infrastructures de transport.

Tel est le sens profond de notre amendement.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'idée qui sous-tend cet amendement n'est pas mauvaise, mais le fait qu'elle prenne la forme d'une injonction rend la recevabilité de celui-ci hypothétique. Je souhaiterais donc, sur ce point, connaître l'avis du Gouvernement.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Monsieur Garcia, le schéma national date de 1985 mais, dans le schéma européen de l'année,

quatre canaux français sont inscrits : Rhin-Rhône, Seine-Nord, Seine-Est et Saône-Moselle.

Sur l'esprit qui a présidé à votre amendement, qui est de faire progresser les canaux à grand gabarit, je pense que tout le monde est d'accord.

En revanche, s'agissant de la forme, il est bien évident que le Gouvernement ne peut pas être favorable à une injonction.

Toutefois, monsieur le sénateur, le projet de loi que défendra M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire a déjà été déposé et il sera examiné au mois d'octobre. Donc, sur le fond, vous aurez satisfaction, et je ne désespère pas qu'alors vous soutiendrez le Gouvernement ; après tout, une fois tous les deux ou trois ans, la chose est peut être possible ! (*Sourires.*)

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il est conforme à celui du Gouvernement, avec regret, cependant.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 13.

M. Philippe Marini. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Philippe Marini. Je souhaite beaucoup qu'une unanimité se dégage lorsque viendra en discussion le projet de loi de M. Charles Pasqua. Mais, compte tenu de l'approche du groupe communiste dans la discussion générale, pour ma part, je ne peux qu'exprimer un avis négatif sur cet amendement.

Cela dit, j'aimerais profiter de l'occasion pour interroger M. le ministre sur un point qui me semble sous-jacent dans l'exposé des motifs de l'amendement.

A l'heure actuelle, des éclusiers de l'Oise sont en grève, notamment à proximité de la ville de Compiègne, dont j'ai l'honneur d'être le maire. Les raisons qui sont données par les personnels de Voies navigables de France tiennent aux craintes qu'ils éprouvent d'être gérés différemment en étant rattachés à la direction départementale de l'équipement.

Je pense qu'il y a dans tout cela un malentendu largement suscité par la CGT, et je souhaiterais que M. le ministre prononce quelques paroles d'apaisement à destination de ces personnels.

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Mon prédécesseur avait décidé de lancer une expérimentation, pour déterminer s'il était opportun ou non que les services de navigation se rapprochent des DDE. Il ne s'agissait que d'une simple expérimentation, qui devait s'opérer dans le plus parfait dialogue et sans aucune idée préconçue.

Je n'ai pas trouvé utile de mettre un terme à ce qui n'était qu'un projet d'expérimentation consensuel.

Un syndicat a lancé une grève dans votre région, comme dans la région parisienne, au motif qu'une décision irréversible avait été prise, ce qui est tout à fait faux.

Comme nous n'avons aucune idée préconçue, que personne ne sait quelle peut être la meilleure organisation, j'ai immédiatement ouvert le dialogue et, dans la région parisienne, les grèves se sont arrêtées. Le projet sera repris par la suite.

En tout cas, j'aimerais bien qu'une grève ne se déclenche pas dans quelques mois sous le prétexte qu'aucun projet n'existe pour le service de navigation et que, par manque d'expérimentation, nous risquons de nous fourvoyer.

M. Philippe Marini. Je transmettrai votre réponse, monsieur le ministre.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 13, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

CHAPITRE I^{er}

De l'organisation et de la gestion des transports publics de marchandises

Article 2

M. le président. « Art. 2. - Un comité du transport par voie navigable contribue à l'organisation des transports publics par voie navigable des marchandises faisant l'objet de l'alinéa premier de l'article 1^{er}.

« Ce comité est composé de représentants des bateliers, des compagnies de transport, des auxiliaires de transport, des usagers des transports et des structures portuaires à vocation fluviale.

« Le comité est obligatoirement consulté sur les conditions générales d'affrètement et d'exécution des contrats de transport. Il suit les questions relatives à la composition du parc de la batellerie. D'une manière générale, il formule tout avis ou proposition pouvant favoriser le transport par voie navigable au ministre chargé des voies navigables et à Voies navigables de France.

« La composition et les modalités de fonctionnement du comité sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Par amendement n° 14, MM. Leyzour et Minetti, les membres du groupe communiste et apparenté proposent d'insérer, dans le deuxième alinéa de cet article, après les mots : « des auxiliaires de transport, », les mots : « des salariés de ces entreprises, ».

La parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. Par cet amendement tendant à modifier la composition du comité du transport par voie navigable, notre groupe tient à garantir l'information et la représentation des salariés des entreprises de batellerie, des compagnies et auxiliaires de transport et des structures portuaires.

Ce comité a, en effet, vocation à reprendre pour partie les prérogatives du conseil national du transport, institué par l'article 16 de la loi du 30 décembre 1982, comme le prouvent les dispositions contenues dans le chapitre II du projet de loi, par exemple.

Il nous semble donc souhaitable de maintenir pour le comité du transport par voie navigable l'orientation fixée pour le conseil national, à savoir la prise en compte des approches de chacun des acteurs de la profession, quels que soient leur statut et leur fonction.

Tel est le sens de l'amendement n° 14.

