

# SÉNAT

## DÉBATS PARLEMENTAIRES

### JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION DES JOURNAUX OFFICIELS  
26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15



Standard ..... (16-1) 40-58-75-00

Renseignements ..... (16-1) 40-58-78-78

Télécopie ..... (16-1) 45-79-17-84

SESSION ORDINAIRE DE 1995-1996

## COMPTE RENDU INTÉGRAL

**Séance du mercredi 18 octobre 1995**

(7<sup>e</sup> jour de séance de la session)

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENCE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT

1. Procès-verbal (p. 1886).
2. Conférence des présidents (p. 1886).
3. Scrutins pour l'élection de délégués au Conseil de l'Europe et à l'Union de l'Europe occidentale (p. 1888).
4. Blanchiment des produits du crime. – Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi (p. 1888).

Article 1<sup>er</sup> (*suite*) (p. 1888)

Article 324-2 du code pénal (p. 1889)

Amendement n° 17 de M. Gérard Larcher. – M. Gérard Larcher. – Retrait.

Adoption de l'article du code.

Articles 324-3 à 324-9 du code pénal. – Adoption (p. 1889)

Adoption de l'article.

Article 2 (p. 1889)

Amendement n° 32 rectifié de M. Jacques Machet. – MM. Jacques Machet, Jean-Jacques Hyest, en remplacement de M. Paul Girod, rapporteur de la commission des lois ; Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice. – Retrait.

Adoption de l'article.

Article 3. – Adoption (p. 1890)

Article additionnel après l'article 3 (p. 1890)

Amendement n° 2 de la commission. – M. le rapporteur, le garde des sceaux. – Retrait.

Article 4 (p. 1892)

Amendements n° 3 et 4 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Division et articles additionnels après l'article 4 (p. 1892)

Amendement n° 18 de M. Gérard Larcher. – Réserve.

Amendements n° 19 à 25 de M. Gérard Larcher et sous-amendement n° 33 du Gouvernement. – MM. Gérard Larcher, le rapporteur, le garde des sceaux, Pierre Fauchon, vice-président de la commission des lois ; Guy Allouche. – Rejet de l'amendement n° 19 ; retrait des amendements n° 20, 22 et 23 ; adoption de l'amendement n° 21, du sous-amendement n° 33, de l'amendement n° 25 modifié et de l'amendement n° 24 insérant trois articles additionnels.

MM. le garde des sceaux, le président.

Amendement n° 18 (*précédemment réservé*) de M. Gérard Larcher. – MM. Gérard Larcher, le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption de l'amendement insérant une division additionnelle.

Article 5. – Adoption (p. 1899)

Article 6 (p. 1900)

Amendements n° 5 à 8 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption des quatre amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 7. – Adoption (p. 1900)

Article 8 (p. 1900)

Amendement n° 9 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles 9 à 12. – Adoption (p. 1901)

Intitulé du titre II (p. 1901)

Amendement n° 26 de M. Gérard Larcher. – Réserve.

Article 13. – Adoption (p. 1901)

Article 14 (p. 1902)

Amendement n° 10 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 15 (p. 1902)

Amendements n° 11 à 13 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption des trois amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 15 (p. 1902)

Amendement n° 27 de M. Gérard Larcher. – MM. Gérard Larcher, le rapporteur, le garde des sceaux, Michel Souplet. – Retrait.

Intitulé du titre II (*suite*) (p. 1904)

Amendement n° 26 (*précédemment réservé*) de M. Gérard Larcher. – Retrait.

Intitulé du projet de loi (p. 1904)

Amendements n° 14 rectifié du Gouvernement et 1 de la commission. – MM. le garde des sceaux, le rapporteur. – Adoption de l'amendement n° 14 rectifié rédigeant l'intitulé, l'amendement n° 1 devenant sans objet.

Vote sur l'ensemble (p. 1905)

MM. Louis Minetti, Germain Authié, Guy Cabanel.

Adoption du projet de loi.

5. Convention relative au blanchiment des produits du crime. – Adoption d'un projet de loi (p. 1905).

Discussion générale : MM. Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice ; Hubert Durand-Chastel, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 1907)

MM. Jacques Habert, Daniel Millaud, Louis Minetti, le rapporteur, le garde des sceaux.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

**6. Election de délégués au Conseil de l'Europe et à l'Union de l'Europe occidentale** (p. 1908).

**7. Trafic de stupéfiants en haute mer.** – Adoption d'un projet de loi (p. 1909).

Discussion générale : M. Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice.

**PRÉSIDENCE DE M. JEAN FAURE**

MM. Jean-Marie Girault, rapporteur de la commission des lois ; Germain Authié.

Clôture de la discussion générale.

Article 1<sup>er</sup>. – Adoption (p. 1910)

Article 2 (p. 1911)

Amendement n° 1 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption de l'amendement rédigeant l'article.

Intitulé du titre 1<sup>er</sup> (p. 1911)

Amendement n° 2 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption de l'amendement rédigeant l'intitulé.

Article 3 (p. 1911)

Amendements n° 3 et 4 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 4. – Adoption (p. 1912)

Article 5 (p. 1912)

Amendements n° 5 et 6 de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Articles 6 et 7. – Adoption (p. 1913)

Intitulé du projet de loi (p. 1913)

Amendement n° 7 rectifié de la commission. – MM. le rapporteur, le garde des sceaux. – Adoption de l'amendement modifiant l'intitulé.

Vote sur l'ensemble (p. 1913)

M. Louis Minetti.

Adoption du projet de loi.

**8. Transports.** – Discussion d'un projet de loi (p. 1913).

Discussion générale : M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports ; Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports ; M. Jean-François Le Grand, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Mme Anne Heinis, MM. Jacques Bimbenet, Félix Leyzour, Louis Minetti, Michel Souplet, René Régnauld.

Clôture de la discussion générale.

Mme le secrétaire d'Etat, M. René Régnauld.

Demande de réserve (p. 1927)

Demande de réserve des articles 1<sup>er</sup> à 3. – MM. Félix Leyzour, le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption.

Article additionnel après l'article 3 (p. 1927)

Amendement n° 73 du Gouvernement. – Mme le secrétaire d'Etat, M. le rapporteur. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 4 (p. 1928)

Amendements n° 3 et 4 de la commission. – M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 4 (p. 1929)

Amendement n° 67 rectifié de Mme Anne Heinis. – Mme Anne Heinis, M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 5 (p. 1929)

Amendements n° 82 et 5 de la commission. – M. le rapporteur, Mme le secrétaire d'Etat. – Adoption des deux amendements.

Adoption de l'article modifié.

Article 6 (p. 1930)

Amendements n° 6 rectifié, 7 rectifié, 8 de la commission et 68 rectifié de Mme Anne Heinis. – M. le rapporteur, Mmes le secrétaire d'Etat, Anne Heinis. – Retrait de l'amendement n° 7 rectifié ; adoption des amendements n° 6 rectifié, 8 et 68 rectifié.

Adoption de l'article modifié.

Renvoi de la suite de la discussion.

**9. Dépôt d'une proposition d'acte communautaire** (p. 1932).

**10. Renvois pour avis** (p. 1932).

**11. Dépôt de rapports** (p. 1932).

**12. Ordre du jour** (p. 1933).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTICE DE M. MICHEL DREYFUS-SCHMIDT vice-président

La séance est ouverte à quinze heures cinq.

**M. le président.** La séance est ouverte.

1

## PROCÈS-VERBAL

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

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

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

2

## CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

**M. le président.** La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des prochaines séances du Sénat, sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement.

### A. - Jeudi 19 octobre 1995 :

A neuf heures trente :

#### *Ordre du jour prioritaire*

1° Suite du projet de loi relatif aux transports (n° 383, 1994-1995) ;

A quinze heures :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures ;

#### *Ordre du jour prioritaire*

3° Suite du projet de loi relatif aux transports.

### B. - Mardi 24 octobre 1995 :

A neuf heures trente :

1° Quatre questions orales sans débat :

N° 201 de M. Christian Demuynck à M. le garde des sceaux, ministre de la justice (Délinquance des mineurs de moins de seize ans) ;

N° 203 de M. Jean-Jacques Robert à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'insertion professionnelle (Saturation du lycée Jules-Verne de Limours, Essonne) ;

N° 200 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports (Aménagement du carrefour de la RN 213 et accès vers les Hauts de Narbonne) ;

N° 198 de M. Roger Husson à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre (situation des anciens combattants d'Alsace-Moselle).

A seize heures :

#### *Ordre du jour prioritaire*

2° Projet de loi relatif à la partie législative du code général des collectivités territoriales (n° 226, 1994-1995).

La conférence des présidents a fixé au lundi 23 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.

### C. - Mercredi 25 octobre 1995 :

#### *Ordre du jour prioritaire*

A neuf heures trente :

1° Projet de loi autorisant la ratification de la convention sur la protection des Alpes (n° 128, 1994-1995) ;

2° Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord international de 1994 sur le café (n° 307, 1994-1995) ;

3° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République centrafricaine (n° 308, 1994-1995) ;

4° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République centrafricaine relative à la circulation et au séjour des personnes (n° 309, 1994-1995) ;

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune des deux projets de loi n° 308 et n° 309.

5° Projet de loi autorisant la ratification de la convention des Nations unies sur le droit de la mer (ensemble neuf annexes) et de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ensemble une annexe) (n° 325, 1994-1995) ;

6° Projet de loi autorisant la ratification du protocole additionnel à l'accord général de coopération entre les Etats de la commission de l'océan Indien (n° 326, 1994-1995) ;

7° Projet de loi autorisant la ratification du protocole n° 11 à la convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, portant restructuration du mécanisme de contrôle établi par la convention (ensemble une annexe) (n° 373, 1994-1995) ;

8° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali sur la circulation et le séjour des personnes (ensemble deux échanges de lettres) (n° 372, 1994-1995) ;

9° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali (n° 371, 1994-1995) ;

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune des deux projets de loi n° 372 et 371 ;

10° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Suède en vue d'éviter les doubles imposi-

tions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur les successions et sur les donations (n° 108, 1994-1995) ;

11° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'avenant à la convention fiscale du 21 octobre 1976 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Cameroun (n° 107, 1994-1995) ;

12° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (ensemble un protocole) (n° 407, 1994-1995) ;

13° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique 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 (ensemble un échange de lettres), signée à Paris le 31 août 1994, et un échange de lettres complétant l'article 29 de ladite convention, signé à Washington les 19 et 20 décembre 1994 (n° 408, 1994-1995) ;

En outre, à onze heures, il sera procédé au dépôt du rapport de la Cour des comptes :

A quinze heures :

14° Eventuellement, suite du projet de loi relatif à la partie législative du code général des collectivités territoriales.

D. - **Jeudi 26 octobre 1995**, à neuf heures trente et à quinze heures :

1° Scrutins pour l'élection de douze juges titulaires et de six juges suppléants de la Haute Cour de justice ;

2° Scrutin pour l'élection de six juges titulaires de la Cour de justice de la République et de leurs six suppléants ;

Les candidatures à la Haute Cour de justice et à la Cour de justice de la République devront être remises à la présidence, service de la séance, avant le mercredi 25 octobre à douze heures ; ces scrutins se dérouleront simultanément dans la salle des conférences ; les juges titulaires et les juges suppléants élus seront appelés, aussitôt après le scrutin, à prêter le serment prévu par les lois organiques ;

*Ordre du jour établi en application de l'article 48, troisième alinéa, de la Constitution*

3° Conclusions de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi (n° 343, 1994-1995) relative aux garanties offertes aux donateurs quant à l'utilisation des fonds collectés grâce à la générosité publique (n° 369, 1994-1995) ;

La conférence des présidents a fixé au mercredi 25 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ces conclusions ;

4° Conclusions de la commission des lois sur les propositions de loi (n° 406, 255 et 361, 1994-1995) relatives à la responsabilité pénale des élus locaux pour des faits d'imprudence ou de négligence commis dans l'exercice des fonctions (n° 32, 1995-1996) ;

La conférence des présidents a fixé :

- au mardi 24 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ces conclusions ;

- à trois heures, la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 18 octobre et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 25 octobre.

E. - **Mardi 31 octobre 1995**, à seize heures :

*Ordre du jour prioritaire*

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'action de l'Etat dans les plans de redressement du Crédit Lyonnais et du Comptoir des entrepreneurs (n° 3, 1995-1996).

La conférence des présidents a fixé :

- au lundi 30 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi ;

- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminée en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 18 octobre et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 30 octobre.

F. - **Jeudi 2 novembre 1995**, à neuf heures trente et à quinze heures :

*Ordre du jour prioritaire*

Suite du projet de loi relatif à l'action de l'Etat dans les plans de redressement du Crédit Lyonnais et du Comptoir des entrepreneurs.

G. - **Mardi 7 novembre 1995** :

A neuf heures trente :

1° Questions orales sans débat ;

A seize heures :

*Ordre du jour prioritaire*

2° Projet de loi instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes (n° 2, 1995-1996).

La conférence des présidents a fixé :

- au lundi 6 novembre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi ;

- à quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 18 octobre et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 6 novembre.

H. - **Mercredi 8 novembre 1995** :

*Ordre du jour prioritaire*

A neuf heures trente :

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'amendement au protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté le 25 novembre 1992 à Copenhague (n° 26, 1995-1996) ;

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Kirghizistan sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 9, 1995-1996) ;

3° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la République du Kirghizistan (n° 13, 1995-1996).

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi, n° 9 et 13.

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Ukraine sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 6, 1995-1996) ;

5° Projet de loi autorisant la ratification du traité d'entente et de coopération entre la République française et l'Ukraine (n° 384, 1994-1995) ;

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi, n° 6 et n° 384 ;

6° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Turkménistan sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 8, 1995-1996) ;

7° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification du traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et le Turkménistan (n° 11, 1995-1996) ;

La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi, n° 8 et n° 11 ;

8° Projet de loi, 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 Zimbabwe en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu, sur les gains en capital et sur la fortune (ensemble un protocole) (n° 10, 1995-1996) ;

A quinze heures :

Suite du projet de loi instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes.

I. - **Jeudi 9 novembre 1995 :**

A neuf heures trente :

*Ordre du jour prioritaire*

1° Suite du projet de loi instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes ;

A quinze heures :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

*Ordre du jour prioritaire*

3° Suite de l'ordre du jour du matin.

En outre, la conférence des présidents a fixé au mardi 14 novembre la séance du mois de novembre réservée par priorité à l'ordre du jour fixé par le Sénat.

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents qui ont été faites sous réserve de l'application de l'article 32, alinéa 4, du règlement pour les jours de séance autres que mardi, jeudi et vendredi et de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution ?...

Ces propositions sont adoptées.

3

### SCRUTINS POUR L'ÉLECTION DES DÉLÉGUÉS AU CONSEIL DE L'EUROPE ET A L'UNION DE L'EUROPE OCCIDENTALE

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les scrutins pour l'élection de six membres titulaires et de six membres suppléants représentant la France à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et à l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale.

En application des articles 2 et 3 de la loi n° 49-984 du 23 juillet 1949, la majorité absolue des votants est requise pour l'élection des titulaires et des suppléants.

Il va être procédé simultanément à ces deux scrutins, qui auront lieu dans la salle des conférences, en application de l'article 61 du règlement.

Je prie Mme Maryse Bergé-Lavigne et M. Daniel Millaud, secrétaires du Sénat, de bien vouloir présider les bureaux de vote.

Il va être procédé au tirage au sort de quatre scrutateurs titulaires et de deux scrutateurs suppléants qui se répartiront entre deux tables pour opérer le dépouillement des scrutins.

*(Le tirage au sort a lieu.)*

**M. le président.** Le sort a désigné :

Scrutateurs titulaires : MM. Jacques Bimbenet, Jacques Machet, Gérard Miquel et François Trucy.

Scrutateurs suppléants : MM. Aubert Garcia et Félix Leyzour.

Je déclare ouverts les scrutins pour l'élection de six membres titulaires et de six membres suppléants de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et de l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale.

Je vous indique que, pour être valables, les bulletins de vote ne peuvent comporter, pour chacun des scrutins, plus de six noms.

Les scrutins seront clos dans une heure.

4

### BLANCHIMENT DES PRODUITS DU CRIME

#### Suite de la discussion et adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi (n° 611, 1993-1994) portant adaptation de la législation française aux dispositions de la convention du Conseil de l'Europe relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime et tendant à améliorer la lutte contre le trafic de stupéfiants. [Rapport (n° 18, 1995-1996).]

#### Article 1<sup>er</sup> (suite)

**M. le président.** Nous avons hier, dans la discussion des articles, abordé l'examen de l'article 1<sup>er</sup>, dont je rappelle les termes :

« Art. 1<sup>er</sup>. - Après le chapitre III du titre II du livre troisième du code pénal, il est créé un chapitre IV intitulé : "Du blanchiment" comportant deux sections ainsi rédigées :

#### « Section I

« Du blanchiment simple et du blanchiment aggravé

« Art. 324-1. - Le blanchiment est le fait de faciliter, par tout moyen, la justification mensongère de l'origine des biens ou des revenus de l'auteur d'un crime ou d'un délit ayant procuré à celui-ci un profit direct ou indirect.

« Constitue également un blanchiment le fait d'apporter un concours à une opération de placement, de dissimulation ou de conversion du produit direct ou indirect d'un crime ou d'un délit.

« Le blanchiment est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 2 500 000 F d'amende. »

« Art. 324-2. - Le blanchiment est puni de dix ans d'emprisonnement et de 5 000 000 F d'amende :

« 1° Lorsqu'il est commis de façon habituelle ou en utilisant les facilités que procure l'exercice d'une activité professionnelle ;

« 2° Lorsqu'il est commis en bande organisée. »

« Art. 324-3. - Les peines d'amende mentionnées aux articles 324-1 et 324-2 peuvent être élevées jusqu'à la moitié de la valeur des biens ou des fonds sur lesquels ont porté les opérations de blanchiment. »

« Art. 324-4. - Lorsque le crime ou le délit dont proviennent les biens et les fonds sur lesquels ont porté les opérations de blanchiment est puni d'une peine privative de liberté d'une durée supérieure à celle de l'emprisonnement encouru en application des articles 324-1 ou 324-2, le blanchiment est puni des peines attachées à l'infraction dont son auteur a eu connaissance et si cette infraction est accompagnée de circonstances aggravantes, des peines attachées aux seules circonstances dont il a eu connaissance. »

« Art. 324-5. - Le blanchiment est assimilé, au regard de la récidive, à l'infraction à l'occasion de laquelle ont été commises les opérations de blanchiment. »

« Art. 324-6. - La tentative des délits prévus à la présente section est punie des mêmes peines. »

## « Section II

« Peines complémentaires  
applicables aux personnes physiques  
et responsabilité pénale des personnes morales

« Art. 324-7. - Les personnes physiques coupables des infractions définies aux articles 324-1 et 324-2 encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° L'interdiction, suivant les modalités prévues par l'article 131-27, d'exercer une fonction publique ou d'exercer l'activité professionnelle ou sociale dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise, cette interdiction étant définitive ou temporaire dans le cas prévu à l'article 324-2 et d'une durée de cinq ans au plus dans le cas prévu à l'article 324-1 ;

« 2° L'interdiction de détenir ou de porter, pour une durée de cinq ans au plus une arme soumise à autorisation ;

« 3° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ;

« 4° L'annulation du permis de conduire avec l'interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant cinq ans au plus ;

« 5° La confiscation d'un ou plusieurs véhicules appartenant au condamné ;

« 6° La confiscation d'une ou plusieurs armes dont le condamné est le propriétaire ou dont il a la libre disposition ;

« 7° La confiscation de la chose qui a servi ou était destinée à commettre l'infraction ou de la chose qui en est le produit, à l'exception des objets susceptibles de restitution ;

« 8° L'interdiction suivant les modalités prévues par l'article 131-26, des droits civiques, civils et de famille ;

« 9° L'interdiction de séjour suivant les modalités prévues par l'article 131-31 ;

« 10° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, de quitter le territoire de la République. »

« Art. 324-8. - L'interdiction du territoire français peut être prononcée dans les conditions prévues par l'article 131-30, soit à titre définitif, soit pour une durée de dix ans au plus, à l'encontre de tout étranger coupable de l'une des infractions définies aux articles 324-1 et 324-2.