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de précision. Personnellement, j'y étais favorable, mais je m'interroge tout de même puisqu'il s'agit d'une organisation patronale. Je ne crois pas que l'on puisse

mélanger les genres. Aussi, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le comité du transport par voie navigable est prévu comme étant composé, pour poser des problèmes précis de concurrence et d'organisation, de représentants de bateliers - y compris, bien sûr, des artisans bateliers - de compagnies de transport, des auxiliaires de transport, des usagers des transports et des structures portuaires. En y intégrant les salariés de la batellerie, on ne répond pas à l'objet même du comité. A mon avis, nous assisterions alors à un faux dialogue au sein du comité, qui n'a pas vocation à résoudre les problèmes internes des entreprises.

A l'évidence, les salariés doivent être représentés dans les entreprises. De même, sur le plan général de l'organisation des transports, il est nécessaire que les salariés, les syndicats soient représentés au conseil national des transports, conformément à l'article 17 de la LOTI, la loi d'orientation des transports intérieurs.

En l'occurrence, il s'agit d'un comité d'organisation entre professionnels. Dès lors, pourquoi ne pas prévoir une représentation des salariés des ports, des salariés des sociétés qui viendraient discuter avec la batellerie, etc.? Nous n'en sortirions pas.

En réalité, tout cela conduirait à la création d'un comité du transport qui n'aurait pas l'efficacité que nous recherchons. En effet, il n'a pas pour objet de résoudre les problèmes sociaux; il a vocation à traiter, entre clients et bateliers responsables, des problèmes de commerce et d'organisation. Je suis donc tout à fait défavorable à cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 14, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 2, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans le deuxième alinéa de l'article 2, de remplacer, *in fine*, les mots : « à vocation fluviale » par les mots : « accessibles au trafic fluvial ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Il serait d'un grand intérêt pour le transport fluvial que puissent être représentés, au sein du comité du transport par voie navigable, non seulement les ports fluviaux, mais aussi les ports maritimes dont le réseau fluvial peut constituer un élément. Il est évident que les péniches qui chargent dans les ports ont intérêt à se mettre d'accord.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

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

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

(L'amendement est adopté.)

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

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

(L'article 2 est adopté.)

Article 3

M. le président. « Art. 3. - Les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France. Cet établissement public décide la création, la suppression, la délimitation de la circonscription géographique de chacun de ces bureaux.

« Les bureaux d'affrètement ont pour mission d'assurer le fonctionnement des bourses d'affrètement et notamment :

« 1° De réunir et de publier tous renseignements sur les besoins de transport et les ressources en matériel fluvial dans chacune des circonscriptions intéressées ;

« 2° De mettre en relation au sein d'une bourse d'affrètement les transporteurs et les donneurs d'ordre qui font appel à leur intervention et d'y organiser un tour de rôle d'affrètement entre les bateaux pour les transports qui relèvent de cette procédure.

« Le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement est fixé par Voies navigables de France sur proposition du comité du transport par voie navigable. »

Par amendement n° 3, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« Nonobstant la condition de durée fixée au premier alinéa de l'article 1^{er} ci-dessus, l'article 1^{er} de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports est complété par deux paragraphes VIII et IX ainsi rédigés :

« VIII. - Les bureaux d'affrètement sont des services de Voies navigables de France. Ils ont pour mission de mettre en relation, au sein d'une bourse d'affrètement, les transporteurs et les donneurs d'ordres qui font appel à leur intervention.

« IX. - Le règlement intérieur de chaque bourse d'affrètement est fixé par Voies navigables de France sur proposition du comité du transport par voie navigable institué à l'article 2 de la loi n° ... du ... relative à l'exploitation commerciale des voies navigables. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'article 3, dans la rédaction qui a été adoptée par l'Assemblée nationale, porte sur des matières qui relèvent pour partie du seul pouvoir réglementaire. L'amendement que nous proposons y remédie, en allégeant la rédaction de l'article et, par souci de cohérence avec la législation en vigueur, en l'intégrant à la loi de 1991 pour lui donner une valeur durable, indépendante du texte de transition, limité à six ans, qui nous est soumis.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement. Il ne s'agit pas d'une opposition sur le fond.

Je comprends bien le souci exprimé par M. le rapporteur. Toutefois, la loi de 1991 donne aux bureaux d'affrètement d'autres missions que celles que nous évoquons aujourd'hui, notamment celle de recevoir les péages. Or je crains, si la rédaction proposée par M. le rapporteur est adoptée, qu'une sorte d'opposition ne se manifeste sur ce point et que l'on puisse même discuter le fait que ces bureaux d'affrètement aient des droits de prélèvement de péage.

A travers ce problème de péage, nous aboutissons à des complications qui n'avaient pas été prévues. Aussi, je ne puis qu'être défavorable à cet amendement.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 3 est-il maintenu ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je regrette de ne pas être agréable à mon ami M. Bosson, mais je maintiens cet amendement.