« Art. 324-9. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2, des infractions définies aux articles 324-1 et 324-2. Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 ;

« 2° Les peines mentionnées à l'article 131-39.

« L'interdiction mentionnée au 2° de l'article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. »

Au sein de l'article 1<sup>er</sup>, nous en sommes parvenus au texte proposé pour l'article 324-2 du code pénal.

### ARTICLE 324-2 DU CODE PÉNAL

**M. le président.** Par amendement n° 17, M. Gérard Larcher propose de rédiger comme suit le texte présenté par l'article 1<sup>er</sup> pour l'article 324-2 du code pénal :

« Art. 324-2. - Le fait de participer par assistance, conseil ou fourniture de moyen à une opération de blanchiment est puni de dix ans d'emprisonnement et de 5 000 000 francs d'amende. »

La parole est à M. Larcher.

**M. Gérard Larcher.** Je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 17 est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le texte proposé pour l'article 324-2 du code pénal.

(Ce texte est adopté.)

### ARTICLES 324-3 À 324-9 DU CODE PÉNAL

**M. le président.** Sur les textes proposés pour les articles 324-3 à 324-9 du code pénal, je ne suis saisi d'aucun amendement.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix les textes proposés pour ces articles.

(Ces textes sont adoptés.)

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

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, modifié.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

### Article 2

**M. le président.** « Art. 2. - L'article 222-38 du code pénal est ainsi rédigé :

« Art. 222-38. - Est puni de dix ans d'emprisonnement et de 5 000 000 F d'amende le fait de faciliter, par tout moyen, la justification mensongère de l'origine des biens ou des revenus de l'auteur de l'une des infractions mentionnées aux articles 222-34 à 222-37 ou d'apporter son concours à une opération de placement, de dissimulation ou de conversion du produit de l'une de ces infractions. La peine d'amende peut être élevée jusqu'à la moitié de la valeur des biens ou des fonds sur lesquels ont porté les opérations de blanchiment.

« Lorsque l'infraction a porté sur des biens ou des fonds provenant de l'un des crimes mentionnés aux articles 222-34, 222-35 et 222-36, deuxième alinéa, son auteur est puni des peines prévues pour les crimes dont il a eu connaissance.

« Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatifs à la période de sûreté sont applicables aux infractions prévues par le présent article. »

Par amendement n° 32 rectifié, M. Machet propose, dans la première phrase du premier alinéa du texte présenté par cet article pour l'article 222-38 du code pénal :

1° Après le mot : « faciliter », d'insérer les mots : « en connaissance de cause, » ;

2° Après le mot : « apporter », d'insérer le mot : « sciemment ».

La parole est à M. Machet.

**M. Jacques Machet.** Cet amendement nous a été dicté par les préoccupations que j'ai développées longuement hier.

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

**M. Jean-Jacques Hiest, en remplacement de M. Paul Girod, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** A l'article 1<sup>er</sup>, M. Machet avait déposé un amendement similaire. Pour les raisons qui avaient alors été indiquées, il n'est pas utile de prévoir expressément le caractère intentionnel ; celui-ci a été visé et figurera donc dans les travaux préparatoires.

Aussi, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice.** Le Gouvernement s'en tient à la position qu'il a adoptée hier sur l'amendement n° 29 rectifié. Comme vient de l'expliquer parfaitement M. Hiest, le caractère intentionnel du délit de blanchiment apparaît très clairement. Il résulte à la fois des principes et de la volonté du Gouvernement, qui, je l'espère, seront ceux du législateur lorsque vous aurez adopté le projet de loi.

Je m'en remets donc à la sagesse du Sénat. Je rappelle que, hier, ce dernier a repoussé l'amendement n° 29 rectifié, malgré mon souci de conciliation, parce qu'il a suivi la position de principe rappelée par M. le rapporteur.

**M. Jacques Machet.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Machet.** Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir suivi le même cheminement qu'hier.

Monsieur Hiest, je tiens tout d'abord à saluer votre première intervention au Sénat en tant que rapporteur.

La commission a émis, comme hier, un avis défavorable : le mieux est l'ennemi du bien, a dit hier M. le rapporteur. J'en conviens. Aussi, je retire l'amendement n° 32 rectifié.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Très bien ! C'est là un premier succès pour M. Hiest. Quelle entrée tonitruante ! (*Sourires.*)

**M. le président.** Pour sa première intervention en tant que sénateur et rapporteur, M. Hiest vient effectivement de remporter un premier succès, dont il sera, j'en suis certain, reconnaissant à M. Machet ! (*Nouveaux sourires.*)

L'amendement n° 32 rectifié est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2 est adopté.*)

### Article 3

**M. le président.** « Art. 3. - Au 1° de l'article 704 du code de procédure pénale, les chiffres : "324-1 et 324-2" sont ajoutés après les chiffres : "314-2". » - (*Adopté.*)

### Article additionnel après l'article 3

**M. le président.** Par amendement n° 2, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose d'insérer, après l'article 3, un article additionnel ainsi rédigé :

« Après le titre dix-huitième du livre quatrième du code de procédure pénale, il est créé un titre dix-neuvième intitulé : "de la poursuite de certains actes de blanchiment" comportant un article ainsi rédigé :

« *Art. 706-47.* - Les actes de blanchiment incriminés par le chapitre IV au titre II du livre troisième du code pénal sont poursuivis selon les règles prévues pour l'infraction à l'occasion de laquelle ils ont été commis lorsque celle-ci est soumise à des règles de poursuites particulières. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hiest, rapporteur.** Compte tenu de l'étroite imbrication existant entre le blanchiment et l'infraction qui en est à l'origine, il paraît souhaitable de leur appliquer les mêmes règles de poursuites.

En effet, la condamnation d'un prévenu pour blanchiment supposerait l'établissement préalable de l'existence du délit principal. Or cet établissement nécessite parfois, compte tenu de la technicité de la matière, notamment dans le domaine financier, le respect de règles supplémentaires de procédure telles que la saisine de la Commission des opérations de bourse ou l'avis conforme de la Commission des infractions fiscales.

Si le blanchiment obéissait aux règles de droit commun, un tel avis ne serait pas requis, rendant ainsi possible la condamnation de son auteur dans des cas dans lesquels l'auteur de l'infraction principale aurait été mis hors de cause.

Le législateur a pris en compte ces éléments lors de la création du délit de blanchiment de fonds provenant du trafic de stupéfiants, dont la poursuite, l'instruction et le jugement obéissent aux mêmes règles que le trafic de stupéfiants lui-même - article 706-26 du code de procédure pénale.

La commission propose également de les prendre en considération, en alignant d'une manière générale le régime de la poursuite du blanchiment sur celui de l'infraction originelle.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Comme tous ceux qui ont suivi la discussion générale et les travaux en commission le savent, nous abordons là le principal point de discussion du projet de loi. Si vous le permettez, monsieur le président, je m'exprimerai un peu plus longuement qu'à l'accoutumée, car la question soulevée par cet amendement mérite un débat détaillé. J'espère finir par convaincre la commission que la proposition qu'elle défend n'est pas opportune.

Il s'agit de faire en sorte que les actes de blanchiment soient poursuivis selon les règles prévues pour l'infraction à l'occasion de laquelle ils ont été commis lorsque celle-ci est soumise à des règles de poursuites particulières.

Je me permets de rappeler l'histoire de cet amendement. En fait, il trouve son origine dans le souci d'un certain nombre de sénateurs, et de la commission des lois



qui les a soutenus, de faire suivre une procédure particulière au blanchiment qui résulterait de la fraude fiscale. En réalité, il s'agit de faire en sorte que la procédure du délit de fraude fiscale s'applique au blanchiment lorsque celui-ci provient de la fraude fiscale.

Pour répondre à cette question, on aurait pu imaginer de créer, à côté du délit général de blanchiment, un délit fiscal de blanchiment dans le code général des impôts, et non pas dans le code pénal.

La commission des lois retient la solution inverse. Dans le but de faire suivre au délit de blanchiment qui trouve son origine dans une fraude fiscale la procédure de la fraude fiscale, l'amendement n° 2 tend de manière générale à ce que le blanchiment suive la procédure de l'infraction particulière qui est à l'origine du blanchiment. Je tenais à le préciser, car tout le raisonnement que je vais développer maintenant repose sur cette analyse de l'amendement présenté par la commission.

D'abord, cet amendement est incertain dans sa portée juridique, et ce n'est pas au rapporteur de la commission des lois, M. Jean-Jacques Hyst, qui, pendant tant d'années dans l'autre chambre du Parlement, s'est montré l'un des meilleurs spécialistes des textes de procédure pénale, que je devrai dire que la procédure pénale, comme le droit pénal, doit être tout sauf incertaine, c'est même l'un des impératifs pour que les libertés et les droits fondamentaux soient respectés.

La rédaction de l'amendement n° 2 est concise et donc très générale. Par sa généralité même, elle ne permet pas de mesurer exactement sa portée. Les termes utilisés dans le texte ne sont d'ailleurs pas très précis. Par exemple, qu'en sera-t-il en matière de prescription ? Le blanchiment de l'abus de biens sociaux obéira-t-il au régime de la prescription de cette infraction qui fait par ailleurs aujourd'hui l'objet de nombreuses discussions, y compris sur la place publique ? En matière fiscale, qu'en sera-t-il dans le domaine de la prescription, dont les délais sont beaucoup plus longs : dix ans ?

Ce sont des questions tout à fait fondamentales, que l'amendement n° 2 soulève sans les résoudre. Il y a donc là une incertitude qui nous paraît, du point de vue de la procédure pénale, inquiétante.

Deuxième observation, le champ d'application de l'amendement est inutilement large.

Si l'on peut admettre - c'était le raisonnement originel de la commission des lois que je pourrais faire mien - que le blanchiment de la fraude fiscale est une infraction très proche de la fraude fiscale, l'amendement de la commission, pris à la lettre, conduira le blanchiment de diverses infractions autres que la fraude fiscale à obéir aux règles propres à ces infractions, sans que la justification puisse s'en faire clairement sentir puisqu'il n'y a pas la même proximité entre ces infractions et le blanchiment que celle qui peut exister entre la fraude fiscale et le blanchiment de la fraude fiscale.

Ainsi, cette rédaction permettrait de conditionner la mise en œuvre de l'action publique du chef de blanchiment d'infractions militaires ou de délits d'initiés aux règles propres à ces délits qui sont, par exemple, une plainte du ministre de la défense dans le domaine militaire ou un avis préalable de la Commission des opérations de bourse en matière d'initiés, ce qui ne semble naturellement pas justifié.

En réalité, le blanchiment - c'est précisément là, monsieur le rapporteur, que réside son efficacité - est une infraction qui, sans être tout à fait autonome par rapport aux délits qui sont à l'origine des fonds blanchis, notamment pour le *quantum* des peines, a sa logique propre, un

peu comme le recel par rapport à l'infraction principale. Ce qui est en cause dans le blanchiment, c'est la perversion des mécanismes économiques et financiers dans un but illicite. Dans ces conditions, peu importe, à la limite, le délit principal.

Voilà pourquoi le blanchiment, quel que soit le délit originel, est une infraction économique et financière. Je rappelle que le projet de loi prévoit d'ailleurs de soumettre le nouveau délit de blanchiment aux juridictions économiques et financières.

Telle est ma deuxième observation sur le caractère inutilement large du champ d'application de l'amendement, et qui traduit, en définitive, une légère incohérence avec le principe même du blanchiment.

Troisième observation - sur ce point, je partage les préoccupations de ceux, que je crois très nombreux et qui siègent sur toutes les travées, qui cherchent la plus grande efficacité en matière de poursuite contre le blanchiment - cet amendement va indiscutablement compliquer la tâche des parquets chargés de la poursuite. Or ce n'est naturellement pas le rôle de la loi, pas plus que ce n'est l'intention de la commission des lois. En effet, le caractère incertain de la rédaction de l'amendement va obliger le parquet qui ouvre une information pour blanchiment à citer expressément les délits principaux dont le blanchiment est poursuivi afin de prévenir toute nullité éventuelle tirée de l'inobservation des formalités procédurales propres à ces délits, qui, dans la rédaction de l'amendement de la commission, sont à l'origine et dont on suit la procédure. En effet, les personnes mises en examen et leurs avocats pourraient soutenir à tout bout de champ que l'action publique n'a pas été mise en œuvre ni menée dans les conditions correspondant aux procédures des délits d'origine, etc.

Or - je le souligne, monsieur le président - l'objet même de la création du délit général de blanchiment est justement de donner la possibilité au Parquet d'ouvrir une information sur la base d'éléments initiaux ne permettant pas forcément de préciser d'emblée de quelle sorte de blanchiment il s'agit.

Enfin, je crains que la rédaction proposée par la commission des lois n'enlève au Parquet toute possibilité de poursuivre à l'avenir le blanchiment de la fraude fiscale dans la mesure où, paradoxalement, elle ne règle pas véritablement cette question. En effet, pour donner une véritable compétence à la direction générale des impôts en cette matière, il faudrait créer un véritable délit fiscal dans le code général des impôts, ainsi que je l'ai indiqué au début de mon intervention.

On voit mal, en effet, sur quelle base les agents du fisc pourraient procéder aux vérifications nécessaires à l'établissement d'un dossier de blanchiment de la fraude fiscale si l'infraction en question demeure une infraction de pur droit commun, ce qui serait le cas si l'amendement n° 2 était adopté.

De plus, les craintes qui peuvent se manifester à juste titre s'agissant de la fraude fiscale sont injustifiées, car le texte du projet de loi y répond d'ores et déjà. Comme je l'ai dit dans mon intervention liminaire, le délit de blanchiment est un délit intentionnel. Il faudra donc, pour l'établir en matière fiscale, prouver que le prévenu savait que l'argent blanchi provenait d'une fraude fiscale. Or, le délit de fraude fiscale n'est pas un délit d'évidence.

Mes explications ont été un peu longues, monsieur le président, et je vous prie de bien vouloir m'en excuser. Cette proposition de la commission méritait d'être examinée en profondeur. Si elle a indiscutablement un aspect séduisant, elle présente néanmoins, comme je viens de

l'indiquer, beaucoup d'inconvénients. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement y est défavorable. Je crois d'ailleurs qu'il serait sage de la part de la commission d'envisager de le retirer.

**M. Pierre Fauchon**, *vice-président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale*. Monsieur le garde des sceaux, vous nous accablez !

**M. le président**. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 2 est-il maintenu ?

**M. Jean-Jacques Hyest**, *rapporteur*. M. le garde des sceaux vient de reconnaître que l'amendement n° 2 est séduisant dans la mesure où il vise à poursuivre mieux encore le délit de blanchiment. Mais les explications très complètes de M. Toubon prouvent qu'à vouloir trop bien faire on risque d'aboutir à l'effet inverse de celui qui est recherché.

Le dernier argument avancé par M. le garde des sceaux me paraît particulièrement pertinent, et c'est le motif pour lequel je retire l'amendement n° 2.

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

#### Article 4

**M. le président**. « Art. 4. - L'article 415 du code des douanes est ainsi rédigé :

« Art. 415. - Seront punis d'un emprisonnement de deux à dix ans, de la confiscation des sommes en infraction ou d'une somme en tenant lieu lorsque la saisie n'a pas pu être prononcée et d'une amende comprise entre une et cinq fois la somme sur laquelle a porté l'infraction ou la tentative d'infraction, ceux qui auront, par exportation, importation, transfert ou compensation, procédé ou tenté de procéder à une opération financière entre la France et l'étranger portant sur des fonds provenant, directement ou indirectement, d'une contravention de troisième, quatrième ou cinquième classe ou d'un délit prévu au code des douanes ou d'une infraction à la législation sur les substances ou plantes vénéneuses classées comme stupéfiants. »

Par amendement n° 3, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le texte présenté par cet article pour l'article 415 du code des douanes, de remplacer le mot : « provenant » par les mots : « qu'ils savaient provenir ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyest**, *rapporteur*. Monsieur le président, il paraît important à la commission de conserver le caractère intentionnel du délit douanier de blanchiment. En effet, si le principe général selon lequel il n'y a ni crime ni délit sans intention de le commettre est posé dans l'article 121-3 du code pénal, il n'en est pas de même dans le code des douanes. Une absence de précision à cet égard pourrait prêter à confusion. Telle est la raison du dépôt de l'amendement n° 3 que le Gouvernement, je pense, va trouver bienvenu.

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

**M. Jacques Toubon**, *garde des sceaux*. Compte tenu de l'article 121-3 du code pénal, il ne serait pas utile de procéder ainsi que le propose la commission. Mais il est vrai que, à partir du moment où le caractère intentionnel figure dans le code pénal, le fait de ne pas le mentionner dans le code des douanes peut entraîner un effet inverse de celui que nous souhaitons, à savoir l'instauration d'un délit intentionnel. La volonté du législateur pourrait en effet être mal interprétée.

Le Gouvernement émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 3.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président**. Par amendement n° 4, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le texte présenté par l'article 4 pour l'article 415 du code des douanes, de remplacer les mots : « d'une contravention de troisième, quatrième ou cinquième classe ou d'un délit prévus » par les mots : « d'un délit prévu ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyest**, *rapporteur*. Il ne paraît pas justifié d'étendre le délit douanier de blanchiment aux contraventions douanières de troisième, de quatrième et de cinquième classes.

En effet, la contravention de troisième classe vise des faits de contrebande ou des fausses déclarations de marchandises peu sensibles. Les pénalités encourues sont d'ailleurs relativement faibles.

La contravention de quatrième classe a été abrogée par la loi du 8 juillet 1987. Il n'y a donc pas lieu d'y faire référence.

Enfin, la contravention de cinquième classe tend à réprimer des manquements à des obligations légales telles que le refus d'un conducteur d'obtempérer aux injonctions des agents des douanes ou le refus d'un capitaine de navire de présenter son journal de bord. Par leur objet même, ces manquements sont insusceptibles de blanchiment.