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

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4

M. le président. « Art. 4. - Les donneurs d'ordre peuvent agir directement dans les bourses d'affrètement ou s'y faire représenter par des auxiliaires de transport qui ont, selon des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, la qualité de courtier de fret fluvial. »

Par amendement n° 4, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans cet article, après les mots : « selon des conditions », d'ajouter les mots : « d'honorabilité, de capacité et de solvabilité ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La profession de courtier de fret doit rester bien organisée. En effet, compte tenu de ses responsabilités financières, elle fait des avances de fonds aux artisans. Le présent amendement invite le pouvoir réglementaire à y veiller.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. 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° 5, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de compléter l'article 4 par un alinéa additionnel ainsi rédigé :

« Le décret définit les modalités de représentation de cette profession au comité institué à l'article 2. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'organisation de l'interprofession du transport fluvial passe par une représentation des courtiers de fret au comité du transport par voie navigable.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement, pour une raison de forme. Il considère que ce texte est redondant avec l'article 2.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 5 est-il maintenu ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 5 est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

(L'article 4 est adopté.)

CHAPITRE II

Des contrats de transport public de marchandises

Article 5

M. le président. « Art. 5. - Les contrats de transport peuvent, soit avoir pour objet un seul voyage ou des voyages multiples, soit mettre à la disposition d'un donneur d'ordre des matériels de transport fluvial pour une certaine durée, soit porter sur un tonnage déterminé.

« Ces contrats font l'objet de contrats types dans les conditions définies au II de l'article 8 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et après consultation du comité du transport par voie navigable et du Conseil national des transports. Font également l'objet de contrats types, dans les mêmes conditions, tous autres contrats que la nature ou les conditions d'exécution des transports rendront nécessaires. » - (Adopté.)

Article 6

M. le président. « Art. 6. - Le contrat de voyage simple est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à faire un voyage déterminé. Le contrat de voyages multiples porte sur une série de voyages successifs par un même bateau.

« Ces contrats sont obligatoirement conclus dans un bureau d'affrètement aux conditions du tour de rôle. Le prix du transport de première offre et sa modification éventuelle pour la seconde offre sont déterminés par Voies navigables de France, après avis du donneur d'ordre. Après deux propositions infructueuses en bourse dans une période de moins de vingt-quatre heures, le contrat peut être, à l'initiative du donneur d'ordre ou de son représentant, librement conclu.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, après avis du comité du transport par voie navigable, l'autorité administrative peut, eu égard à la nature des produits transportés et aux conditions du marché, dispenser du tour de rôle ou des conditions d'attribution prévues au deuxième alinéa du présent article, certains contrats dans l'ensemble des bureaux d'affrètement ou dans certains d'entre eux. »

Par amendement n° 6, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, à la fin de la deuxième phrase du deuxième alinéa de cet article, de supprimer les mots : « , après avis du donneur d'ordre ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'obligation, introduite par l'Assemblée nationale, de consulter le donneur d'ordre pour déterminer le prix du transport de première offre et sa modification éventuelle pour la seconde offre est porteuse de lourdeurs et de lenteurs. Il est donc proposé d'y renoncer et de laisser Voies navigables de France assumer ses responsabilités.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Les mots : « après avis du donneur d'ordre » ont été introduits à l'Assemblée nationale par un amendement que le Gouvernement a accepté. Dès lors, je ne vois pas comment je pourrais m'opposer à cette disposition devant la Haute Assemblée.

Je suis donc, en quelque sorte, pris au piège. Ne voulant être ni l'avocat de l'Assemblée nationale ni le procureur de la Haute Assemblée, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 6 est-il maintenu ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Oui, monsieur le président.

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

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

M. le président. « Art. 7. - Le contrat à temps est celui par lequel un entrepreneur de transport met un bateau, dont il est propriétaire ou dont il a la disposition, conduit par lui-même ou par son préposé, à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée au contrat, afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier.

« Le contrat est librement conclu. Le prix pratiqué doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateaux inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes. »

Par amendement n° 7, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de supprimer la première phrase du second alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Tout le droit français des contrats repose sur le principe de la liberté des cocontractants. La phrase dont nous demandons la suppression est donc inutile.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Je suis pris en revers, puisque c'est le même sujet que tout à l'heure, mais à l'envers, si je puis dire.

M. le rapporteur a raison : en droit, il n'est pas utile d'écrire que le contrat est librement conclu. Je sais bien que nous sommes en matière législative. Toutefois, selon le Gouvernement, le fait d'inscrire dans cet article, compte tenu notamment des errements passés, les mots : « le contrat est librement conclu » peut avoir un impact pédagogique très fort.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement regretterait que ces mots fussent supprimés, même si, dans l'absolu juridique, M. le rapporteur a peut-être raison.

M. le président. Je ferai simplement observer que l'expression « le contrat est librement conclu » est fréquemment employée dans les conventions et les textes législatifs.

Personne ne demande la parole ?...

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...
Je mets aux voix l'article 7.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8

M. le président. « Art. 8. - Le contrat au tonnage est celui par lequel un entrepreneur de transport s'engage à transporter, pendant une période fixée au contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

« Le contrat est librement conclu. Le prix pratiqué doit couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité, ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.

« En cas d'événements de nature à perturber gravement, d'une manière temporaire ou durable, le marché des transports fluviaux, le ministre chargé des voies navigables peut, après avis du comité du transport par voie navigable, et pour une durée au plus égale à six mois, fixer pour tout ou partie du territoire les catégories de marchandises, les tonnages maximaux et les relations pour lesquels les contrats au tonnage doivent être proposés aux conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 6. »

Par amendement n° 8, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose de supprimer la première phrase du deuxième alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Compte tenu du vote qui vient d'intervenir, je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 8 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 8.