Voilà pourquoi la commission vous propose, mes chers collègues, de supprimer la référence aux contraventions de troisième, de quatrième et de cinquième classes du code des douanes, insérée dans la nouvelle rédaction de l'article 415 de ce même code.

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

**M. Jacques Toubon**, *garde des sceaux*. Pour les raisons que vient d'exposer M. le rapporteur, le Gouvernement émet un avis favorable sur cet amendement.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

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

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

*(L'article 4 est adopté.)*

#### Division et articles additionnels après l'article 4

**M. le président**. Par amendement n° 18, M. Gérard Larcher propose d'insérer, après l'article 4, une division additionnelle ainsi rédigée :

« Chapitre ...

« Dispositions relatives à l'amélioration de la lutte contre le blanchiment ».

La parole est à M. Gérard Larcher.

**M. Gérard Larcher**. Monsieur le président, je demande la réserve de cet amendement jusqu'après le vote sur l'amendement n° 25. Il paraît en effet préférable de connaître le sort qui sera réservé par le Sénat aux amendements n° 19 à 25 avant de créer éventuellement une division additionnelle.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cette demande de réserve ?

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Favorable.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix la demande de réserve de l'amendement n° 18, acceptée par la commission et par le Gouvernement.

*(La réserve est ordonnée.)*

**M. le président.** Par amendement n° 19, M. Gérard Larcher propose d'insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le quatrième alinéa (3°) de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 90-614 du 12 juillet 1990 relative à la participation des organismes financiers à la lutte contre le blanchiment des capitaux provenant du trafic de stupéfiants est complété par les mots suivants : "ainsi qu'aux courtiers d'assurances ou de réassurances". »

La parole est à M. Gérard Larcher.

**M. Gérard Larcher.** L'amendement n° 19 vise à élargir et à préciser la participation des organismes financiers, plus particulièrement des courtiers en assurances ou en réassurances, à la lutte contre le blanchiment des capitaux.

Le courtage en assurances représente plus de 30 p. 100 du chiffre d'affaires total du marché de l'assurance. Ces intermédiaires financiers étant les seuls à avoir un contact avec leurs clients, ils sont donc les mieux placés, à mes yeux, pour détecter un risque de blanchiment. Or, jusqu'à présent, c'est seulement sur l'opérateur final, c'est-à-dire les sociétés d'assurances, les sociétés de bourse et les banques, que pèse l'obligation de déclaration de soupçon.

Sans doute me répondra-t-on qu'il y a toujours l'assureur final qui est l'opérateur. Il n'empêche que le contact direct permet d'avoir des soupçons quant à un risque de blanchiment ou de mettre en évidence un tel délit. Voilà pourquoi je souhaite que soit formellement incluse la profession de courtier d'assurances ou de réassurances dans le dispositif prévu par la loi n° 90-614 du 12 juillet 1990.

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

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Avec l'amendement n° 19, nous entamons l'examen des amendements visant à modifier la loi du 12 juillet 1990, ce qui pose certains problèmes par rapport au texte qui nous est proposé.

S'agissant de l'amendement n° 19, la commission des lois, tout en reconnaissant l'existence d'un problème, a émis un avis défavorable. Il ne lui a pas paru de bonne législation, en effet, de modifier des éléments intéressant une profession sans concertation préalable avec cette dernière et sans un examen approfondi des conséquences d'une telle décision.

De plus, le problème posé par l'amendement n° 19 est extrêmement complexe dans la mesure où les professions visées sont soumises à des réglementations différentes. Leur imposer aujourd'hui une obligation de déclaration de soupçon sans les avoir consultées paraît donc quelque peu prématuré à la commission.

C'est pourquoi la commission a émis un avis défavorable sur l'amendement n° 19. Il en ira d'ailleurs de même, pour des motifs identiques, s'agissant d'autres amendements, ce qui ne veut pas dire que le problème posé par M. Gérard Larcher n'est pas réel.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Je voudrais simplement signaler que, sur le principe, nous ne sommes pas défavorables à ce que l'obligation de déclaration de soupçon, à laquelle sont assujetties actuellement les entreprises d'assurances et les mutuelles, soit étendue aux courtiers d'assurances. S'il n'y a certes pas d'objection de principe à avoir sur ce point, l'introduction d'une telle disposition aurait néanmoins mérité, comme vient de le dire M. le rapporteur, qu'une concertation préalable soit engagée avec les professionnels intéressés.

C'est pourquoi, pour concilier mon accord de principe et la réserve que je viens d'évoquer, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 19, repoussé par la commission et pour lequel le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 20, M. Gérard Larcher propose d'insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 2 de la loi n° 90-614 du 12 juillet 1990 relative à la participation des organismes financiers à la lutte contre le blanchiment des capitaux provenant du trafic de stupéfiants, les mots : "les opérations dont elles ont connaissance et qui portent sur des sommes qu'elles savent provenir de l'une des infractions visées à l'article 3" sont remplacés par les mots : "les sommes ou opérations portant sur des sommes lorsque celles-ci paraissent provenir du trafic de stupéfiants ou de l'activité d'organisations criminelles". »

La parole est à M. Gérard Larcher.

**M. Gérard Larcher.** Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, si j'ai bien compris, mes propositions sont prématurées, et il faut attendre le résultat de la concertation ! Le seul problème, c'est que les milieux qui procèdent au blanchiment n'ont pas attendu le résultat de la concertation pour mettre en œuvre, et ce depuis longtemps, un certain nombre de procédures !

Samedi dernier, le procureur général anti-mafia, à Florence, faisait état des liens existant entre les mafias russe et italienne et annonçait que 35 p. 100 du réseau bancaire et 40 p. 100 du réseau d'assurances entre ces deux pays servaient au blanchiment de l'argent. J'espère donc que nous n'aurons pas à réexaminer les propositions que j'avance aujourd'hui trop tardivement !

L'amendement n° 20 s'inscrit dans la continuité du texte précédent. Les notaires, les commissaires-priseurs et les avocats ont à connaître, dans l'exercice de leur profession, d'un certain nombre d'opérations. Il me paraît important qu'ils puissent faire des déclarations de soupçon et participer ainsi réellement à la lutte contre le blanchiment.

Certes, ce n'est pas de gaieté de cœur que j'envisage de soumettre ces professions à de telles déclarations. Mais c'est une réalité que nous avons à vivre, et il faut savoir ce que nous voulons !

Aujourd'hui, les membres des réseaux de type mafieux ou de criminalité organisée ne portent sans doute plus de chaussures vernies, de chapeau à bord roulé et d'œillet (*sourires*) ; ils utilisent l'électronique et un certain nombre de moyens modernes. Ils sont moins identifiables en sortant de leur voiture qu'ils ne l'étaient voilà trente ans. Par

conséquent, il nous faut nous adapter, et ne plus nous battre avec un fusil Lebel contre des fusées balistiques du troisième millénaire !

Je souhaiterais connaître l'avis de la commission et du Gouvernement sur l'amendement n° 20.

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

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** L'amendement n° 20 vise à modifier l'article 2 de la loi du 12 juillet 1990 concernant les déclarations au procureur de la République que doivent faire certaines professions intervenant dans les mouvements de capitaux.

La commission ne peut admettre que l'on puisse saisir le Parquet sur de simples soupçons, sans avoir la certitude qu'une infraction a été commise. Elle souhaite donc en demeurer au droit actuel : le procureur de la République est saisi par celui qui sait que les sommes proviennent d'un trafic de capitaux ou d'activités d'organisations criminelles.

C'est la raison pour laquelle la commission est défavorable à cet amendement.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Le sentiment du Gouvernement est différent de celui de la commission, même si nous aboutissons au même résultat : je suis défavorable à l'amendement n° 20.

On peut parfaitement comprendre et l'objectif de M. Larcher et l'évolution de la loi de 1990 que cet amendement emporterait.

Nous sommes tous très attachés à donner la plus grande efficacité à toutes les dispositions relatives à la lutte contre le blanchiment, mais l'adoption de ce texte aurait pour conséquence que les professions non financières devraient dénoncer les faits au Parquet non plus seulement, comme c'est le cas aujourd'hui, lorsqu'elles savent que les sommes en cause proviennent du trafic de stupéfiants ou du crime, mais lorsque ces sommes leur paraîtraient provenir d'activités criminelles. On passe donc de la certitude au soupçon.

Une telle évolution serait, bien entendu, de nature à faciliter les déclarations, puis l'engagement des poursuites par le Parquet. Mais il faut être clair : il pourrait en résulter aussi de grands changements, et pour les professions concernées et pour leurs clients.

Je crois, comme la commission, qu'il n'est pas possible d'adopter une telle mesure sans un examen préalable approfondi.

Ainsi, les avocats et les conseils juridiques seraient directement concernés par ce texte.

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Oui !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Or pouvons-nous, au regard des droits de la défense, nous engager si facilement dans une telle modification ? Ne vaut-il pas mieux cibler les professions concernées ? Je viens de parler des avocats, mais peuvent également être touchés les notaires, les experts comptables, les commissaires-priseurs, les agents immobiliers, etc.

C'est pourquoi il me semble que la Chancellerie doit d'abord conduire une concertation avec les professions intéressées. J'y suis, pour ma part, tout à fait prêt, d'autant – et ce sera mon dernier argument – qu'il ne se passera rien si une telle législation est imposée aux professions concernées.

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Comme pour les banques !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Effectivement, monsieur Hyst, comme pour les banques avec la loi de 1990.

Si nous agissons ainsi, c'est clair, la loi sera votée et promulguée, mais elle ne sera pas appliquée.

Pour toutes ces raisons, qui me paraissent très fortes, je souhaiterais, comme votre commission des lois, que vous ne reteniez pas l'amendement n° 20.

**M. Pierre Fauchon, vice-président de la commission.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le vice-président de la commission.

**M. Pierre Fauchon, vice-président de la commission.** Je crois devoir attirer l'attention du Sénat – car, si j'ai bien compté, le vote qui est intervenu tout à l'heure sur l'amendement n° 19 était assez juste – sur le fait que nous traitons ici de questions qui posent des problèmes de principe d'une extrême gravité.

Bien sûr, mes chers collègues, nous sommes tous sensibles au caractère envahissant de cette délinquance. Mais le droit pénal traite précisément de délinquances de toutes sortes, qui sont toutes plus ou moins envahissantes !

Il n'empêche que la défense des droits de l'homme ne peut s'accommoder que d'un droit pénal strict, de manière à éviter des abus et des injustices qui seraient encore plus choquants.

Adopter l'amendement de M. Larcher, ce serait aboutir à un véritable délabrement de ce droit strict. Ce serait la loi des suspects !

**M. Gérard Larcher.** Non !

**M. Pierre Fauchon, vice-président de la commission.** J'émet donc une objection de principe à l'encontre de votre amendement. Peut-être avez-vous raison, monsieur Larcher – j'en doute – mais on ne peut pas voter un tel texte dans l'improvisation.

La règle, dans chacune des deux assemblées – en tout cas au Sénat – consiste à ne pas légiférer à l'égard de professions, spécialement de professions qui sont investies de responsabilités aussi délicates que celles qu'ont à exercer les avocats et les notaires, sans avoir entendu leurs représentants. C'est un préalable qui me paraît tout à fait nécessaire.

Votre idée se défend, monsieur Larcher, mais elle appelle une réflexion plus approfondie et, peut-être, une rédaction différente.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 20.

**M. Gérard Larcher.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Gérard Larcher.** J'ai bien entendu l'argument de M. Fauchon.

Qu'il me permette cependant de lui dire que le Parlement est souverain !

Par ailleurs, c'est la loi de 1990 qui a commencé le délabrement auquel il a fait allusion. Pourquoi s'arrêter aux banques et aux compagnies d'assurance ?

J'ai toutefois bien entendu les arguments de M. le garde des sceaux : il faut entamer dès maintenant, nous dit-il, une réflexion avec les professions concernées, car le problème se pose avec acuité.

Je souhaite, monsieur le garde des sceaux, que cette réflexion soit conduite, afin que nous puissions obtenir une réponse réellement offensive face aux problèmes posés.

L'amendement n° 19 a connu un sort négatif, c'est vrai, mais le résultat du scrutin a traduit l'intérêt de la Haute Assemblée pour cette question.

Quoi qu'il en soit, je retire l'amendement n° 20, fort de l'engagement de M. le garde des sceaux.

**M. le président.** L'amendement n° 20 est retiré.

Par amendement n° 21, M. Gérard Larcher propose d'insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

« La dernière phrase du second alinéa de l'article 15 de la loi n° 90-614 du 12 juillet 1990 précitée est complétée par les mots : "ainsi que dans le but de renseigner les services des autres Etats exerçant des compétences analogues dans les conditions prévues à l'article 22 de la présente loi". »

La parole est à M. Gérard Larcher.

**M. Gérard Larcher.** Le caractère international du blanchiment, que chacun reconnaît, impose d'obtenir des Etats étrangers les informations nécessaires et les éléments de preuve indispensables à toute poursuite judiciaire. Il nécessite un recours toujours croissant à la coopération internationale, tant administrative que judiciaire. Celle-ci doit donc être facilitée et développée.

A cette fin, il serait particulièrement utile au service TRACFIN de pouvoir mieux renseigner, aux seules fins de lutte contre le blanchiment, les services étrangers aux compétences analogues. En effet, le trafic ne connaît pas de frontière !

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

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** La commission a considéré que cet amendement pouvait avoir une utilité, mais elle se demande s'il faut modifier en ce sens la loi du 12 juillet 1990.

De surcroît, un problème délicat d'équilibre se pose entre TRACFIN et l'autorité judiciaire.

C'est pourquoi la commission souhaiterait recueillir l'avis du Gouvernement avant de se prononcer.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Le Gouvernement peut être favorable à l'amendement n° 21, sous réserve de bien en préciser le champ d'application.

Vouloir améliorer la coopération internationale, idée qui sous-tend cet amendement, est judicieux et TRACFIN peut très bien répondre à une demande d'assistance d'une autorité étrangère qui exerce des compétences analogues. Aucun problème ne se pose à cet égard et, de ce point de vue, je suis favorable à l'amendement de M. Larcher.

Mais on ne doit pas pour autant modifier l'équilibre de la loi du 12 juillet 1990.

**M. Jean-Jacques Hyest rapporteur.** Voilà !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Il doit être tout à fait clair qu'il ne s'agit nullement de donner à TRACFIN un droit de communication autonome, et notamment la possibilité de mener des investigations de sa propre initiative. Il s'agit simplement de lui permettre d'accomplir la tâche de coopération internationale que l'article 22 de la loi du 12 juillet 1990 lui a confiée, en renseignant utilement ses homologues étrangers.

Sous réserve de cette interprétation, je suis favorable à l'amendement n° 21.

**M. le président.** Quel est, dans ces conditions, l'avis de la commission ?

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** La commission souhaite que soit préservé l'équilibre de la loi de 1990. Mais, à partir du moment où le Gouvernement nous rassure, nous sommes prêts à le suivre !

Je déplore néanmoins que M. le garde des sceaux ait eu à préciser à ce point l'interprétation qu'il faut donner à cet amendement.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Mes propos figureront au *Journal officiel* !

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Certes ! Mais j'aurais préféré que le texte soit lisible sans que l'on ait besoin d'avoir recours au *Journal officiel* pour prendre connaissance des débats préparatoires !

Sous ces réserves, la commission ne peut qu'émettre un avis favorable sur cet amendement.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

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

Par amendement n° 22, M. Gérard Larcher propose d'insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

« La dernière phrase du dernier alinéa de l'article 16 de la loi n° 90-614 du 12 juillet 1990 est ainsi rédigée : "Il peut recevoir des officiers de police judiciaire et des autorités de contrôle ainsi que des administrations de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics toutes les informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission. Dans ce cas, les dispositions de l'article 226-13 du code pénal ne sont pas applicables". »

La parole est à M. Gérard Larcher.

**M. Gérard Larcher.** Le présent amendement a pour objet d'autoriser les administrations de l'Etat et les collectivités locales, qui peuvent parfois être confrontées à des opérations d'investissement suspectes au regard du délit de blanchiment, à porter directement à la connaissance de TRACFIN les informations nécessaires pour permettre à ce service de jouer pleinement son rôle d'organe centralisateur d'informations et d'analyser les déclarations qui lui sont faites.

Lors des travaux de la mission d'information sur les accords de Schengen, mise en place par la Haute Assemblée, nous nous sommes aperçus que certaines opérations immobilières, notamment dans le cadre des villes nouvelles, avaient parfois un caractère suspect : on avait recours à des sociétés civiles immobilières financées par des crédits hypothécaires aux Pays-Bas, eux-mêmes refinancés au Luxembourg. Nous avons également découvert, dans le sud de la France, certaines affaires financées par des réseaux italiens.

Dans le cadre de la décentralisation, les collectivités locales ont aujourd'hui des pouvoirs de décision importants. Permettre aux maires de faire connaître leurs soupçons éventuels devrait contribuer à lutter contre le risque de blanchiment !

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

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** La commission est défavorable à cet amendement.

En effet, TRACFIN est un service de renseignements et le pouvoir d'enquête appartient à la police judiciaire. De ce point de vue, l'amendement est en contradiction avec la loi de 1990. Il peut se révéler très dangereux.

En outre, imaginez un maire qui, saisi d'une demande de permis de construire d'une superbe propriété, soupçonne que les fonds ont une origine douteuse et qu'il s'agit d'une opération de blanchiment. Au nom de quoi va-t-il saisir TRACFIN ?

Enfin, si TRACFIN peut être saisi par tout un chacun, où allons-nous ? Il y aura des déclarations dans tous les sens !

Le maire doit simplement vérifier que le code de l'urbanisme est bien respecté.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Comme la commission, je suis défavorable à cet amendement.

Il est vrai que, formellement, son auteur ne vise que de la levée du secret professionnel auquel sont astreintes les administrations qui, à l'occasion de leur mission, peuvent acquérir la connaissance d'informations utiles à TRACFIN. Mais, ce faisant, il confère à ce service purement administratif, je le rappelle, un véritable pouvoir d'enquête, ce qui est en contradiction avec la logique de la loi du 12 juillet 1990, tout entière orientée vers la participation des entreprises et des milieux financiers à la lutte contre le blanchiment.

Ajoutons à cela qu'une entreprise écartée d'un marché après une transmission faite à TRACFIN en vertu du système qui nous est proposé pourrait soutenir que TRACFIN a émis un avis en réponse à la transmission de l'information, ce qui n'est pas prévu par la loi. Par conséquent, la décision serait tout à fait irrégulière et il y aurait, à l'évidence, un risque de contentieux.

D'ailleurs, de manière générale, je suis très défavorable – tout garde des sceaux se doit de l'être – à ce que des services de nature administrative soient dotés de pouvoirs exorbitants du droit commun alors qu'ils ne sont pas placés sous le contrôle de l'autorité judiciaire, garante, je le rappelle, des libertés individuelles.

S'agissant des collectivités locales, monsieur le sénateur-maire de Rambouillet, il me paraîtrait plus judicieux d'avoir recours plus souvent que ce n'est le cas aujourd'hui à la procédure du contrôle de légalité.