(L'article 8 est adopté.)

Article 9

M. le président. « Art. 9. - Les prix des transports des marchandises effectués à partir de France et à destination de l'étranger sont librement débattus entre les transporteurs et les donneurs d'ordre ou leurs mandataires.

« Ces prix couvrent les éléments du coût réel du service rendu. »

Par amendement, n° 9, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa de cet article, après les mots : « et à destination de l'étranger sont », de supprimer le mot : « librement ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Nous sommes dans la même situation que pour l'amendement précédent.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est, si je puis dire, encore plus défavorable à cet amendement qu'au précédent.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. C'est de la provocation ! (Sourires.)

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Si l'on supprime l'adverbe : « librement », l'article 9 risque d'être en contradiction avec l'article 6 car les contrats de voyage, eux, ne sont pas librement conclus.

C'est la raison pour laquelle je demande à M. le rapporteur, avec encore plus d'insistance que pour les deux amendements précédents, de bien vouloir retirer celui-ci.

M. le président. Monsieur le rapporteur, accédez-vous à la demande de M. le ministre ?

M. Louis de Catuelan, rapporteur. Comme je suis « battu à plate couture », je retire cet amendement, monsieur le président. (Sourires.)

M. le président. L'amendement n° 9 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 9.

(L'article 9 est adopté.)

Article 10

M. le président. « Art. 10. - A l'exception des contrats présentés au tour de rôle en vertu de l'article 6 du présent titre, le transporteur de marchandises par voie navigable peut, sous sa responsabilité, sous-traiter le contrat, en tout ou partie, à un transporteur public.

« Les prix pratiqués dans le contrat de sous-traitance doivent couvrir les charges entraînées par les obligations légales applicables, notamment en matière sociale et de sécurité ainsi que les charges d'amortissement, d'entretien des bateaux et de carburant ou, en ce qui concerne les bateliers inscrits au registre de la batellerie artisanale, les charges équivalentes.

« Le contrat de sous-traitance est soumis à l'ensemble des règles applicables au transport public de marchandises. Des contrats types sont établis par décret, après avis du comité du transport par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil national des transports. »

Par amendement n° 10, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa de cet article, après les mots : « en vertu de l'article 6 », de supprimer les mots : « du présent titre ».

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. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 10, 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.)

CHAPITRE III**Du contrat de location****Article 11**

M. le président. « Art. 11. - Le contrat de location consiste à mettre un bateau à la disposition d'un transporteur pour effectuer un transport de marchandises par navigation intérieure. Le conducteur peut être, soit le transporteur ou son préposé, soit le bailleur ou son préposé. Le prix du contrat couvre les éléments du coût réel du service rendu.

« Des contrats types sont établis par décret, après avis du comité du transport public par voie navigable, des organismes professionnels concernés et du Conseil natio-

nal des transports. Dans cette hypothèse, leurs clauses s'appliquent de plein droit à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties.»

Par amendement n° 11, M. de Catuelan, au nom de la commission, propose, dans la première phrase du second alinéa de cet article, après les mots : « après avis du comité du transport », de supprimer le mot : « public ».

La parole est à M. le rapporteur.

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

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. 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 11, ainsi modifié.

(L'article 11 est adopté.)

CHAPITRE IV

Sanctions administratives

Article 12

M. le président. « Art. 12. – Le ministre chargé des voies navigables peut, par décision motivée, infliger une sanction pécuniaire d'un montant de 50 000 F au plus à toute entreprise de transport qui a commis des manquements graves et répétés aux prescriptions du chapitre II. La somme est versée au Trésor public. Son recouvrement est assuré comme en matière de contributions directes. La décision peut faire l'objet d'un recours de plein contentieux devant la juridiction administrative.

« Les agents commissionnés chargés de la direction des bourses d'affrètement ainsi que les agents mentionnés aux 1°, 3° et 4° de l'article 3 de la loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports sont habilités à constater les infractions mentionnées à l'alinéa premier.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités selon lesquelles l'entreprise susceptible d'être l'objet d'une sanction est informée des faits qui lui sont reprochés, le délai qui lui est imparti pour présenter sa défense et les conditions dans lesquelles elle peut être assistée ou représentée. » – (Adopté.)

CHAPITRE V

Dispositions diverses

Article 13

M. le président. « Art. 13. – Les bateaux utilisés au transport pour compte propre ne peuvent pas participer aux transports publics sauf dérogations exceptionnelles accordées dans des conditions limitatives fixées par décret en Conseil d'Etat. » – (Adopté.)

Article 14

M. le président. « Art. 14. – En cas de perturbations ou de difficultés économiques particulières affectant le secteur de la batellerie et après avis favorable du comité du transport par voie navigable, un décret fixe, pour une période limitée, la composition du parc de la batellerie, selon les diverses catégories de bateaux. »

Par amendement n° 12, M. Catuelan, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« Compte tenu de la situation du marché des transports fluviaux, le ministre chargé des transports par voie navigable, arrête, après avis du comité du transport par voie navigable, la composition du parc de la batellerie et les diverses catégories de bateaux. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Louis de Catuelan, rapporteur. D'abord, la rédaction qui a été adoptée par l'Assemblée nationale risque d'être source de contentieux à propos des circonstances dans lesquelles le ministre peut être amené à fixer la composition du parc de la batellerie.

Ensuite, la forme du décret ne semble pas indispensable à une procédure jusqu'à présent réalisée par arrêté.

Enfin, si le comité du transport par voie navigable doit être sollicité, il est dans la logique même du projet de loi que son avis ne lie pas le ministre.

Le présent amendement tend à satisfaire ces trois remarques, en prévoyant une rédaction qui reprend pour l'essentiel le projet de loi initial.

Je souhaiterais vous faire remarquer, monsieur Madrelle, que cet amendement reprend le texte même qu'avait signé M. Georges Sarre, voilà quelques années. En conséquence, mon cher collègue, je ne comprends pas votre opposition.

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

M. Bernard Bosson, ministre de l'équipement, des transports et du tourisme. C'est le seul point intéressant, si j'ose dire, du débat d'aujourd'hui. Je vais m'efforcer d'expliquer ce que je ressens, car j'avoue avoir besoin de l'éclairage de la Haute Assemblée.

Le texte qui a été présenté par le Gouvernement est celui qui a été rédigé par mon prédécesseur. Il est possible que ce dernier – c'est ce dont il croit se souvenir, mais il n'a plus les éléments à sa disposition – ait été battu lors de l'arbitrage interministériel et que le texte qui a été retenu soit non pas la sienne, mais celui du Gouvernement.

Il s'agit de l'article 14. Celui-ci prévoit qu'un décret pris après avis du comité du transport par voie navigable, et compte tenu de la situation du marché des transports fluviaux, fixe la composition du parc de la batellerie, notamment les diverses catégories de bateaux.

Au cours du débat à l'Assemblée nationale, mon prédécesseur a demandé la suppression de cet article, au motif que le Gouvernement pourrait en quelque sorte, par ce biais, étrangler la batellerie. Aussi pour défendre celle-ci, il s'est opposé à cet article.

En ce qui me concerne, j'estime, au contraire, qu'il faut éviter de supprimer ce texte, car, en l'absence d'article 14, nous tomberions dans l'ultralibéralisme, cet ultralibéralisme que je combats de toutes mes forces, au nom du Gouvernement, dans les domaines aérien et maritime.

Je ne veux pas d'un texte ultralibéral qui laisserait s'instaurer la concurrence la plus sauvage entre bateliers et qui, en cas de crise, ferait que les petits, les artisans, disparaîtraient les premiers.

En réalité, nous avons donc le même souci, un souci que partageait aussi mon prédécesseur.

Mais alors que, pour ma part, j'essaie de trouver un texte qui aille en ce sens, mon prédécesseur se défie des risques d'étranglement.

Ainsi, bien que nous poursuivions le même objet, parce que l'éclairage retenu est différent, nous arrivons à des conclusions opposées.

J'ai, par conséquent, essayé de trouver un accord en rédigeant un article 14 qui limite les pouvoirs du ministre, mais qui interdise l'ultralibéralisme qu'engendrerait l'absence de texte, et l'Assemblée nationale a bien voulu me suivre.

Cet article se lit comme suit : « En cas de perturbations ou de difficultés économiques particulières affectant le secteur de la batellerie et après avis favorable du comité du transport par voie navigable, un décret fixe, pour une période limitée, la composition du parc de la batellerie, selon les diverses catégories de bateaux. »

Voilà qui me semble éliminer tout risque d'étranglement de la batellerie par le ministre : il faut qu'il y ait crise dans le domaine batelier, avis favorable du comité du transport par voie navigable, et encore, si ces conditions étaient réunies, ne pourrait-on figer la situation que pour une période limitée !

Aujourd'hui, la commission en revient, en proposant quelques modifications, au texte d'origine, qui tend à faire confiance au ministre.

Supprimer l'article 14, c'est, je le répète, opter pour l'ultralibéralisme. Je ne peux pas être d'accord ; je ne veux pas voir dans la batellerie ce que je vois dans le transport routier et ce que je combats dans le transport aérien ou dans le transport maritime.

Nous ne voulons pas d'une jungle sans règles où il n'y aurait aucune possibilité pour la puissance publique, par-delà le principe de l'économie de marché, de prendre en compte des facteurs humains, des facteurs sociaux.

Reste à se déterminer sur la rédaction de cet article 14.

L'Assemblée nationale s'étant, pour les raisons que j'ai indiquées, exprimée favorablement sur l'amendement gouvernemental, je ne peux me déjuger. Je ne peux donc qu'être défavorable à l'amendement de la commission.

En revanche, je reste très ouvert à toutes les suggestions que vous pourriez faire, mesdames, messieurs les sénateurs, pour enrichir le débat et améliorer la rédaction de l'article 14, qui va encore donner lieu à discussion à l'Assemblée nationale et, éventuellement, ici-même au Sénat.

Je me demande bien quel est le ministre chargé de la batellerie qui pourrait vouloir étrangler cette dernière ! Mais, puisque suspicion il y a, cherchons une rédaction qui le lui interdise tout en lui permettant, néanmoins, d'intervenir pour que ne joue pas la seule loi de la jungle, la seule loi du marché.