Il est clair que, bien souvent, les difficultés – le mot est pudique ! – qui apparaissent après quelques années pourraient être évitées si, au moment où la délibération a été émise et rendue exécutoire en vertu de la loi de décentralisation, le préfet avait fait assurer un contrôle de légalité par le tribunal administratif.

Je l'ai dit aux juges administratifs lorsque je les ai reçus, à plusieurs reprises, je le répéterai demain encore, lorsque je recevrai à la Chancellerie les représentants des cours administratives d'appel : notre pays a la grande chance de posséder deux ordres juridictionnels, la juridiction administrative et la juridiction judiciaire ; et bien des pays qui en sont dépourvus envient notre système. Compte tenu de l'évolution constante vers la décentralisation que nous connaissons, et qui est heureuse pour notre société, il nous faut mieux utiliser les vertus de la juridiction administrative pour aboutir à une meilleure application des lois. Chacun n'aura qu'à s'en féliciter.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix l'amendement n° 22.

**M. Guy Allouche.** Je demande la parole contre l'amendement.

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

**M. Guy Allouche.** Mon cher collègue, je voterai contre votre amendement car, si je peux souscrire à votre démarche intellectuelle – nous sommes tous attachés à la

lutte contre la fraude et contre le blanchiment de l'argent sous toutes ses formes – je crains néanmoins que vous ne suscitez un climat de suspicion généralisée.

A travers différents amendements, vous souhaitez étendre cette lutte à bien des professions et, en l'espèce, aux collectivités locales. Cela ne pourrait se faire qu'après une large concertation avec les intéressés, car on ne modifie pas les règles de fonctionnement d'une profession, par exemple, par le biais d'un simple amendement, fût-il intéressant.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les collectivités locales, M. le rapporteur l'a dit, le maire qui est sollicité doit vérifier si le permis de construire est conforme au code de l'urbanisme. Au-delà, croyez-vous que, dans la situation actuelle de l'emploi, sa première préoccupation sera de vérifier d'où vient l'argent ? Intéressé par le nombre d'emplois susceptibles d'être créés, il fera tout pour qu'une entreprise s'installe sur le territoire de sa commune et il vous répondra qu'il n'est pas habilité à effectuer des recherches sur l'origine frauduleuse ou non des fonds.

Votre démarche est donc intéressante, mon cher collègue, mais, en l'état actuel des choses, elle est inapplicable.

**M. Gérard Larcher.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Gérard Larcher.** C'est vrai, monsieur Allouche, notre préoccupation première, aujourd'hui, c'est l'emploi. Mais la lutte contre le blanchiment est également l'affaire de tous les citoyens, particulièrement de ceux qui en représentent d'autres, c'est-à-dire les élus.

Aussi ne faut-il pas – c'est un risque que M. le garde des sceaux a justement souligné – se contenter de déléguer cette responsabilité à la seule administration.

Monsieur le garde des sceaux, j'ai bien entendu vos arguments, notamment celui qui avait trait au contrôle de la légalité. Il est vrai que les tribunaux administratifs pourraient être saisis plus souvent.

Au bénéfice de votre démonstration, je retire l'amendement n° 22 et, par avance, l'amendement n° 23.

**M. le président.** Les amendements n° 22 et 23 sont retirés.

Par amendement n° 24, M. Gérard Larcher propose d'insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 25 de la loi n° 90-614 du 12 juillet 1990 précitée est ainsi rédigé :

« Art. 25.-I. – Les personnes physiques ou morales autres que les établissements de crédit, qui font profession habituelle d'effectuer des opérations de change manuel adressent, avant de commencer leurs opérations, une déclaration d'activité à la Banque de France. Elles sont inscrites au registre du commerce et des sociétés, quelle que soit leur nature juridique.

« Constitue une opération de change manuel, au sens de la présente loi, l'échange immédiat de billets ou monnaies libellés en devises différentes. Toutefois, les changeurs manuels peuvent accepter, en échange des espèces qu'ils délivrent aux clients, un règlement par un autre moyen de paiement.

« L'exercice de la profession de changeur manuel est interdit à toute personne qui n'a pas souscrit la déclaration visée ci-dessus ou qui a fait l'objet de l'une des condamnations ou mesures visées à l'article 13 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée.

« Les changeurs manuels sont tenus à tout moment de justifier soit d'un capital libéré, soit d'une caution d'un établissement de crédit ou d'une entreprise d'assurance, dont le montant est fixé par un règlement du comité de la réglementation bancaire.

« Les changeurs manuels tiennent un registre des transactions.

« II. - Pour l'application de la présente loi :

« - le comité de la réglementation bancaire peut, par voie de règlement, soumettre les changeurs manuels à des règles particulières ;

« - la commission bancaire exerce le pouvoir disciplinaire sur les changeurs manuels ;

« - le secrétariat général de la commission bancaire exerce le contrôle, notamment sur place, des changeurs manuels dans les conditions prévues aux articles 39 à 41 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée ; les agents chargés du contrôle sur place peuvent procéder au contrôle de caisse ;

« - les agents des douanes peuvent également exercer, pour le compte de la commission bancaire, le contrôle sur place des changeurs manuels dans les conditions prévues à l'article 25 bis de la présente loi.

« Nonobstant toute disposition législative contraire, la commission bancaire et l'administration des douanes peuvent, pour l'application des dispositions de la présente loi, se faire communiquer les informations nécessaires.

« III. - Si un changeur manuel a enfreint une disposition de la présente loi ou des textes réglementaires pris pour son application, la commission bancaire peut prononcer l'une des sanctions disciplinaires suivantes :

« - l'avertissement ;

« - le blâme ;

« - l'interdiction d'exercer la profession de changeur manuel.

« En outre, la commission bancaire peut prononcer soit à la place, soit en sus de ces sanctions, une sanction pécuniaire au plus égale à 250 000 francs.

« Les sommes correspondantes sont recouvrées par le Trésor public et versées au budget de l'Etat.

« IV. - Est passible des peines prévues à l'article 77 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée, toute personne, agissant soit pour son propre compte, soit pour le compte d'une personne morale, qui enfreint l'une des interdictions prévues au présent article.

« Est passible des peines prévues à l'article 79 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée toute personne agissant soit pour son propre compte, soit pour le compte d'une personne morale et faisant profession habituelle d'effectuer des opérations de change manuel qui, après mise en demeure, ne répond pas aux demandes d'informations de la commission bancaire, qui met obstacle de quelque manière que ce soit à l'exercice de sa mission de contrôle ou qui, sciemment, lui communique des renseignements inexacts.

« Les dispositions de l'article 85 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée sont applicables aux procédures relatives aux infractions prévues au présent paragraphe. »

La parole est à M. Gérard Larcher.

**M. Gérard Larcher.** Avec cet amendement, nous abordons un tout autre sujet.

Je le disais hier, les circuits de blanchiment ont la flexibilité nécessaire pour s'adapter aux mesures que nous mettons en place, notamment celles de la loi de 1990.

Ainsi, nous voyons fleurir dans notre pays une nouvelle profession, forte aujourd'hui de 1 200 membres, et qui enregistre un taux de croissance élevé - je ne sais s'il est créateur d'emplois ! c'est la profession de changeur manuel.

Le présent amendement a pour objet de préciser les dispositions de l'article 25 de la loi du 12 juillet 1990 afin de renforcer le contrôle sur ces changeurs manuels.

Au premier alinéa, il est précisé que tous les changeurs manuels doivent être inscrits au registre du commerce et des sociétés. Cette précision vise en particulier les associations, car l'on sait qu'un certain nombre d'associations créées peuvent tomber entre les mains de réseaux « blanchisseurs » d'argent sale. Ces associations, jusqu'à présent, n'étaient pas inscrites au registre du commerce.

Le deuxième alinéa du paragraphe I introduit une définition des opérations de change manuel.

Le quatrième alinéa astreint les changeurs manuels à disposer d'un capital et d'une garantie financière dont le montant sera fixé par le comité de la réglementation bancaire.

Au paragraphe II, je propose de préciser les compétences en matière de réglementation et de contrôle des changeurs manuels. Ce paragraphe dispose notamment que les contrôles sur place peuvent être exercés pour le compte de la commission bancaire, concurremment par le secrétariat général de la commission bancaire et par les agents des douanes, dans des conditions qui sont précisées, pour ces derniers, dans l'amendement n° 25 que j'aurai à défendre dans quelques instants.

Le paragraphe II prévoit également explicitement la levée des règles de secret professionnel afin de permettre à la commission bancaire et à l'administration des douanes d'échanger les informations nécessaires.

Quant au deuxième alinéa du paragraphe IV, il vise à compléter les sanctions pénales qui peuvent être infligées aux changeurs manuels, par analogie avec celles dont sont passibles les établissements de crédit.

Enfin, le troisième alinéa du paragraphe IV dispose que les autorités judiciaires pourront demander tous avis et informations utiles à la commission bancaire, qui pourra de son côté se constituer partie civile.

Je l'ai dit hier dans la discussion générale, il s'agit là d'un point important : mettre en place un réel contrôle des changeurs manuels constituerait une singulière avancée.

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

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** La commission est perplexe, car cet amendement modifie complètement la législation relative à la profession de changeur manuel.

Elle estime qu'il est délicat de procéder ainsi sans avoir au préalable consulté la Banque de France ou la commission bancaire sur l'opportunité de cette réforme, et ce d'autant que les propositions de M. Larcher sont très détaillées.

Par ailleurs, il me semble, à la lecture de l'article 25 de la loi de 1990, qu'on ne peut pas exercer la profession de changeur manuel sans avoir fait une déclaration préalable. Mais peut-être convient-il de préciser ce point.

Certes, la commission reconnaît que la profession de changeur manuel peut être une occasion de blanchir de l'argent - d'ailleurs la loi de 1990 avait réglementé cette

profession - mais elle s'interroge néanmoins sur l'opportunité d'apporter des modifications substantielles à la législation actuelle.

Cela étant, la commission souhaite entendre l'avis du Gouvernement avant de se prononcer

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 24 ?

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Monsieur le président, pour la clarté de débat, je souhaiterais en même temps donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 25.

**M. le président.** Je suis effectivement saisi d'un amendement n° 25, présenté par M. Gérard Larcher, et tendant à insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

« Après l'article 25 de la loi n° 90-614 du 12 juillet 1990 précitée, il est inséré un article nouveau ainsi rédigé :

« Art... I. - Les agents des douanes sont habilités à rechercher et constater les manquements aux règles applicables aux changeurs manuels prévues par la présente loi ou les textes réglementaires pris pour son application.

« II. - Les agents des douanes ayant au moins le grade de contrôleur peuvent se faire présenter le registre et les documents professionnels que les changeurs manuels sont tenus d'établir en application des articles 13, 14, 15 et 25 de la présente loi.

« Ils peuvent procéder au contrôle de caisse.

« A cette fin, ils peuvent avoir accès de 8 heures à 20 heures ou, en dehors de ces heures, durant les heures d'activité professionnelle des changeurs manuels, aux locaux à usage professionnel à l'exclusion des parties de ces locaux affectées au domicile privé.

« Ils peuvent se faire délivrer copie des documents susmentionnés.

« Ils peuvent recueillir sur place ou sur convocation des renseignements et justifications. Ces auditions donnent lieu à l'établissement de comptes rendus d'audition.

« III. - A l'issue de ces contrôles, les agents de douanes établissent un procès-verbal.

« La liste des documents dont une copie a été délivrée lui est annexée.

« Le procès-verbal est signé par les agents des douanes ayant procédé au contrôle ainsi que par le changeur manuel personne physique ou son représentant s'il s'agit d'une personne morale, qui peut faire valoir ses observations dans un délai de trente jours. Celles-ci seront annexées au dossier par procès-verbal. En cas de refus de signer, mention en est faite au procès-verbal. Copie de celui-ci est remise à l'intéressé.

« IV. - Le procès-verbal ainsi que le ou les comptes rendus d'audition et les observations mentionnées à l'alinéa précédent le cas échéant sont transmis à toutes fins utiles et dans les meilleurs délais à la commission bancaire.

« V. - Est passible des peines prévues au second alinéa de l'article 433-5 du code pénal quiconque se sera opposé à l'exercice par les agents des douanes des pouvoirs visés ci-dessus. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 33, présenté par le Gouvernement et tendant, après le troisième alinéa du II du texte proposé par

l'amendement n° 25 pour insérer un article nouveau après l'article 25 de la loi n° 90-614, à insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations. »

La parole est à M. Gérard Larcher, pour défendre l'amendement n° 25.

**M. Gérard Larcher.** J'ai déjà évoqué pour partie l'amendement n° 25 en présentant l'amendement n° 24.

Il s'agit de modifier la rédaction actuelle de l'article 25 de la loi du 12 juillet 1990, qui prévoit que le contrôle de la profession de changeur manuel est exercé par la commission bancaire « en liaison avec la direction générale des douanes et droits indirects ». La rédaction actuelle n'autorise qu'une coordination des contrôles entre ces dernières dans leurs domaines respectifs de compétence, alors qu'une collaboration plus étroite serait seule susceptible d'assurer l'efficacité de ces contrôles.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 25 et le sous-amendement n° 33 ?

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Ma réserve précédemment exprimée vaut également pour l'amendement n° 25. Etendre à ce point les compétences du service des douanes pose bien des questions ; nous savons d'ailleurs que, d'une manière assez récurrente, le service des douanes intervient déjà dans un grand nombre de procédures.

D'une manière générale, la commission considère qu'il convient de distinguer clairement les procédures judiciaires des procédures douanières.

Cela étant, la commission souhaite connaître l'avis du Gouvernement.

**M. le président.** Quel est maintenant l'avis du Gouvernement sur les amendements n° 24 et 25 ?

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Inscire au registre du commerce les changeurs manuels, quelle que soit la forme juridique qu'ils ont adoptée, en leur imposant par là même une garantie financière, organiser les modalités du contrôle des activités par la commission bancaire, par la douane, etc. et créer un délit d'obstacle au contrôle de la commission bancaire, tout cela va, à mon avis, dans le bon sens, dans la mesure où il est vrai que certaines officines de change manuel semblent être des lieux importants de blanchiment de capitaux et que la conversion des espèces est souvent, en fait, la première étape de ce processus.

**M. Gérard Larcher.** Bien sûr !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Cela est vrai, en particulier, pour le produit financier du trafic de stupéfiants. Le renforcement du contrôle de la profession de changeur manuel est donc souhaitable.

J'ajoute qu'il ne pourra d'ailleurs que favoriser la majorité de ces professionnels, qui est respectueuse de la loi et qui accomplit son métier de façon sérieuse. Il en va toujours ainsi lorsque la loi permet de séparer le bon grain de l'ivraie.

Par ailleurs, l'amendement n° 25, qui prévoit notamment que les agents des douanes puissent contrôler le respect des règles qui s'imposent au changeur manuel, me paraît également opportun dans la mesure où la commission bancaire qui, par ailleurs, aux termes de l'amendement n° 24, est chargée des contrôles, n'est pas, en pratique, dotée des moyens matériels nécessaires pour mener dans ce domaine des contrôles fréquents et répétés.



Il faut cependant que l'intervention des agents des douanes se fasse dans le respect de la jurisprudence du Conseil constitutionnel. Il s'agit, en effet, d'opérations de police judiciaire – recherche et constatation d'infraction – et il convient donc, à ce titre, de prévoir un avis préalable adressé au procureur de la République.

D'où l'avis favorable du Gouvernement sur les amendements n° 24 et 25 – je réponds ici à la double question de M. le rapporteur – sous réserve de l'adoption d'un sous-amendement n° 33, aux termes duquel « le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions. Il peut s'opposer à ces opérations ».

Un tel dispositif est nécessaire si l'on veut échapper à la censure du Conseil constitutionnel, puisque se trouvent ainsi respectés les principes fondamentaux qui protègent nos libertés individuelles.

**M. le président.** Monsieur le rapporteur, pouvez-vous maintenant nous donner l'avis de la commission sur les amendements n° 24 et 25, ainsi que sur le sous-amendement n° 33 ?

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** La commission n'est pas convaincue de l'opportunité de modifier de façon substantielle la législation sur les changeurs manuels sans étude préalable. Elle s'en remet donc à la sagesse du Sénat sur les amendements n° 24 et 25.

S'agissant du sous-amendement n° 33, l'avis de la commission est favorable, car il apporte une précision indispensable.

Cela étant, monsieur le président, il convient sans doute de se prononcer d'abord sur l'amendement n° 25 puisque son texte est visé dans l'amendement n° 24.

**M. le président.** Effectivement, le texte de l'amendement n° 24 se réfère à un article additionnel qui est proposé à l'amendement n° 25.

M. le garde des sceaux aura donc satisfaction !

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le sous-amendement n° 33, accepté par la commission.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

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

Je mets aux voix, ainsi modifié, l'amendement n° 25, accepté par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

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

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 24, accepté par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

*(L'amendement est adopté.)*

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

Nous en revenons à l'amendement n° 18, précédemment réservé.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le garde des sceaux.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Compte tenu des discussions, auxquelles vous avez d'ailleurs vous-même participé, monsieur le président, dont a fait l'objet la révi-

sion constitutionnelle, d'une part, et de celles qui, certainement, ne manqueront pas d'avoir lieu lorsque le Sénat élaborera son nouveau règlement, d'autre part, je voudrais simplement faire observer que, dans le texte issu des amendements n° 24 et 25 certaines dispositions peuvent être de nature non pas législative mais réglementaire. Il serait donc opportun qu'à l'occasion de la navette entre les deux assemblées, nous essayons afin d'appliquer cette discipline que nous nous sommes tous engagés à mettre en œuvre à l'occasion de l'instauration de la session unique, de faire en sorte que ce qui ressortit au législatif reste dans la loi et que ce qui relève du domaine réglementaire soit éventuellement renvoyé à un décret d'application.

**M. Gérard Larcher.** Tout à fait !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Nous avons pris de bonnes résolutions ; autant essayer de les tenir.

**M. le président.** Je ne donnerai pas mon avis personnel sur cette question !

Il vous appartiendra bien entendu, monsieur le garde des sceaux, de veiller à ce que la distinction soit faite devant l'Assemblée nationale, lorsque celle-ci aura à examiner le texte.

Nous en revenons donc à l'amendement n° 18.

Monsieur Larcher, vous avez la parole.

**M. Gérard Larcher.** Monsieur le président, la Haute Assemblée ayant donné à un certain nombre de mes propositions un avis favorable, je pense que le titre : « Dispositions relatives à l'amélioration de la lutte contre le blanchiment » est tout à fait nécessaire ; ainsi, seront clairement fixées les dispositions que nous avons arrêtées.

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

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Dès lors que certains des amendements de M. Gérard Larcher tendant à insérer des articles additionnels après l'article 4 ont été adoptés, la commission n'est pas défavorable à l'amendement n° 18.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Même avis que la commission.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, une division additionnelle ainsi rédigée est insérée dans le projet de loi, après l'article 4.