Nous sommes pour l'économie sociale de marché, et non pas pour l'économie de marché.

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 12.

M. Philippe Madrelle. Je demande la parole contre l'amendement.

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

M. Philippe Madrelle. Monsieur le ministre, je tiens d'abord à vous remercier de votre honnêteté intellectuelle à l'égard de la position de M. Sarre. Vous me dispensez ainsi de répondre à M. le rapporteur.

Alors qu'on ne limite pas le parc routier, il m'apparaît qu'il serait vraiment aberrant de limiter le parc de la batellerie. Ce ne sera pas la jungle, monsieur le ministre, car, vous le savez comme moi, hélas ! le parc de la batellerie est extrêmement restreint. Il faut, au contraire, lui laisser toutes les possibilités de se développer et faire confiance à la sagesse des artisans et des amateurs, croire en la qualité de leur gestion. Agir autrement serait parier sur l'immobilisme.

Finalement, on raisonne comme si le trafic fluvial ne devait pas progresser ! S'il ne représente, c'est vrai, que 3,5 p. 100 du marché, ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un mode de transport trop onéreux ou trop polluant, vous l'avez dit vous-même, c'est parce que nous n'avons pas de réseau moderne.

Voilà pourquoi le texte adopté par l'Assemblée nationale nous paraît, en tout cas, meilleur que celui que nous propose la commission.

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

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. L'article 14 a fait l'objet de longs débats au sein de la commission des affaires économiques, monsieur le ministre.

La rédaction que nous proposons n'avait d'autre objet, en simplifiant l'article 14, que de vous aider car, si les options étaient différentes, nous visions le même objectif.

Ce qu'a dit M. Madrelle sur les voies fluviales est parfaitement exact : notre batellerie est étranglée non pas tant par les réglementations que par les déficiences de notre réseau. Les péniches sont enfermées dans des circuits courts, et tant que vous n'aurez pas résolu ce problème, monsieur le ministre, rien ne changera.

Cela étant, puisque j'ai constaté que le Sénat ne suivait pas son rapporteur lorsque le Gouvernement était d'avis contraire, je ne peux que demander à mes collègues de faire preuve de leur sagesse coutumière.

M. Emmanuel Hamel. C'est un grand pas en avant ! (Sourires.)

M. Louis de Catuelan, rapporteur. M. Hamel me fait peur !

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

Je mets aux voix l'amendement n° 12, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'article 14.

(L'article 14 est adopté.)

Articles 15 et 16

M. le président. « Art. 15. - Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports ayant leur origine hors de France. » - (Adopté.)

« Art. 16. - Les dispositions du titre IV du livre V du code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables sont abrogées, à l'exception :

« 1° De l'article 189, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 13 de la présente loi ;

« 2° Des articles 190 (premier alinéa), 191 (deuxième alinéa), 192, 196 (premier et deuxième alinéas), 206 et 207, qui demeurent en vigueur jusqu'à l'établissement des

contrats types prévus à l'article 5 pour les contrats au voyage, les contrats à temps et les contrats au tonnage ;

« 3° Des articles 190 (dernier alinéa), 196 (dernier alinéa), 197 et 198 ;

« 4° De l'article 199, qui demeure en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 4 de la présente loi ;

« 5° De l'article 209, en tant qu'il s'applique aux infractions aux dispositions de l'article 212, et de l'article 212, qui demeurent en vigueur jusqu'à la publication du décret prévu à l'article 14 de la présente loi. » - (Adopté.)

Article 17

M. le président. L'article 17 a été supprimé par l'Assemblée nationale.

Vote sur l'ensemble

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

M. Emmanuel Hamel. Monsieur le ministre, il vous arrive parfois d'évoquer avec le sourire la force de conviction que, bien que n'ayant pas votre connaissance des problèmes, j'exprime quant à la nécessité pour la France d'accomplir enfin l'effort qui pourrait lui permettre de mieux profiter de sa position géographique, de son emplacement dans l'espace européen, en recourant d'abord à la voie d'eau, notamment à grand gabarit.

Je suis très heureux de cette discussion, car il est rare que le Sénat prenne conscience avec autant de force qu'aujourd'hui de la volonté d'un ministre de véritablement faire progresser les choses.

Voilà quelques mois, vous donniez parfois l'impression d'une réflexion si intense qu'elle pourrait vous freiner sur la voie des décisions à prendre.

Aujourd'hui, vous donnez l'impression d'avoir compris que souhaiter pour la France la modernisation des voies d'eau, ce n'est pas faire du corporatisme, c'est simplement vouloir servir un intérêt national.

Tout à l'heure, vous avez évoqué trois grands rendez-vous.

D'abord, un rendez-vous dans quelques mois, lorsqu'on pourra mieux réfléchir sur l'avenir des moyens et des objectifs de la Compagnie nationale du Rhône après que Mme le préfet Blanc vous aura remis ses conclusions.

Ensuite, le rendez-vous que va constituer la discussion du projet de loi sur l'aménagement du territoire, dont les dispositions permettront, je l'espère, le développement des infrastructures, notamment navigables, nécessaires pour répondre aux besoins du pays et à l'intérêt public.

Enfin, vous avez parlé d'un rendez-vous européen, et nous ne pouvons que nous réjouir de penser que vous assumerez bientôt la responsabilité du Conseil des ministres. Vous allez pouvoir ainsi propulser la réflexion et mettre en œuvre, à l'échelon de l'Europe, une politique qui, s'additionnant aux efforts des Etats, permettra de moderniser la voie d'eau.

Monsieur le ministre, ce à quoi vous nous conviez, à travers vos propos, c'est à un rendez-vous avec l'histoire et la géographie.

La France ne met pas encore assez de moyens en œuvre pour exploiter les avantages que lui donne sa position géographique en Europe, mais, grâce à vous, elle va y parvenir.

Ce faisant, nous assumerons mieux le rôle qui est le nôtre dans cet espace, celui de notre patrie associée à d'autres, à savoir, faire de notre continent l'un des plus heureux, l'un des plus dynamiques et l'un des plus prospères du monde.

Vous avez pris des engagements, et nous savons que vous êtes non seulement un avocat brillant, qui, pris par l'atmosphère, en vient à tenir d'éloquents propos, mais aussi un homme d'honneur, un homme qui tient ses promesses.

Le vote que nous allons émettre est important puisqu'il consacre l'adhésion de l'Assemblée nationale et du Sénat à la politique nouvelle de développement des transports, notamment des voies navigables, que vous voulez imprimer à la France dans son intérêt fondamental. (Applaudissements sur les travées du RPR, de l'Union centriste et des Républicains et Indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Jean Garcia.

M. Jean Garcia. A l'issue de ce débat, je tiens à rappeler de nouveau à notre assemblée que les éclusiers de Paris sont en grève. J'y vois la démonstration que les orientations prises ne sont pas conformes aux intérêts de la profession.

Nous voterons contre ce projet. Nous le ferons sans nous tourner vers le passé et sans approuver, pour autant, comme vous le dites, la loi de Vichy de 1941. Nous nous tournons vers l'avenir.

Une autre chose est d'approuver le libéralisme à outrance que laisse entrevoir ce projet, malgré les précautions de style qui ont été prises tout au long de ce débat.

M. Emmanuel Hamel. L'article 14, ce n'est pas le libéralisme !

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

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

M. Louis de Catuelan, rapporteur. La commission des affaires économiques m'avait chargé de défendre un certain nombre d'amendements. Sans doute ne me suis-je pas très bien acquitté de cette tâche ; je fais humblement amende honorable.

Monsieur le ministre, plus on parle des voies navigables, plus on parle des ports, plus on parle des hommes, surtout, plus je suis satisfait, car cela va dans le sens de mon combat.

Avant que s'achève ce débat, monsieur le ministre, je tiens à dire que l'article 14 me reste un peu « en travers de la gorge », et vous me connaissez suffisamment pour comprendre le sens de mes propos. Mais cela ne m'empêchera pas, bien sûr, de voter ce projet de loi.

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.)

DÉPÔT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le rapport du Gouvernement au Parlement sur l'application des dispositions de l'article 54 de la loi de finances pour 1994 relative à l'application du

dispositif de réduction de la compensation versée en matière de taxe professionnelle.

Acte est donné de cette communication.

5

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION D'ACTE COMMUNAUTAIRE

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 Parlement européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-261 et distribuée.

6

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 21 juin 1994 :

A neuf heures trente :

1. Discussion du projet de loi (n° 361, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention relative à la circulation et au séjour des personnes entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Bénin.

Rapport (n° 436, 1993-1994) de M. Michel d'Aillières, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

2. Discussion du projet de loi (n° 362, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention relative à la circulation et au séjour des personnes entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République islamique de Mauritanie.

Rapport (n° 436, 1993-1994) de M. Michel d'Aillières, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

3. Discussion du projet de loi (n° 363, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention relative à la circulation et au séjour des personnes entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Burkina Faso.

Rapport (n° 436, 1993-1994) de M. Michel d'Aillières, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

4. Discussion du projet de loi (n° 364, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Congo relative à la circulation et au séjour des personnes.

Rapport (n° 436, 1993-1994) de M. Michel d'Aillières, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

5. Discussion du projet de loi (n° 365, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention relative à la circulation et au séjour des personnes entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République gabonaise.

Rapport (n° 436, 1993-1994) de M. Michel d'Aillières, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

6. Discussion du projet de loi (n° 366, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention relative à la circulation et au séjour des personnes entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Côte-d'Ivoire.

Rapport (n° 436, 1993-1994) de M. Michel d'Aillières, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces six projets de loi n°s 361 à 366.

7. Discussion du projet de loi (n° 446, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord international de 1989 sur le jute et les articles en jute.

Rapport (n° 456, 1993-1994) de M. Bernard Guyonard, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

8. Discussion du projet de loi (n° 368, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention européenne sur la télévision transfrontière.

Rapport (n° 455, 1993-1994) de M. Michel d'Aillières, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

9. Discussion du projet de loi (n° 447, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification du traité d'amitié, d'entente et de coopération entre la République française et la République du Kazakhstan (ensemble un protocole de coopération économique).

Rapport (n° 480, 1993-1994) de M. Jacques Golliet, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

10. Discussion du projet de loi (n° 448, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de l'acte portant révision de l'article 63 de la convention sur la délivrance de brevets européens (convention sur le brevet européen) du 5 octobre 1973, fait à Munich le 17 décembre 1991.