## CHAPITRE II

### Dispositions relatives à la coopération internationale

#### Article 5

**M. le président.** « Art. 5. – Les dispositions des articles 6 à 12 de la présente loi s'appliquent à toute demande présentée en application du chapitre III de la convention du Conseil de l'Europe relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime, faite à Strasbourg le 8 novembre 1990, par un Etat partie à cette convention, tendant à une ou plusieurs des mesures suivantes :

« 1° La recherche et l'identification du produit d'une infraction, de la chose qui a servi ou était destinée à commettre cette infraction ou de tout bien dont la valeur correspond au produit de cette infraction ;

« 2° La confiscation de ces instruments, produits ou biens ;

« 3° La prise de mesures conservatoires sur ces instruments, produits ou biens. » - (*Adopté.*)

#### Article 6

**M. le président.** « Art. 6. - La demande est refusée si :

« 1° Son exécution risque de porter atteinte à l'ordre public ;

« 2° Les faits sur lesquels elle porte font l'objet de poursuites pénales ou ont déjà fait l'objet d'une décision définitive sur le territoire français ;

« 3° Elle porte sur une infraction politique ;

« 4° La décision étrangère a été prononcée dans des conditions n'offrant pas de garanties suffisantes au regard des droits de la défense ;

« 5° L'infraction n'est pas punissable selon la loi française.

« Toutefois, ce dernier motif de refus ne s'applique pas aux demandes présentées en application du 1° de l'article 5 qui n'impliquent pas de mesures coercitives.

« La demande peut également être refusée si l'importance de l'affaire ne justifie pas que soit prise la mesure sollicitée ou si son exécution risque de porter atteinte à la souveraineté, à la sécurité ou à d'autres intérêts essentiels de la France. »

Par amendement n° 5, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa de cet article, de remplacer le mot « refusée » par le mot : « rejetée ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel : une demande peut être « rejetée » et non « refusée ».

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

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

Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Par amendement n° 6, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le sixième alinéa (5°) de l'article 6 :

« 5° Les faits à l'origine de la demande ne sont pas constitutifs d'une infraction selon la loi française. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Cet amendement vise à mettre en conformité le 5° du sixième alinéa de l'article 6 avec la convention de Strasbourg. Cet article 6 prévoit, en effet, le refus de la coopération internationale lorsque « l'infraction n'est pas punissable selon la loi française ».

Cette formulation est ambiguë car l'infraction peut ne pas être punissable pour deux séries de raisons : tout d'abord, des raisons de fond tenant au fait que les actes en question ne seraient pas constitutifs d'une infraction au sens de la loi française ; ensuite, des raisons de procédure tenant, par exemple, à l'extinction de l'action publique pour cause de décès de la personne poursuivie.

Or ce second motif de refus de la coopération internationale est expressément rejeté par le paragraphe 8 b) de l'article 18 de la convention de Strasbourg.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable, car il faut effectivement parler de « faits non constitutifs d'une infraction » et non pas de « faits non punissables ».

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

Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Par amendement n° 7, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le septième alinéa de l'article 6, de remplacer le mot « refus » par le mot « rejet ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Comme l'amendement n° 5, l'amendement n° 7 est purement rédactionnel.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix l'amendement n° 7, accepté par le

Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Par amendement n° 8, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le dernier alinéa de l'article 6, de remplacer le mot « refusée » par le mot « rejetée ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Cet amendement a le même objet que le précédent.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix l'amendement n° 8, accepté par le

Gouvernement.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...  
Je mets aux voix l'article 6, modifié.

(*L'article 6 est adopté.*)

#### Article 7

**M. le président.** « Art. 7. - Pour l'exécution de la demande présentée par une autorité judiciaire étrangère, en application du 1° de l'article 5, les commissions rogatoires sont exécutées conformément à la loi française. » - (*Adopté.*)

#### Article 8

**M. le président.** « Art. 8. - L'exécution sur le territoire français d'une décision de confiscation prononcée par une juridiction étrangère et faisant l'objet d'une demande présentée en application du 2° de l'article 5 est autorisée par le tribunal correctionnel lorsqu'il est saisi, à cette fin, par le procureur de la République.

« La décision de confiscation prononcée par une juridiction étrangère doit viser un bien, déterminé ou non, constituant le produit ou l'instrument d'une infraction et se trouvant sur le territoire français ou consister en l'obligation de payer une somme d'argent correspondant à la valeur de ce bien.

« L'exécution est autorisée à la double condition suivante :

« 1° La décision étrangère est définitive et demeure exécutoire selon la loi de l'Etat requérant ;

« 2° Les biens confisqués par cette décision sont susceptibles d'être confisqués dans des circonstances analogues selon la loi française. »

Par amendement n° 9, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le deuxième alinéa de cet article, de supprimer les mots : « prononcée par une juridiction étrangère ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer une redondance : la référence à une juridiction étrangère figure déjà dans le premier alinéa de l'article 8.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Il faut lutter autant contre la redondance que contre le blanchiment ! (Sourires.) Je suis donc favorable à l'amendement.

**M. Gérard Larcher.** La redondance est moins grave !

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'amendement n° 9, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ?... Je mets aux voix l'article 8, ainsi modifié.

(L'article 8 est adopté.)

#### Articles 9 à 12

**M. le président.** « Art. 9. - La procédure devant le tribunal correctionnel saisi en application du premier alinéa de l'article 8 obéit aux règles du code de procédure pénale.

« S'il l'estime utile, le tribunal entend, le cas échéant par commission rogatoire, le condamné ainsi que toute personne ayant des droits sur les biens qui ont fait l'objet de la décision étrangère de confiscation.

« Les personnes mentionnées à l'alinéa qui précède peuvent se faire représenter par un avocat.

« Le tribunal est lié par les constatations de fait de la décision étrangère. Si ces constatations sont insuffisantes, il peut ordonner un supplément d'information. » - (Adopté.)

« Art. 10. - L'autorisation d'exécution prévue à l'article 8 ne peut avoir pour effet de porter atteinte aux droits licitement constitués au profit des tiers, en application de la loi française, sur les biens dont la confiscation a été prononcée par la décision étrangère. Toutefois, si cette décision contient des dispositions relatives aux droits des tiers, elle s'impose aux juridictions françaises à moins que les tiers n'aient pas été mis à même de faire valoir leurs droits devant la juridiction étrangère dans des conditions analogues à celles prévues par la loi française.

« L'autorisation d'exécution entraîne transfert à l'Etat français de la propriété des biens confisqués, sauf s'il en est convenu autrement avec l'Etat demandeur.

« Si la décision étrangère prévoit la confiscation en valeur, la décision autorisant son exécution rend l'Etat français créancier de l'obligation de payer la somme d'argent correspondante. A défaut de paiement, l'Etat fait recouvrer sa créance sur tout bien disponible à cette fin. » - (Adopté.)

« Art. 11. - L'exécution sur le territoire français de mesures conservatoires faisant l'objet d'une demande présentée par une autorité judiciaire étrangère, en application du 3° de l'article 5, est ordonnée, aux frais avancés du

Trésor et selon les modalités prévues par le code de procédure civile et par la loi n° 91-650 du 9 juillet 1991 portant réforme des procédures civiles d'exécution, par le président du tribunal de grande instance lorsqu'il est saisi, à cette fin, par le procureur de la République, dès lors que le propriétaire des biens ne pouvait en ignorer l'origine ou l'utilisation frauduleuse.

« Toutefois, la demande est refusée s'il apparaît d'ores et déjà que les biens ne sont pas susceptibles d'être confisqués dans des circonstances analogues selon la loi française.

« La durée maximale de ces mesures est limitée à deux ans. Elles peuvent être renouvelées dans les mêmes conditions avant l'expiration de ce délai.

« La mainlevée totale ou partielle des mesures conservatoires peut être demandée par tout intéressé. La partie requérante en est préalablement avisée.

« L'autorisation d'exécuter la décision de confiscation prononcée par la juridiction étrangère vaut validation des mesures conservatoires et permet l'inscription définitive des sûretés.

« Le refus d'autoriser l'exécution de la décision de confiscation prononcée par la juridiction étrangère emporte de plein droit aux frais du Trésor, mainlevée des mesures ordonnées. Il en est de même lorsque les poursuites engagées à l'étranger ont pris fin. » - (Adopté.)

« Art. 12. - Pour l'application des dispositions des articles 6 à 11, le tribunal compétent est celui du lieu de l'un des biens qui sont l'objet de la demande ou, à défaut, le tribunal de grande instance de Paris. » - (Adopté.)

#### TITRE II

#### DISPOSITIONS TENDANT À AMÉLIORER LA LUTTE CONTRE LE TRAFIC DE STUPÉFIANTS

**M. le président.** Par amendement n° 26, M. Gérard Larcher propose de compléter *in fine* l'intitulé du titre II par les mots : « et la criminalité organisée ».

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-Jacques Hyst, rapporteur.** Je demande la réserve de cet amendement jusqu'après l'examen de l'amendement n° 27 tendant à insérer un article additionnel après l'article 15.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

**M. le président.** La réserve est ordonnée.

#### Article 13

**M. le président.** « Art. 13. - Il est créé un article 222-39-1 dans le code pénal ainsi rédigé :

« Art. 222-39-1. - Le fait de ne pas pouvoir justifier de ressources correspondant à son train de vie, tout en étant en relations habituelles avec une ou plusieurs personnes se livrant à l'une des activités réprimées par la présente section, ou avec plusieurs personnes se livrant à l'usage de stupéfiants, est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 500 000 francs d'amende.

« La peine d'emprisonnement est portée à dix ans lorsqu'une ou plusieurs des personnes visées à l'alinéa précédent sont mineures.

« Les deux premiers alinéas de l'article 132-23 relatifs à la période de sûreté sont applicables à l'infraction prévue par l'alinéa précédent. » - *(Adopté.)*

#### Article 14

**M. le président.** « Art. 14. - A l'article 227-18 du code pénal, il est ajouté deux alinéas ainsi rédigés :

« Le fait de provoquer directement un mineur à transporter, détenir, offrir ou céder des stupéfiants, est puni de sept ans d'emprisonnement et de 1 000 000 F d'amende.

« Lorsqu'il s'agit d'un mineur de quinze ans, l'infraction définie par le présent article est puni de dix ans d'emprisonnement et de 2 000 000 F d'amende. »

Par amendement n° 10, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose :

I. - De rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Après l'article 227-18 du code pénal, il est inséré un article 227-18-1 ainsi rédigé : »

II. - En conséquence, de faire précéder le deuxième alinéa de cet article de la référence : « Art. 227-18-1 - ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Cet amendement vise à clarifier le texte : il est préférable de consacrer un article spécial du code pénal à la provocation des mineurs à l'usage de stupéfiants.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** L'amendement n° 10 tend à faire figurer le nouveau délit de provocation d'un mineur au trafic de stupéfiants - que le Gouvernement entend créer par le biais de ce projet de loi - dans un article autonome du code pénal, et non dans son article 227-18 qui existe déjà et qui traite de la provocation d'un mineur à l'usage de stupéfiants.

Notre formulation nous semblait satisfaisante, mais nous ne nous opposons pas à la proposition de la commission. Nous nous en remettons donc à la sagesse de la Haute Assemblée.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

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

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

*(L'article 14 est adopté.)*

#### Article 15

**M. le président.** « Art. 15. - Il est créé un article 2-15 dans le code de procédure pénale ainsi rédigé :

« Art. 2-15. - Toute association régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits, qui se propose, par ses statuts, de lutter contre la toxicomanie ou le trafic de stupéfiants, peut exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les cinq infractions prévues par les articles 222-34 à 222-40 et par l'article 227-18 du code pénal lorsque l'action publique a été mise en mouvement par le ministère public ou la partie lésée. »

Par amendement n° 11, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans les premier et second alinéas de cet article, de remplacer la référence : « 2-15 » par la référence : « 2-16 ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Cet amendement tend à corriger une erreur matérielle.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** 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.** Par amendement n° 12, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le texte présenté par l'article 15 pour l'article 2-15 du code de procédure pénale, avant le mot : « infractions », de supprimer le mot : « cinq ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Cet amendement tend également à corriger une erreur matérielle.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 13, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans le texte présenté par l'article 15 pour l'article 2-15 du code de procédure pénale, de remplacer la référence : « 227-18 » par la référence : « 227-18-1 ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination avec l'amendement n° 10, que le Sénat vient d'adopter.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Comme pour l'amendement n° 10, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 13, 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 15, modifié.

*(L'article 15 est adopté.)*

#### Article additionnel après l'article 15

**M. le président.** Par amendement n° 27, M. Gérard Larcher propose d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« Il est rajouté au titre cinquième du nouveau code pénal « de la participation à une association de malfaiteurs » cinq articles ainsi rédigés :

« Art. 450-4. - Constitue une organisation criminelle tout groupement ou entente établis qui :

« - par constitution de bande organisée,

« - ou par toute atteinte aux personnes, aux biens et à la confiance publique,

« - ou par abus, détournement de fonctions électives, ou des pouvoirs que confèrent des activités publiques ou professionnelles,

« a pour but :

« - de commettre des crimes et délits,

« - ou de réaliser pour soi ou pour autrui des profits et avantages illicites,

« - ou de prendre directement ou indirectement le contrôle de tout ou partie d'activités économiques, financières, commerciales, civiles,

« - ou de détourner les règles d'attribution des marchés publics, des aides, subventions et allocations publiques, nationales, communautaires et internationales.

« *Art. 450-5.* - L'appartenance à une organisation criminelle sera punie de 10 ans d'emprisonnement et 5 000 000 F d'amende. La confiscation des biens, valeurs, sommes qui ont servi ou étaient destinés à servir pour commettre l'infraction, ou qui en sont le produit, sera prononcée. Sont également encourues les peines complémentaires prévues par l'article 450-3 du code pénal.

« *Art. 450-6.* - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue par l'article 450-4.

« Les peines encourues sont :

« - l'amende selon les modalités prévues par l'article 131-38,

« - les peines mentionnées par l'article 131-39.

« *Art. 450-7.* - Toute personne ayant participé à l'organisation criminelle définie par l'article 450-4 est exemptée de peine si elle a, avant toute poursuite, révélé l'organisation aux autorités compétentes, et permis l'arrestation des participants.

« *Art. 450-8.* - Un individu qui est en relation habituelle avec une ou plusieurs personnes se livrant à l'une des infractions prévues par les articles 450-4 à 450-7 et qui ne peut justifier de ressources correspondant à son train de vie, est puni d'une peine de 10 ans d'emprisonnement et de 5 000 000 F d'amende. »

La parole est à M. Gérard Larcher.

**M. Gérard Larcher.** Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, cet amendement vise à mettre en place une disposition tout à fait nouvelle, à savoir la possibilité d'incriminer des organisations criminelles.

Tout à l'heure, j'ai entendu à ce propos qu'il fallait d'abord se concerter, entendre les professionnels. Voici ce qu'en pense un magistrat, comme en témoignent les extraits que je vais citer d'un article récemment paru dans une revue professionnelle nationale :

« Comprendre et décrire les structures actuelles de la Mafia, c'est vouloir en souligner les dangers et rechercher les meilleurs moyens de s'en défendre. Il est sans doute tentant de penser qu'il s'agit essentiellement d'un problème de la société italienne n'intéressant qu'épisodiquement notre pays.

« Or, la présence de représentants de la Camorra, de la Ndrangheta ou de Cosa Nostra a largement été établie, notamment dans les régions du Sud-Est. La mise en cause de membres des cartels colombiens, des Yakusas japonais, des triades chinoises, des mafias de l'Est, voire des groupes criminels turcs, libanais ou maghrébins, témoigne également de l'existence du "syndrome mafieux" en France.

« Cette forme de criminalité transversale a été définie par les instances européennes : "une activité criminelle systématique, des profits considérables, des méthodes expertes en matière de blanchiment ou d'informatique, par un développement international..."

« Le législateur doit donc se situer et ne pas attendre la révélation de faits à partir d'incriminations qui n'existent pas. Dans ce but, il lui appartient d'affirmer que la preuve de l'association mafieuse constitue en elle-même la preuve du programme criminel, cette reconnaissance préalable du phénomène entraîne, par voie de conséquence, le renversement de la charge de la preuve afin de permettre à la personne concernée de se défendre du seul délit d'appartenance.

« En matière de blanchiment, c'est-à-dire à l'occasion d'une des activités essentielles de la criminalité organisée, ce sont les "blanchisseurs" qui devront apporter la preuve qu'ils n'appartiennent pas à l'organisation commanditaire. »

Je n'irai pas plus loin dans la défense de cet amendement, et je souhaiterais maintenant entendre l'avis de la commission et du Gouvernement, d'autant que je crois savoir qu'une réflexion au plus haut niveau est engagée sur la lutte contre le crime organisé nouvelle forme, auquel il convient de répondre par des armes appropriées.

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

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** La commission, à son grand regret, est défavorable à cet amendement puisque l'incrimination pour délit d'association de malfaiteurs figure déjà dans le code pénal. Comment ces deux types de dispositions pourraient-elles être compatibles et cumulatives ?

Par ailleurs, sur le plan technique, l'amendement n° 27 suscite un certain nombre d'observations. Ainsi M. Larcher fait-il mention et de « bandes organisées » et de « groupements ou ententes ». Ne pas utiliser les mêmes termes pour désigner une même entité est gênant.

Enfin, ce texte pose un problème fondamental : ne risque-t-il pas d'entraîner une surpénalisation ? En voici un exemple frappant : deux personnes qui s'associent pour lancer une OPA tomberaient, me semble-t-il, sous le coup de l'article 450-4 et encourraient une peine de dix ans de prison.

Si je comprends l'objectif poursuivi par M. Larcher et si j'apprécie sa science de tous les circuits du blanchiment de l'argent du crime, je ne crois pas pour autant que l'article additionnel qu'il propose puisse être accepté tel quel.

Le délit d'association de malfaiteurs figure déjà dans le code pénal. En outre, les sanctions ont été renforcées, notamment en matière de trafic de stupéfiants et de blanchiment de l'argent du crime.

Créer un nouveau délit ne nous paraît pas indispensable. C'est pourquoi la commission a donné un avis défavorable à l'amendement.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Si le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 27 et, par conséquent, à l'amendement n° 26, qui en est la conséquence, c'est parce qu'il estime que, si cette question se pose effectivement, il convient de l'envisager d'une autre manière, que je développerai à la fin de mon explication.

Prévoir un délit d'appartenance à une organisation criminelle, voire un système de « repentis » qui « balancent » les membres de leur organisation, peut paraître efficace

face à ce qui est couramment appelé aujourd'hui « mafia », par extension de la notion historiquement établie.

En revanche, définir de manière juridique cette criminalité organisée, c'est, pour employer une fois encore une expression triviale, une autre paire de manches !

En fait, essayer de faire produire des effets de droit à une notion qui est essentiellement de nature sociologique est un exercice extrêmement difficile. J'ajoute qu'il s'agit d'un exercice périlleux quand on se place dans un cadre de droit qui se veut, par définition, respectueux des libertés et des droits de chacun et, en tout premier lieu, des innocents.