Rapport (n° 457, 1993-1994) de M. Hubert Durand-Chastel, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

11. Discussion du projet de loi (n° 440, 1993-1994), autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République slovaque, d'autre part.

Rapport (n° 521, 1993-1994) de M. Michel Poniatowski, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

12. Discussion du projet de loi (n° 441, 1993-1994) autorisant la ratification d'un accord européen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et la République tchèque, d'autre part.

Rapport (n° 522, 1993-1994) de M. Michel Poniatowski, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi n° 440 et 441.

13. Discussion du projet de loi (n° 423, 1993-1994) autorisant l'approbation de l'avenant à la convention du 18 février 1982 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume d'Arabie Saoudite en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur les successions (ensemble un échange de lettres interprétatif).

Rapport (n° 509, 1993-1994) de M. Emmanuel Hamel, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

14. Discussion du projet de loi (n° 422, 1993-1994) autorisant l'approbation de l'avenant à la convention du 19 juillet 1989 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Emirats arabes unis en vue d'éviter les doubles impositions.

Rapport (n° 509, 1993-1994) de M. Emmanuel Hamel, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

15. Discussion du projet de loi (n° 421 rectifié, 1993-1994) autorisant l'approbation de l'avenant à la convention fiscale du 7 février 1982 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat de Koweït en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur les successions, modifiée par l'avenant du 27 septembre 1989.

Rapport (n° 509, 1993-1994) de M. Emmanuel Hamel, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces trois projets de loi n° 423, 422 et 421 rectifié.

16. Discussion du projet de loi (n° 420, 1993-1994) autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République d'Afrique du Sud en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune.

Rapport (n° 508, 1993-1994) de M. Jacques Chaurmont, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation.

A seize heures et le soir :

17. Discussion du projet de loi (n° 485, 1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif à la famille.

Rapport (n° 519, 1993-1994) de M. Claude Huriet, fait au nom de la commission des affaires sociales.

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 de ce projet de loi devront être faites au service de la séance avant le lundi 20 juin 1994, à dix-sept heures.

Délai limite pour les inscriptions de parole dans deux débats

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 :

1° Sous réserve de sa transmission, du projet de loi portant diverses dispositions d'ordre économique et financier (urgence déclarée) (A.N. n° 1281) devront être faites au service de la séance avant le lundi 27 juin 1994, à dix-sept heures ;

2° Du projet de loi modifiant certaines dispositions relatives à la fonction publique territoriale (n° 479, 1993-1994) devront être faites au service de la séance avant le mercredi 29 juin 1994, à dix-sept heures.

Délai limite spécifique pour le dépôt des amendements à trois 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, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à la partie législative des livres I^{er} et II du code des juridictions financières (n° 463, 1993-1994) est fixé au jeudi 23 juin 1994, à onze heures ;

2° Au projet de loi organique, modifié par l'Assemblée nationale, relatif à certaines dispositions législatives des livres I^{er} et II du code des juridictions financières (n° 464, 1993-1994) est fixé au jeudi 23 juin 1994, à onze heures ;

3° Au projet de loi modifiant certaines dispositions relatives à la fonction publique territoriale (n° 479, 1993-1994) est fixé au mardi 28 juin 1994, à dix-sept heures.

Délai limite général pour le dépôt des amendements

Conformément à la décision prise le jeudi 16 juin 1994 par la conférence des présidents, en application de l'article 50 du règlement, le délai limite pour le dépôt des amendements à tous les projets de loi et propositions de loi ou de résolution prévus jusqu'à la fin de la session ordinaire, à l'exception des textes de commissions mixtes paritaires et de ceux pour lesquels est déterminé un délai limite spécifique, est fixé, dans chaque cas, à dix-sept heures, la veille du jour où commence la discussion.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures trente.)

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

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT
(Application des articles 76 à 78 du règlement)

*Conséquences du développement de la diffusion
de programmes de télévision par antenne parabolique*

40. - 17 juin 1994. - **M. Paul Loridant** attire l'attention de **M. le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire**, sur le développement des paraboles, notamment dans les quartiers populaires des villes de banlieues. Notre pays s'est doté depuis une dizaine d'années d'un plan câble tant et si bien qu'aujourd'hui nos concitoyens peuvent accéder, par l'abonnement au réseau câblé, à un plus grand nombre de chaînes

de télévision. Or, depuis de nombreux mois, dans les quartiers populaires, y compris ceux des villes câblées, apparaissent de nombreuses paraboles sur les balcons. D'après les enquêtes effectuées, il s'avère que les propriétaires de paraboles ont opté pour ce dernier système afin de pouvoir capter des chaînes de télévision que ne leur offrent pas actuellement ces mêmes réseaux câblés, par exemple des chaînes arabisantes. On peut dès lors s'interroger sur la propagation à l'avenir de certaines idées philosophiques et religieuses. En sa qualité de ministre responsable des cultes, il souhaite connaître son sentiment sur cette affaire qui entre quelque peu en contradiction avec les fondements laïques de la République. N'y a-t-il pas lieu également de s'interroger sur l'opportunité de créer en métropole une chaîne arabisante laïque pour répondre à une demande culturelle tout à fait compréhensible et légitime ?