Or, le nouveau délit qui est présenté par l'amendement n° 27 est très large dans sa portée. En effet, les éléments constitutifs, tels qu'ils sont énumérés par M. Gérard Larcher, sont alternatifs. Dans cette optique, il suffirait, pour constituer le délit, que plusieurs personnes portent atteinte à des biens pour se procurer un profit illicite, ou que des personnes commettent des abus de pouvoir pour prendre le contrôle d'une activité économique. J'ai ainsi entendu M. le rapporteur dire que deux personnes qui se réuniraient pour lancer une OPA pourraient tomber sous le coup de ce délit.

Ensuite, la notion d'appartenance à une telle organisation est très floue, ne serait-ce que parce que ces organisations occultes ne distribuent pas de carte de membre où l'on appose un timbre - je le dis aux sénateurs communistes qui connaissent bien cette pratique du timbre annuel ou mensuel !

**M. Louis Minetti.** Mais notre pratique n'a rien à voir avec ce dont vous parlez !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** C'est bien pour cela que je parle par différence, monsieur le sénateur !

Dès lors, comment apprécier, selon les termes de l'amendement, « l'appartenance à cette organisation criminelle » ? En fait, une rédaction aussi vague va directement à l'encontre du principe du contrôle de légalité des délits et des peines, qui exige que les éléments constitutifs d'un crime ou d'un délit soient articulés avec précision. Il est certain que l'adoption en l'état d'une telle disposition serait censurée par le Conseil constitutionnel si elle lui était soumise.

Enfin, comme l'a indiqué M. Hiest, notre droit positif prend d'ores et déjà en compte certains des éléments qui sont retenus dans l'amendement n° 27 de M. Gérard Larcher. Par exemple, la bande organisée, prévue par l'article 132-71 du nouveau code pénal, est une circonstance aggravante pour de nombreuses autres infractions. De même, la commission d'une infraction de façon habituelle ou en utilisant les facilités que procure l'exercice d'une activité professionnelle est également une cause d'aggravation des peines, notamment en matière de recel - c'est l'article 321-2 du code pénal. Voilà pourquoi je pense qu'il ne faut pas adopter l'amendement n° 27.

Vous devez savoir que les services de la Chancellerie réfléchissent à l'amélioration de notre législation sur ce point. De plus, compte tenu de la nature de cette criminalité organisée, qui, par définition, est « transfrontière », nous menons cette réflexion et ces études en étroite concertation avec les instances internationales, notamment au sein du G7, qui a mis cette question à son ordre du jour.

Le Parlement sera donc appelé, dans un délai relativement rapproché, à connaître une législation concernant le domaine auquel s'applique l'amendement de M. Larcher.

Voilà pourquoi, comme la commission des lois, je ne suis pas favorable à l'amendement n° 27, non plus qu'à l'amendement n° 26, tout en restant parfaitement conscient que notre législation a, en ce domaine, un besoin d'efficacité, qui sera certainement satisfait dans l'avenir.

**M. le président.** La commission partage-t-elle l'avis défavorable du Gouvernement sur l'amendement n° 26 ?

**M. Jean-Jacques Hiest, rapporteur.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Je vais mettre aux voix les amendements n° 27 et 26.

**M. Michel Souplet.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Michel Souplet.** Notre ami Gérard Larcher a très bien fait, selon moi, de présenter ces deux amendements.

Actuellement, nous constatons que la situation se dégrade dangereusement. Aussi convient-il, monsieur le garde des sceaux, que notre législation soit beaucoup plus efficace qu'elle ne l'est.

Vous venez de nous informer de la préparation de modifications de textes en vigueur. Vous m'en voyez heureux. En effet, cette semaine encore, dans mon département, nous avons été confrontés à des délits très graves pour lesquels la gendarmerie n'a pu intervenir, tout simplement parce qu'il était nécessaire d'appeler les douaniers pour ouvrir une malle de voiture. Quand même, il y a des abus !

Si nous voulons avoir une police efficace et garantir plus de sécurité à nos concitoyens, il convient que notre législation soit plus rigoureuse pour nous permettre d'aller plus vite et d'être plus efficaces. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste.*)

**M. Gérard Larcher.** Je demande la parole.

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

**M. Gérard Larcher.** Ce débat aura été utile car, comme l'a dit M. le garde des sceaux, la législation actuelle ne permet pas de répondre à toutes les formes, notamment nouvelles, de crimes et délits observés, en particulier celles de la criminalité organisée.

Je me réjouis que la Chancellerie, en liaison avec d'autres pays, étudie cette question et que M. le garde des sceaux nous annonce un texte, dans un temps prochain, permettant d'adapter notre arsenal législatif et notre code à ces nouveaux défis.

Je retire donc cet amendement n° 27, que je qualifierai d'amendement, de « soulèvement », non pas au sens révolutionnaire, mais au sens de soulever une question et tenter de faire avancer, au sein de la Haute Assemblée, une réflexion que nous conduisons depuis plusieurs années dans différentes instances : commissions de réflexion ou missions d'information.

Je retire aussi l'amendement n° 26 et, de fait, l'amendement n° 28, qui s'inscrit dans la même logique, monsieur le président.

**M. le président.** Les amendements n° 27, 26 et 28 sont retirés.

#### Intitulé du projet de loi

**M. le président.** Par amendement n° 14, le Gouvernement propose de rédiger ainsi l'intitulé du projet de loi :  
« Projet de loi relatif à la lutte contre le blanchi-

ment et le trafic des stupéfiants, et à la coopération internationale en matière de saisie et de confiscation des produits du crime. »

Par amendement n° 1, M. Paul Girod, au nom de la commission, propose, dans l'intitulé du projet de loi, de remplacer le mot : « dispositions » par le mot : « stipulations ».

La parole est à M. le ministre, pour présenter l'amendement n° 14.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Nous avons adopté hier, au début de la discussion des articles, un amendement allant dans le même sens.

L'amendement n° 14 tend à donner à ce projet de loi un titre reflétant complètement nos travaux. Je vous suggère à cet effet de rectifier l'amendement n° 14, d'une part, en remplaçant le mot « et » entre les mots « blanchiment » et « le trafic » par une virgule et, d'autre part, en supprimant la virgule après le mot « stupéfiants ».

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 14 rectifié, présenté par le Gouvernement et tendant à rédiger ainsi l'intitulé du projet de loi :

« Projet de loi relatif à la lutte contre le blanchiment, le trafic des stupéfiants et à la coopération internationale en matière de saisie et de confiscation des produits du crime ».

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement n° 14 rectifié ?

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 1.

**M. Jean-Jacques Hyest, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel, qui deviendra sans objet si l'amendement n° 14 rectifié est adopté.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 14 rectifié, accepté par la commission.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'intitulé du projet de loi est ainsi rédigé et l'amendement n° 1 n'a plus d'objet.

#### Vote sur l'ensemble

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

**M. Louis Minetti.** Chacun s'y attendait, nous voterons ce projet de loi, en regrettant toutefois, comme l'a fait hier ma collègue Michelle Demessine, que la tonalité générale de cette future loi soit insuffisamment vigoureuse.

Mais n'étant pas partisans du tout ou rien, nous prenons déjà ce qui est et nous verrons par la suite comment aller plus loin.

**M. Germain Authié.** Je demande la parole.

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

**M. Germain Authié.** Au nom du groupe socialiste, je rappelle ce que j'ai dit hier lors de la discussion générale : tout ce qui est fait pour améliorer encore la lutte contre le trafic de stupéfiants ne peut que rencontrer, de notre part, un soutien sans réserve. C'est la raison pour laquelle le groupe socialiste votera ce projet de loi.

**M. Guy Allouche.** Très bien !

**M. Guy Cabanel.** Je demande la parole.

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

**M. Guy Cabanel.** Les membres du groupe du Rassemblement démocratique et social européen voteront ce projet de loi. Ils le voteront en étant persuadés qu'il s'agit d'une mesure attendue et tout de même prudente, compte tenu des limites qu'il fallait prévoir s'agissant de l'étendue des incriminations et aussi vis-à-vis du système bancaire. Une incompréhension du texte aurait pu soulever quelques difficultés. Mais je crois que tout est clair à l'issue de ce débat.

Je voudrais particulièrement remercier - et en même temps excuser, puisqu'il est absent aujourd'hui - mon collègue Paul Girod, qui a accepté de rapporter au pied levé ce texte alors que j'en avais la responsabilité les mois précédents, lorsque je siégeais au sein de la commission des lois. Je dois dire par ailleurs qu'il a été parfaitement suppléé par notre collègue Jean-Jacques Hyest et que, dès lors, tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes !

Pour nous, ce texte représente un progrès. Depuis 1987, des dispositions permettaient de lutter contre le trafic de stupéfiants. Parallèlement, la cellule Tracfin jouait discrètement, mais efficacement, son rôle. Aujourd'hui, en étendant plus largement à toutes les formes de crimes organisés la répression du blanchiment, nous servons des causes qui nous tiennent tous à cœur. Nous espérons en particulier que ce texte renforcera la lutte contre le trafic de drogue, véritable fléau national et véritable élément de la « fracture sociale » française.

**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.)*

5

### CONVENTION RELATIVE AU BLANCHIMENT DES PRODUITS DU CRIME

#### Adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 610, 1993-1994) autorisant l'approbation de la convention relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime, faite à Strasbourg le 8 novembre 1990. [Rapport (n° 20, 1995-1996).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le garde des sceaux.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la convention qui est aujourd'hui soumise à votre examen pour ratification a été élaborée dans le cadre du Conseil de l'Europe à la suite d'une recommandation des ministres de la justice, à Oslo, en juin 1986, qui insistait sur la nécessité de garantir une coopération efficace entre autorités judiciaires dans le domaine du dépistage, de la saisie et de la confiscation des produits du crime.

Cette convention, ouverte à la signature le 8 novembre 1990 et signée par la France le 5 juillet 1991, va permettre à notre pays de franchir une étape décisive dans la lutte contre la grande criminalité, spécialement la criminalité à caractère international.

Elle est en effet principalement destinée à permettre la mise en œuvre au niveau international de procédures permettant de priver les criminels des produits de leurs infractions.

Pour atteindre cet objectif, les parties à la convention s'engagent à un double niveau.

Elles doivent, d'une part, se doter d'une législation permettant la confiscation des instruments et des produits provenant d'une infraction pénale ou des biens dont la valeur correspond à ces produits.

Pour les besoins de l'application de la convention, les parties peuvent déclarer que leurs dispositions sur la confiscation ne s'appliqueront qu'aux infractions qu'elles énumèrent. La France n'entend pas user de cette faculté, dans la mesure où le projet de loi portant adaptation de la convention, que vous venez d'adopter, a créé un délit général de blanchiment des produits des crimes et des délits.

Les parties devront, d'autre part, se doter des dispositions leur permettant de réprimer le blanchiment, dont une définition est fournie par la convention. Là encore, les parties pourront choisir de déclarer que les dispositions sur le blanchiment ne s'appliqueront qu'à certaines infractions énumérées dans la déclaration. La France n'a pas choisi cette formule, puisque le projet de loi portant adaptation de la convention, que vous venez d'adopter il y a un instant, prévoit un délit général de blanchiment.

En application du chapitre de la convention traitant de la coopération internationale, les parties contractent l'engagement de coopérer entre elles dans la mesure la plus large possible aux fins d'investigation et de procédures visant à la confiscation des instruments et des produits.

Pour ce faire, elles devront être en mesure de s'accorder l'entraide afin d'identifier et de dépister les produits des infractions pénales. Une partie pourra transmettre spontanément à une autre partie une information de nature à permettre à cette dernière d'engager ou de mener à bien des investigations. Sur la demande d'un Etat, un autre Etat devra pouvoir prendre des mesures provisoires, telle la saisie, sur des biens qui pourraient faire ultérieurement l'objet d'une demande de confiscation.

L'exécution des demandes étrangères de confiscation est une des innovations essentielles de la convention du Conseil de l'Europe. Une partie ayant reçu une telle demande devra y donner suite soit en exécutant la décision étrangère de confiscation, soit en présentant cette demande à ses autorités compétentes. La loi portant adaptation de la législation française permettra d'appliquer ces dispositions.

La convention prévoit en outre limitativement les motifs dont pourront se prévaloir les parties pour refuser d'accorder leur coopération à une autre partie. Il convient de citer, entre autres, le cas dans lequel l'exécution de la demande risquerait de porter atteinte à la souveraineté, à la sécurité, à l'ordre public ou à d'autres intérêts essentiels de la partie requise ou encore le cas dans lequel la partie requise estimerait que l'importance de l'affaire sur laquelle porte la demande ne justifie pas que soit prise la mesure sollicitée.

Les droits des tiers ne sont pas négligés puisqu'il est prévu que la reconnaissance d'une décision étrangère pourra être refusée si, par exemple, des tiers n'ont pas eu une possibilité suffisante de faire valoir leurs droits.

Enfin, il est demandé aux parties de désigner une autorité centrale pour envoyer les demandes faites en application de la convention et y répondre. En ce qui concerne

la France, il s'agira du service compétent, le service des affaires internationales et européennes, du ministère de la justice. La communication se fera directement entre les autorités centrales ainsi désignées.

Cette convention, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1993, a déjà été signée par vingt-deux Etats membres du Conseil de l'Europe et ratifiée par huit Etats : la Bulgarie, la Finlande, l'Italie, la Lituanie, les Pays-Bas, la Norvège, le Royaume-Uni et la Suisse.

Telles sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les principales dispositions de la convention relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime, qui fait l'objet du projet de loi aujourd'hui proposé à votre approbation.

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

**M. Hubert Durand-Chastel, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.** Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, la Haute Assemblée vient d'adopter, après l'avoir modifié, un projet de loi portant adaptation de la législation française aux dispositions de la convention du Conseil de l'Europe relative au blanchiment des produits du crime, convention dont il nous est à présent demandé d'autoriser la ratification.

Les débats qui viennent d'avoir lieu ont été l'occasion de rappeler les principaux objectifs de ce texte conclu à Strasbourg le 8 novembre 1990 et signé par la France le 5 juillet 1991.

Comme vous l'avez rappelé, monsieur le garde des sceaux, la grande criminalité organisée constitue aujourd'hui une donnée majeure à laquelle sont confrontées les démocraties. Au-delà des seuls stupéfiants, les agissements criminels de ces organisations s'élargissent à la prostitution, au terrorisme, aux trafics d'enfants et de jeunes femmes ou au racket. La police, la justice doivent disposer des moyens juridiques adaptés afin, notamment, de priver les criminels des produits qu'ils retirent de leurs actes. Les sommes en cause sont souvent considérables et leur réinsertion dans les économies nationales engendre pour les organisateurs qui les manipulent des profits substantiels qu'il est très souvent impossible, compte tenu des différents relais qu'ils utilisent, de relier à un délit ou à un crime précis.

Il est donc nécessaire, pour chaque Etat, de disposer d'un arsenal juridique qui, en permettant de priver les délinquants des produits de leurs actes, pourrait donner, du moins faut-il le souhaiter, un coup fatal à leurs entreprises.

Tel est donc le premier objectif de la convention : inviter les Etats parties à disposer de règles facilitant la confiscation de biens, ainsi que la menée d'enquêtes, et le dépistage de fonds d'origine suspecte. La convention propose surtout la création d'un délit général de blanchiment alors que, jusqu'à présent, la législation française, par exemple, n'incriminait que le blanchiment du seul produit des stupéfiants.

Par ailleurs, la convention prend en compte le caractère transnational du crime organisé et, parallèlement, des flux de capitaux qu'il génère. Elle appelle donc à une coopération internationale renforcée destinée, par exemple, à enquêter sur des biens suspects et à les confisquer dans un autre pays que celui où la décision judiciaire a été prise.

Mes chers collègues, la convention qui nous est soumise devrait constituer un outil précieux pour la lutte contre le crime organisé. Encore faudra-t-il qu'elle réu-



nisse rapidement un nombre important d'Etats. Or, à ce jour, soit cinq ans après sa conclusion, sur vingt-deux signataires, seuls huit l'ont ratifiée.

L'adoption prochaine par le Parlement français du projet de loi adaptant notre législation interne donnera à notre pays des moyens nouveaux de lutte contre la grande criminalité organisée et lui permettra de s'inscrire utilement dans une coopération internationale désormais indispensable.

Notre pays ayant ainsi, par avance, répondu aux prescriptions de la convention, je n'en ai que plus de légitimité pour vous recommander, mes chers collègues, l'adoption du projet de loi qui en autorise la ratification. *(Applaudissements.)*

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

« *Article unique.* - Est autorisée l'approbation de la convention relative au blanchiment, au dépistage, à la saisie et à la confiscation des produits du crime, faite à Strasbourg le 8 novembre 1990 et signée à Strasbourg le 5 juillet 1991, dont le texte est annexé à la présente loi. »

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

**M. Jacques Habert.** Je demande la parole.

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

**M. Jacques Habert.** Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, je souhaite tout d'abord poser une question, pour formuler ensuite mon explication de vote.

M. le rapporteur vient de remarquer, de façon très juste, que seuls huit pays ont ratifié cette convention, laquelle, pourtant, date de 1990.

Parmi ceux qui ne l'ont pas ratifiée figurent des pays tels que l'Allemagne et surtout le Luxembourg, qui, on le sait, est l'un des centres essentiels du blanchiment de l'argent de la drogue.

Par ailleurs, je note que les Etats-Unis, qui s'étaient d'abord déclarés favorables au projet, ne se sont finalement pas du tout associés à sa réalisation.

M. le garde des sceaux ou M. le rapporteur peuvent-ils nous indiquer les raisons de cette abstention et nous dire ce qui est fait pour que ces deux pays, le Luxembourg et les Etats-Unis, soient amenés à coopérer avec nous, faute de quoi cette convention risque de rester lettre morte?

**M. Daniel Millaud.** Je demande la parole.

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

**M. Daniel Millaud.** Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, je n'ai pas l'impression que la Chancellerie ait eu connaissance de l'avis des assemblées territoriales sur la ratification de cette convention.

Au nom du territoire que je représente au sein de la Haute Assemblée, je suis tenu de vous dire, mes chers collègues, que l'assemblée territoriale de Polynésie française a donné un avis défavorable à cette ratification. Pourquoi? Parce que, en dépit des recommandations formulées par le Conseil d'Etat dans son rapport pour 1990, les assemblées territoriales des territoires d'outre-mer sont consultées pour avis une fois le traité signé. Dès lors, aucune observation valable, aucune adaptation en faveur de ces territoires ne peuvent être prises en compte. Dans ces conditions, bien que je sois partisan de la ratification de cette convention, je m'abstiendrai.

**M. Louis Minetti.** Je demande la parole.

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

**M. Louis Minetti.** Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen voteront ce texte; mais, comme ma collègue Michelle Demessine l'a bien précisé hier, cette approbation ne signifie pas que nous sommes satisfaits, tant s'en faut.

En effet, dans le département du Var, voisin de celui que je représente, se produisent des événements proches de ceux que nous évoquons depuis hier.

Par ailleurs, le Sénat sait qu'une mission parlementaire de l'Assemblée nationale s'est vu refuser la possibilité d'enquêter à Monaco, au nom, évidemment, de l'indépendance de cet Etat puissant...

Les casinos pullulent, les infractions en tout genre se développent et les richesses qui ne découlent en rien du travail prospèrent dans ces régions du Midi de la France.

C'est pourquoi nous voterons ce projet de loi, tout en regrettant qu'il ne soit pas assez vigoureux.

**M. Jacques Habert.** Je demande la parole.

**M. le président.** Mais, monsieur Habert, vous avez déjà expliqué votre vote!

**M. Jacques Habert.** Non, j'ai posé une question au Gouvernement.

**M. le président.** Je ne peux vous donner deux fois la parole pour explication de vote.

**M. Hubert Durand-Chastel, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Hubert Durand-Chastel, rapporteur.** Je répondrai à M. Habert que les Etats-Unis, l'Australie et le Canada ont participé à l'élaboration de cette convention, mais que seule l'Australie l'a signée.

Mon cher collègue, la signature d'une convention est un acte de souveraineté. Il appartient donc aux Etats-Unis de l'accomplir s'ils le souhaitent, comme l'a fait l'Australie.

Cette convention a été signée en 1990. Alors que la convention de Vienne, signée en 1988, a été ratifiée très rapidement, la ratification de celle-ci a tardé quelque peu. Peut-être est-ce en raison des modifications qui ont dû être apportées à notre code pénal.

**M. le président.** Monsieur Habert, je reviens sur ce que j'ai dit tout à l'heure. En effet, lorsque vous avez eu la parole pour explication de vote, vous avez posé une question, à laquelle vous souhaitiez une réponse avant de poursuivre votre propos. Vous venez d'avoir cette réponse, je vous donne donc de nouveau la parole pour terminer votre explication de vote.

**M. Jacques Habert.** Je vous remercie, monsieur le président.

Permettez-moi d'abord de souligner l'importance des deux textes concernant le blanchiment de l'argent de la drogue que nous avons examinés aujourd'hui: celui que le Sénat a approuvé cet après-midi et celui sur lequel nous allons nous prononcer dans quelques instants.

Retenu par le colloque sur l'Afrique francophone qui s'est tenu dans la salle Médicis, je n'ai pu m'exprimer sur le premier de ces textes, qui porte adaptation de la législation française aux dispositions du Conseil de l'Europe relatives au blanchiment, au dépistage et à la saisie des produits du crime.

A ce sujet, nous devons remercier la commission des lois du travail qu'elle a effectué, notamment MM. Paul Girod, Pierre Fauchon et Jean-Jacques Hyst, ainsi que M. Gérard Larcher, qui a apporté une contribution très intéressante dont nous percevons déjà les répercussions.

Nous devons aussi féliciter et remercier le Gouvernement de nous avoir soumis à la fois le texte portant adaptation de notre législation et l'approbation de la convention elle-même. Je fais remarquer que la convention dont il s'agit a été passée à Strasbourg le 8 novembre 1990 : on aura donc attendu près de cinq ans pour la faire ratifier et la mettre en œuvre.

Chacun a souligné ici l'horreur de l'usage de la drogue, la gravité de ses conséquences, mais aussi, hélas, l'importance du trafic de stupéfiants : ce sont ainsi des milliards qui transitent à travers le monde. Il était donc tout à fait urgent d'adopter ces textes, qui vont nous permettre de réprimer énergiquement le blanchiment de l'argent de la drogue et de lutter plus efficacement contre les profiteurs qui, de par le monde, s'enrichissent du trafic des stupéfiants au détriment de la santé de tant de gens, notamment de nos jeunes.

M. le garde des sceaux a indiqué qu'il veillerait tout particulièrement à endiguer ce qu'il a dénoncé, à juste titre, comme « l'un des grands fléaux qui menacent le monde ». J'espère que le vote de ces deux textes, auxquels, bien entendu, les sénateurs non inscrits souscrivent, avec l'immense majorité de cette assemblée, procurera au Gouvernement les armes nécessaires au succès de sa lutte contre ce fléau. *(M. Grandon applaudit.)*

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le garde des sceaux.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Je veux répondre, avant que la Haute Assemblée ne passe au vote sur ce texte, aux questions que m'ont posées MM. Millaud et Habert.

Tout d'abord, l'examen de ce projet de loi portant approbation de la convention du 8 novembre 1990 et celui du projet de loi portant adaptation aux dispositions de ladite convention ont tardé, c'est exact, et, pour ma part, je le regrette. Je soulignerai simplement que l'actuel gouvernement a fait en sorte de soumettre ces deux textes au Parlement, en commençant par le Sénat, dès le début de cette session, ce qui montre qu'il en faisait une priorité.

Il faut bien comprendre que la création du délit général de blanchiment n'est pas facilement admis par tout le monde. Aux yeux de certains, il peut donner lieu à un contrôle excessif, voire tatillon. Néanmoins, l'enjeu est tel qu'il faut passer outre toutes ces réticences, et je me réjouis que le Sénat ait approuvé à l'unanimité, voilà quelques instants, le premier projet de loi.

S'agissant de l'approbation de la convention, je tiens à préciser, notamment à l'intention de M. le rapporteur et de M. Habert, que celle-ci est, en tout état de cause, applicable dès que deux Etats l'ont ratifiée. Or huit Etats l'ont d'ores et déjà ratifiée.

Le fait que la France la mette en application en la ratifiant à son tour et en créant le délit général de blanchiment ne pourra qu'inciter d'autres de nos partenaires de l'Union européenne à en faire autant et à proclamer leur volonté de lutter avec nous contre le blanchiment de manière générale et, en particulier, en matière de trafic de stupéfiants.

Monsieur Millaud, je vous rappelle que, de manière constante, et conformément à la Constitution, nous soumettons aux assemblées territoriales non pas le projet de convention mais le projet de loi de ratification. Je sais que les assemblées territoriales, notamment celle de Polynésie, n'apprécient pas cette procédure, mais elle découle de notre loi fondamentale.

J'ajoute que, conformément à l'article 38 de la convention, nous avons fait une déclaration selon laquelle la convention s'appliquera à l'ensemble du territoire de la République, y compris donc aux territoires d'outre-mer, sous réserve de l'entrée en vigueur, dans ces territoires, du nouveau code pénal, ce que nous notifierons au secrétaire général du Conseil de l'Europe le jour venu.

Mais, vous le savez, le nouveau code pénal n'est pas applicable dans le territoire que vous représentez dans la mesure où le projet de loi d'adaptation du nouveau code pénal ne peut s'appliquer en l'état aux territoires d'outre-mer. Je pense que nous pourrions effectuer cette extension dans le courant de l'année prochaine.

Voilà exactement ce qu'est le droit positif s'agissant de l'application de cette convention dans les territoires d'outre-mer.

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

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

*(Le projet de loi est adopté.)*

6

#### ÉLECTION DE DÉLÉGUÉS AU CONSEIL DE L'EUROPE ET À L'UNION DE L'EUROPE OCCIDENTALE

**M. le président.** Voici les résultats du scrutin pour l'élection de six délégués titulaires du Sénat représentant la France à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et à l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale.

Nombre de votants : 171.

Majorité absolue des votants : 86.

Bulletins blancs ou nuls : 3.

Ont obtenu :

M. Jean-François Le Grand : 146 voix ;

M. Daniel Hoeffel : 145 voix ;

M. Pierre Jeambrun : 138 voix ;

M. Michel Alloncle : 136 voix ;

M. Pierre Croze : 127 voix ;

M. Jean-Pierre Masseret : 111 voix ;

M. Paul Loridant : 95 voix .

En conséquence, MM. Jean-François Le Grand, Daniel Hoeffel, Pierre Jeambrun, Michel Alloncle, Pierre Croze et Jean-Pierre Masseret ayant obtenu la majorité absolue des suffrages des votants, je les proclame délégués titulaires du Sénat représentant la France à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et à l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale.

Voici les résultats du scrutin pour l'élection de six délégués suppléants du Sénat représentant la France à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et à l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale.

Nombre de votants : 166 ;

Majorité absolue des votants : 84 ;

Bulletins blancs ou nuls : 2.

Ont obtenu :

M. Serge Vinçon : 162 voix ;

M. Edouard Le Jeune : 157 voix ;

M. Jacques Legendre : 157 voix ;

M. Nicolas About : 155 voix ;

Mme Josette Durrieu : 153 voix ;

M. Pierre Lacour : 136 voix ;

En conséquence, MM. Serge Vinçon, Edouard Le Jeune, Jacques Legendre et Nicolas About, Mme Josette Durrieu et M. Pierre Lacour ayant obtenu la majorité absolue des suffrages des votants, je les proclame délégués suppléants du Sénat représentant la France à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et à l'Assemblée de l'Union de l'Europe occidentale.

7

## TRAFIC DE STUPÉFIANTS EN HAUTE MER

### Adoption d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 29, 1994-1995) relatif au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française aux dispositions de l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes, faite à Vienne le 20 décembre 1988. [Rapport n° 19 (1995-1996).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le garde des sceaux.

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux, ministre de la justice.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le 2 juillet 1990, la France a ratifié la convention des Nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et substances psychotropes qui avait été conclue à Vienne le 20 décembre 1988.

Cette convention contient d'importantes stipulations destinées à promouvoir la coopération des Etats signataires dans la lutte contre le trafic international de stupéfiants.

Elle prévoit notamment : des règles d'entraide judiciaire, voire, dans certains cas, d'extradition des personnes ; le renforcement des moyens d'enquête, par exemple la pratique des livraisons surveillées ; une sanction plus efficace de ces infractions ; l'amélioration des législations nationales en vue de permettre la confiscation des produits du trafic illicite lorsqu'un autre Etat signataire en formule la demande.

Diverses lois ont d'ores et déjà été votées dans notre pays afin de transcrire dans notre droit ces importantes avancées juridiques ; je pense notamment à celle qui concerne la livraison surveillée.

Une stipulation, toutefois, n'a encore fait l'objet d'aucune transposition dans notre droit écrit, même si notre pays en applique les principes en vertu des coutumes du droit de la mer : il s'agit de l'article 17 de la convention, par lequel les Etats signataires s'engagent à coopérer dans la lutte contre les trafics maritimes de stupéfiants en haute mer.

Depuis quelques années, en effet - il suffit de lire la presse - le trafic international des substances illicites emprunte de plus en plus fréquemment les routes maritimes pour gagner le continent Nord-Américain ou l'Europe.

Sur le plan juridique, la coopération conçue par les auteurs de la convention innove essentiellement en ce qu'elle peut s'exercer en haute mer, dans les eaux internationales, et non pas uniquement dans la zone habituelle de souveraineté.

En effet, il arrive qu'un Etat ait des motifs raisonnables de soupçonner qu'un navire battant son pavillon, ou ne portant ni pavillon ni immatriculation, se livre au trafic de stupéfiants en haute mer. Quand il est partie à la convention de Vienne, cet Etat peut, aux termes de l'article 17 de cette convention, adresser à un autre Etat signataire une demande d'intervention.

Cette demande peut être une simple demande d'assistance entraînant la mise en place de « mesures appropriées » à l'égard de ce navire, des personnes qui se trouvent à bord ou de la cargaison. Mais l'Etat du pavillon peut également attribuer compétence aux juridictions de l'Etat requis pour poursuivre et juger les auteurs du trafic.

Actuellement, la France n'est pas en mesure de répondre pleinement à ces demandes lorsqu'elles lui sont adressées. Le projet de loi qui vous est soumis aujourd'hui vise à remédier à cette situation : il donnera leur plein effet aux mesures envisagées par la convention de Vienne et manifesterà la volonté de notre pays de participer activement à la lutte contre ce type de trafics sur le plan international.

Certes, aujourd'hui notre pays ne se trouve pas totalement démuné pour agir en haute mer, en particulier grâce à la loi du 15 juillet 1994 relative à l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer. De même, une coopération internationale réelle existe déjà, tant dans le domaine douanier qu'en matière judiciaire, entre les grandes nations ayant les moyens d'assurer une présence sur les mers et les océans.

Le cadre juridique existant doit toutefois être renforcé afin d'autoriser de nouvelles mesures coercitives à l'égard des navires étrangers ou des personnes se trouvant à leur bord.

D'autre part, la loi française n'est, en l'état actuel, pas applicable pour la poursuite et le jugement des auteurs d'un trafic effectué sur un navire ne battant pas pavillon français, alors qu'elle est applicable sur tout navire français, en vertu de l'article 113-3 du code pénal.

C'est, pour l'essentiel, le double problème auquel tend à s'attaquer ce projet de loi, dont la réelle technicité ne doit pas masquer l'ambition : cette dernière est à la mesure du défi lancé par les réseaux internationaux de trafic de stupéfiants.

Ce projet de loi comporte deux titres.

Le titre I<sup>er</sup> vise à permettre l'arraisonnement d'un navire soupçonné de se livrer au trafic des stupéfiants, au besoin en recourant à la force. Sur les deux points principaux que je viens d'évoquer, le Gouvernement propose de compléter le dispositif prévu par la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer.

Il convient de rappeler qu'en application de cette loi les commandants des bâtiments de l'Etat peuvent d'ores et déjà intervenir, sous certaines conditions, à l'encontre d'un navire français ou étranger se trouvant en infraction aux lois et règlements applicables en mer lorsque le droit international ou les usages maritimes le permettent. Ils peuvent également arraisonner un navire n'obtempérant pas à leurs injonctions. Comme l'exigent les règles françaises de coordination des actions de l'Etat en mer, ces opérations sont effectuées sous l'autorité et la responsabilité du préfet maritime.

Le présent projet de loi se situe dans le prolongement de ces dispositions, qui prévoient déjà les modalités de l'identification et de la visite du navire ou, le cas échéant, de son déroutement.

L'article 3 du projet de loi précise notamment, d'une part, que l'autorité nationale peut également procéder au déroutement du navire suspect lorsque les investigations ne peuvent être menées en pleine mer et, d'autre part, que les stupéfiants qui seraient découverts à bord du navire pourront faire l'objet d'une mesure conservatoire de saisie lorsque l'Etat du pavillon en aura expressément formulé la demande.

Quant au titre II, il tend à attribuer compétence aux juridictions pénales françaises pour instruire et juger les infractions à la législation sur les stupéfiants, par dérogation au principe de territorialité de la loi pénale.

Toutefois, conformément aux dispositions combinées des articles 4 et 17 de la convention de Vienne, l'exercice de cette compétence est subordonné à l'existence préalable de conventions internationales ou d'arrangements particuliers.

Lorsqu'un tel accord est parvenu aux autorités françaises, les actions menées en haute mer deviennent des mesures de police judiciaire, placées donc sous le contrôle et l'autorité du procureur de la République, qui peut, le cas échéant, saisir un juge d'instruction.

Afin de permettre la constatation des infractions dans les espaces maritimes, l'article 5 du projet de loi confère des prérogatives de police judiciaire aux commandants des bâtiments de la marine nationale, aux militaires de la gendarmerie maritime et aux agents des douanes.

Dans le cadre de la recherche des infractions commises sur les navires français ou étrangers, ces militaires ou agents de l'Etat pourront, avec l'autorisation du procureur de la République, effectuer des perquisitions à bord et saisir les produits stupéfiants ou les objets liés au trafic.

Enfin, le tribunal compétent pour juger les auteurs de ces infractions est désigné dans le texte.

Figurant parmi les mesures prioritaires du plan d'action gouvernemental contre la drogue, qui a été annoncé le 14 septembre dernier, à l'issue du comité interministériel de lutte contre la toxicomanie, la mise en œuvre de l'article 17 de la convention de Vienne telle que je vous la propose attestera la ferme volonté de la France de s'engager pleinement dans la lutte contre le trafic international de stupéfiants, en particulier dans des régions aussi sensibles que les Caraïbes ou la mer Méditerranée.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de présenter aujourd'hui devant votre assemblée donne à la France les moyens juridiques de cette volonté. Il permettra aux services assurant une présence effective en mer de mener sans entrave cette nouvelle mission, en lui donnant toute l'ampleur et l'efficacité nécessaires.

(M. Jean Faure remplace M. Michel Dreyfus-Schmidt au fauteuil de la présidence.)

#### PRÉSIDENCE DE M. JEAN FAURE vice-président

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

M. Jean-Marie Girault, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. J'hésite à intervenir après M. le garde des sceaux tant son intervention est conforme à la position de la commission !

Je ne reprendrai donc pas après lui l'examen des dispositions de ce texte. Les amendements de la commission ne sont d'ailleurs que des amendements de précision ou de rédaction ; sur le fond, la commission est en parfait accord avec le projet de loi.

Hier et aujourd'hui, le Sénat a été saisi de plusieurs textes, celui-ci étant le dernier, relatifs à la lutte contre le trafic des stupéfiants. Le présent texte vise plus particulièrement le trafic en haute mer.

Il s'agit pour la France de mettre en œuvre l'article 17 de la convention de Vienne, qui a été ratifiée par une centaine d'Etats, c'est-à-dire d'inscrire dans notre droit positif interne les stipulations de cette convention, en les adaptant bien sûr à la législation française.

Il faut cependant savoir que le vote du présent projet de loi ne rendra pas immédiatement effectives les mesures envisagées. En effet, pour que l'intervention de navires français en haute mer à l'encontre de navires battant pavillon étranger devienne envisageable, il faut non seulement que ces navires relèvent d'Etats signataires de la convention de Vienne, mais encore que des accords bilatéraux ou multilatéraux aient été conclus avec les Etats concernés.

C'est donc le temps qui permettra de faire entrer ce projet de loi dans la réalité des faits, à travers les continents et les mers du monde.

Parlant du monde, je voudrais dire un mot de Mayotte et des territoires d'outre-mer. Ceux-ci n'ont certes pas été consultés par le biais de leurs assemblées territoriales mais le présent objet de loi ne modifie en rien l'organisation particulière des territoires d'outre-mer ou celle de Mayotte ; il s'agit d'une loi de « souveraineté » qui s'applique en haute mer, c'est-à-dire au-delà des eaux territoriales des différents pays concernés.

Cette précision étant faite, je vous demande, mes chers collègues, d'approuver le présent projet de loi, sous réserve de l'adoption des amendements de forme qui vous seront soumis au cours de la discussion des articles.

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

M. Germain Authié. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, je ne reviendrai pas sur la législation antérieure ni sur la nécessité de faire face au fléau de notre temps que constitue le trafic de stupéfiants, mais limiterai mon propos.

Le projet de loi qui nous est soumis a pour objet de rendre applicable en droit interne l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, faite à Vienne le 20 décembre 1988.

Ce texte paraît, à mes yeux tout au moins, nous donner ce qui est indispensable aujourd'hui, à savoir un peu plus de moyens pour essayer demain de combattre ce fléau majeur pour notre société, et cela en tous lieux, que ce soit en haute mer ou sur terre.

En conséquence, le groupe socialiste votera le présent projet de loi.

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<sup>er</sup>

M. le président. « Art. 1<sup>er</sup>. - La présente loi s'applique :  
« - aux navires battant pavillon français ;  
« - aux navires battant pavillon d'un Etat partie à la

convention de Vienne contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes autre que la France, ou régulièrement immatriculés dans un de ces Etats, à la demande ou avec l'accord de l'Etat du pavillon ;

« - aux navires n'arborant aucun pavillon ou sans nationalité. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

## Article 2

**M. le président.** « Art. 2 - Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord de l'un des navires visés à l'article 1<sup>er</sup> et se trouvant en dehors des eaux territoriales; les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter et à faire exécuter, sous l'autorité du préfet maritime, qui en avise le procureur de la République, les mesures de contrôle et de coercition prévues par le droit international, la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer et l'article 3 de la présente loi. »

Par amendement n° 1, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit cet article :

« Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord de l'un des navires visés à l'article 1<sup>er</sup> et se trouvant en dehors des eaux territoriales, les commandants des bâtiments de l'Etat et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, sont habilités à exécuter ou à faire exécuter, sous l'autorité du préfet maritime, qui en avise le procureur de la République, les mesures de contrôle et de coercition prévues par l'article 3 de la présente loi, sans préjudice de celles prises en application du droit international ou des dispositions de la loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer. »

La parole est à M. le rapporteur

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Cet amendement a pour objet de faire apparaître clairement l'articulation entre le projet de loi actuellement en discussion et la loi du 15 juillet 1994 relative aux modalités d'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, en précisant que les mesures de contrôle prévues par ce projet de loi pourront être mises en œuvre sans préjudice des mesures déjà prévues par la loi du 15 juillet 1994.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** 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.** En conséquence, l'article 2 est ainsi rédigé.

## TITRE I<sup>er</sup>

### DES MESURES PRISES À LA DEMANDE D'UN ÉTAT PARTIE À LA CONVENTION DE VIENNE

**M. le président.** Par amendement n° 2, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit l'intitulé de cette division :

« Des mesures prises à la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention de Vienne. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Cet amendement tend à préciser que les mesures prévues à l'article 3 peuvent être prises non seulement à la demande d'un Etat partie à la convention de Vienne, ce qui figure dans le projet de loi, mais également avec l'accord d'un Etat partie lorsque les autorités françaises en prennent l'initiative et demandent l'autorisation de l'Etat du pavillon, en application de l'article 17 de la convention de Vienne.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** 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.** En conséquence, l'intitulé du titre I<sup>er</sup> est ainsi rédigé.

## Article 3

**M. le président.** « Art. 3. - I. - Lorsqu'il décide la visite du navire, en application d'une demande d'un Etat partie à la convention précitée, le commandant peut faire procéder à la saisie des produits stupéfiants découverts et des objets ou documents qui paraissent liés à un trafic de stupéfiants.

« Les produits, objets ou documents saisis sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci.

« II. - Le commandant peut ordonner le déroutement du navire vers une position ou un port appropriés lorsque des investigations approfondies qui ne peuvent être effectuées en mer doivent être diligentées à bord.

« Le déroutement peut également être ordonné vers un point situé dans les eaux internationales lorsque l'Etat du pavillon en formule expressément la demande, en vue de la prise en charge du navire.

« III. - Le compte rendu d'exécution des mesures prises en application de l'article 17 de la convention de Vienne, ainsi que les produits, objets ou documents placés sous scellés, sont remis aux autorités de l'Etat du pavillon, lorsqu'aucune suite judiciaire n'est donnée sur le territoire français. »

Par amendement n° 3, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose, dans le premier alinéa du paragraphe I de cet article, de remplacer les mots : « , en application d'une demande d'un Etat partie à la convention précitée, » par les mots : « , sur la demande ou avec l'accord d'un Etat partie à la convention précitée, ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Cet amendement de coordination a le même objet que l'amendement précédent.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 4, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le second alinéa du paragraphe I de l'article 3 :

« Ils sont placés sous scellés en présence du capitaine du navire ou de toute personne se trouvant à bord de celui-ci. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** M. le garde des sceaux voudra bien ici se souvenir qu'il a été ministre de la culture et de la francophonie !

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Je n'ai pas oublié.

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Cet amendement rédactionnel vise à éviter une répétition par l'emploi du pronom personnel « ils », s'agissant des documents saisis à l'occasion de l'arraisonnement d'un navire.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** 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.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article 3, modifié.

*(L'article 3 est adopté.)*

## TITRE II

### DE LA COMPÉTENCE DES JURIDICTIONS FRANÇAISES

#### Article 4

**M. le président.** « Art. 4. - Les auteurs ou complices d'infractions de trafic de stupéfiants commises en haute mer peuvent être poursuivis et jugés par les juridictions françaises lorsque les conventions bilatérales ou multilatérales d'entraide judiciaire le prévoient, ou lorsque des accords ou arrangements particuliers sont conclus entre les Etats parties à la convention de Vienne.

« Ces accords ou arrangements particuliers sont transmis par la voie diplomatique aux autorités françaises, accompagnés des éléments permettant de soupçonner qu'un trafic de stupéfiants est commis sur un navire.

« Une copie de ces documents est transmise par tout moyen et dans les plus brefs délais à l'autorité judiciaire compétente. » - *(Adopté.)*

#### Article 5

**M. le président.** « Art. 5. - Outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les commandants des bâtiments de l'Etat chargés de la surveillance en mer, les officiers de la Marine nationale embarqués sur ces bâtiments et spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, ainsi que les agents des douanes,

peuvent constater les infractions en matière de trafic de stupéfiants et en rechercher les auteurs selon les modalités suivantes :

« I. - Le procureur de la République compétent est informé préalablement et par tout moyen des opérations envisagées en vue de la recherche et de la constatation des infractions.

« Les infractions sont constatées par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Ces procès-verbaux sont transmis au procureur de la République dans les plus brefs délais et au plus tard dans les quinze jours qui suivent les opérations. Une copie de ce procès-verbal est remise à la personne intéressée.

« II. - Il peut être procédé avec l'autorisation, sauf extrême urgence, du procureur de la République à des perquisitions et à la saisie des produits stupéfiants ainsi que des objets ou documents qui paraissent provenir de la commission d'une infraction à la législation sur les stupéfiants, ou qui paraissent servir à la commettre. Cette autorisation est transmise par tout moyen.

« Les produits, objets ou documents saisis sont placés immédiatement sous scellés.

« Les perquisitions et saisies peuvent être opérées à bord du navire en dehors des heures prévues à l'article 59 du code de procédure pénale. »

Par amendement n° 5, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

« Outre les officiers de police judiciaire agissant conformément aux dispositions du code de procédure pénale, les agents des douanes ainsi que, lorsqu'ils sont spécialement habilités dans des conditions fixées par décret en Conseil d'Etat, les commandants des bâtiments de l'Etat, les officiers de la Marine nationale embarqués sur ces bâtiments et les commandants de bord des aéronefs de l'Etat, chargés de la surveillance en mer, peuvent constater les infractions en matière de trafic de stupéfiants et en rechercher les auteurs selon les modalités suivantes : »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** L'article 5 vise les personnes habilitées à constater les infractions relatives au trafic de stupéfiants en mer.

La commission demande que le Sénat ajoute à la liste de ces personnes les commandants de bord des aéronefs de l'Etat. En effet, ils font partie des autorités qui peuvent être amenées à participer à des contrôles ; de plus, l'article 17 de la convention de Vienne le prévoit explicitement.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 6, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit la dernière phrase du second alinéa du paragraphe I de l'article 5 : « Copie en est remise à la personne intéressée. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Cet amendement est purement formel. Nous supprimons le mot « procès-verbal » afin d'éviter une redondance.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** Favorable.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

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

Je mets aux voix l'article 5, modifié.

*(L'article 5 est adopté.)*

#### Articles 6 et 7

**M. le président.** « Art. 6. - En France métropolitaine, le tribunal compétent est soit le tribunal de grande instance situé au siège de la préfecture maritime, soit le tribunal de grande instance du port vers lequel le navire a été dérouté.

« Dans les départements et territoires d'outre-mer et dans les collectivités territoriales de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon, le tribunal compétent est la juridiction de première instance en matière correctionnelle située au siège du délégué du Gouvernement.

« En matière criminelle, les dispositions de l'article 706-27 du code de procédure pénale sont applicables. » - *(Adopté.)*

« Art. 7. - La présente loi est applicable dans les territoires d'outre-mer et à la collectivité territoriale de Mayotte. » - *(Adopté.)*

#### Intitulé du projet de loi

**M. le président.** Par amendement n° 7, M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, propose, dans l'intitulé du projet de loi, de remplacer le mot : « dispositions » par le mot : « stipulations ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de nature purement rédactionnelle. S'agissant d'une convention internationale, la commission a estimé que le mot « stipulations » était préférable au mot « dispositions ». Elle avait adopté la même attitude lors de l'examen du précédent projet de loi relatif au blanchiment.

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

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** D'un point de vue technique, le mot « stipulations » est évidemment plus juste ; c'est le terme employé en matière de conventions. Toutefois, le mot « dispositions » recouvre un champ plus large.

Lors de l'examen du précédent projet de loi, nous n'avons pas eu à débattre d'un amendement identique. En effet, le Gouvernement ayant lui-même présenté un amendement, nous n'avons pas discuté de l'amendement de la commission. Si tel avait été le cas, j'aurais émis un avis défavorable.

Par conséquent, je ne suis pas très favorable à cet amendement n° 7. Je préférerais que l'on maintienne la rédaction que nous avons proposée. Mais il ne s'agit pas, me semble-t-il, de la pierre angulaire de ce projet de loi...

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-Marie Girault, rapporteur.** Nous allons transiger et rectifier notre amendement. Nous proposons de remplacer les mots : « aux dispositions de l'article 17 » par

les mots : « à l'article 17 ». L'intitulé du projet de loi se lirait donc ainsi : « Projet de loi relatif au trafic de stupéfiants en haute mer et portant adaptation de la législation française à l'article 17 de la convention des Nations unies contre le trafic illicite des stupéfiants et substances psychotropes, faite à Vienne le 20 décembre 1988. »

**M. le président.** Je suis donc saisi d'un amendement n° 7 rectifié, présenté par M. Jean-Marie Girault, au nom de la commission, et tendant, dans l'intitulé du projet de loi, à remplacer les mots : « aux dispositions de l'article 17 » par les mots : « à l'article 17 ».

Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Jacques Toubon, garde des sceaux.** C'est une manière élégante de régler le problème !

J'émetts un avis favorable sur cet amendement n° 7 rectifié.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'intitulé du projet de loi est ainsi modifié.

#### Vote sur l'ensemble

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

**M. Louis Minetti.** Je serai très bref.

Comme je l'ai indiqué à propos des deux projets de loi que nous avons examinés auparavant, nous n'allons pas assez loin. Toutefois, nous voterons le présent texte, car c'est toujours mieux que rien !

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

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

*(Le projet de loi est adopté.)*

8

#### TRANSPORTS

##### Discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi (n° 383, 1994-1995) relatif aux transports. (Rapport n° 16 [1995-1996]).

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

**M. Bernard Pons, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je suis particulièrement heureux de me trouver parmi vous aujourd'hui pour vous présenter ce projet de loi relatif aux transports. Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, et moi-même avons souhaité déposer ce texte sur le bureau de votre assemblée et le soumettre ainsi en priorité à votre examen, que nous savons toujours très attentif.

Ce projet de loi, qui comporte une série de dispositions relatives aux transports maritimes, aériens et routiers, s'articule autour de deux axes principaux : renforcer

la sécurité dans les différents modes de transports, d'une part, harmoniser notre dispositif législatif avec les règles communautaires, d'autre part.

Sur le premier point, j'ai souhaité que l'accent soit mis sur la prévention des risques et des infractions. En ce qui concerne la mise en conformité de notre législation avec les normes européennes, j'ai, bien entendu, veillé à ce qu'elle soit effectuée dans le respect de nos préoccupations nationales.

Je souhaite que le caractère parfois technique de certaines dispositions de ce projet de loi n'occulte pas les mesures importantes qu'il contient, et je sais que celles-ci n'auront pas échappé à la sagacité de votre rapporteur et de votre assemblée. Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports, vous les exposera plus en détail tout à l'heure.

Pour ma part, je mettrai l'accent sur trois catégories de dispositions qui me semblent mériter un éclairage particulier et qui doivent être appréciées à la lumière de la politique globale menée par le Gouvernement dans les secteurs concernés. Il s'agit du renforcement de la sûreté aéroportuaire, de la compétitivité du pavillon français dans la concurrence internationale et de l'amélioration de la sécurité routière.

En ce qui concerne tout d'abord la sûreté aéroportuaire, le Gouvernement a décidé de mettre en place les grands axes d'une politique globale et cohérente dans ce domaine. Bien entendu, cette approche tient compte des dramatiques événements qui se sont déroulés ces derniers jours sur notre territoire.

Le projet de loi accentue les mesures de prévention, tant pour le transport de passagers que pour le transport du fret. Il autorise, en effet, dans des conditions très strictement délimitées - et dans le souci du respect des libertés publiques - le recours à des agents agréés pour certaines tâches d'inspection et de filtrage des passagers et des bagages. En outre, il introduit dans notre droit la notion d'« expéditeur connu », qui apportera de meilleures garanties en matière de contrôle du fret.

Assurer la compétitivité du pavillon français dans la concurrence internationale, tel est le deuxième point, abordé par le projet de loi, sur lequel je dirai quelques mots.

Voilà quelques jours à peine, en déplacement à Saint-Malo, j'ai eu l'occasion de rappeler que la France, grande puissance maritime, doit avoir une flotte à la mesure de ses échanges extérieurs. Il est donc indispensable d'en soutenir le développement et de consolider les entreprises françaises d'armement confrontées à la très rude concurrence internationale.

Le pavillon des terres australes et antarctiques françaises, plus connu sous le nom de pavillon des Kerguelen, permet d'obtenir des coûts d'exploitation plus faibles. Il constitue donc l'un des éléments déterminants de l'attractivité du pavillon français. Il convenait dès lors d'en fixer le dispositif législatif. C'est l'un des objets de ce projet de loi.

S'agissant de la sécurité routière, j'ai souhaité axer ma politique dans ce domaine autour des notions de responsabilité du conducteur, de prévention et de stricte application de la loi.

Les récentes décisions prises en matière de baisse de l'alcoolémie, ainsi que les mesures contenues dans le projet de loi en ce qui concerne le brevet de sécurité routière ou l'harmonisation des sanctions applicables à l'accompagnateur de l'élève conducteur s'inscrivent dans cette perspective.

Un prochain comité interministériel, qui se tiendra en début d'année, permettra de dresser un bilan des différentes mesures en vigueur dans ce domaine et de décider de nouvelles orientations en matière de formation et de prévention.

Enfin, sans ouvrir un débat sur un sujet qui déborde très largement le cadre de ce projet de loi, je ne voudrais pas terminer mon propos sans évoquer les dispositions relatives à Air France. Ce texte donne en effet la possibilité au personnel navigant d'Air France d'être représenté au conseil d'administration de la nouvelle société *holding* « Groupe Air France ». S'agissant d'une mesure qui va dans le sens du dialogue social, je ne doute pas qu'elle reçoive l'assentiment de la majorité d'entre vous.

Voilà, mesdames, messieurs les sénateurs, en quelques mots, ce que je souhaitais vous dire sur ce projet de loi. Je laisse maintenant à Mme Idrac le soin de vous en faire une présentation plus détaillée. (*Applaudissements sur les travées du RPR et de l'Union centriste.*)

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat aux transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, permettez-moi d'exprimer à mon tour le plaisir tout particulier que j'ai à intervenir aujourd'hui devant vous pour vous présenter ce projet de loi relatif aux transports.

Ce texte, très technique, concerne la sécurité de nos concitoyens et, à ce titre, il revêt une importance à laquelle je suis attachée.

Comme vient de vous le dire M. Bernard Pons, il s'agit d'un projet de loi relatif aux différents modes de transports, dont les deux axes principaux sont le renforcement de la sécurité et l'harmonisation de notre dispositif législatif avec les règles communautaires. Je ne reprendrai pas une à une les différentes mesures qu'il contient ; ce sera l'objet de la discussion des articles. J'articulerai mon propos autour des idées directrices qu'il contient pour chacun des modes de transports concernés.

En ce qui concerne tout d'abord le transport maritime, ce texte permet de renforcer la sécurité en mer ; il place ainsi la France aux premiers rangs dans ce domaine. Certaines dispositions visent en effet à accroître l'efficacité de l'action publique en matière de contrôles opérés à bord des navires.

Notre souci est d'améliorer la coopération des administrations, afin de garantir une sécurité accrue de la navigation maritime.

C'est ainsi que le champ d'action des agents des douanes sera étendu, que les pouvoirs d'investigation des autorités habilitées au contrôle seront précisés et que, enfin, la liste des personnels habilités à redresser et à contrôler les infractions en mer sera actualisée et étendue.

Par ailleurs, toujours en matière de sécurité maritime, le projet de loi permet d'accentuer la lutte contre la pollution en mer. Il précise, en effet, le dispositif relatif au transport de cargaisons dangereuses, en fixant notamment les modalités de compte rendu des événements de mer ayant entraîné la perte de marchandises dangereuses. Il étend d'ailleurs cette obligation aux navires étrangers et définit les sanctions applicables.

En outre, le projet de loi interdit, conformément à nos engagements internationaux, l'incinération en mer. Il faut souligner que, dans ce domaine, la France a une attitude exemplaire. Nous disposons en effet, sur notre territoire, de moyens de traitement des déchets suffisants et bien



adaptés au respect de l'environnement. Nous n'avons donc déjà plus recours à ce type d'élimination particulièrement nocif pour l'environnement.

Par ailleurs, le projet de loi s'attache à concilier les exigences communautaires avec la volonté du Gouvernement de maîtriser l'évolution de notre flotte.

Un dispositif équilibré vous est ainsi proposé.

Tout d'abord, le projet de loi ouvre la possibilité aux ressortissants de la Communauté européenne de posséder un navire sous pavillon français, sous réserve que son exploitation s'effectue à partir d'un établissement situé sur le territoire national.

Ensuite, il élargit à ces mêmes ressortissants européens les conditions de nationalité relatives aux équipages, mais il exige que le capitaine et l'officier qui le supplée soient français.

Enfin, le projet de loi fixe les principales caractéristiques du registre d'immatriculation du territoire des terres australes et antarctiques français, les TAAF, dit pavillon « Kerguelen ». Comme l'a souligné M. Pons, il s'agit d'un point important.

Ce dispositif représente un moyen indispensable pour conserver la flotte française sous pavillon français. En effet, aujourd'hui, le registre compte plus de quatre-vingts navires de commerce, représentant la moitié de la flotte française en nombre de navires et 75 p. 100 en capacité de transport. Il permet également - cela est évidemment très important - d'employer des marins français qualifiés. En effet, 1 500 navigants français sont employés sur les navires immatriculés aux TAAF, dont une forte proportion d'officiers.

Je souhaiterais aborder maintenant les aspects du projet de loi relatifs au transport aérien. Dans ce domaine, le projet de loi s'inscrit bien dans le cadre de la politique globale souhaitée par le Gouvernement en matière de renforcement de la sûreté aéroportuaire.

Il s'agit, tout d'abord, de mettre en place les principes clarifiés du transport aérien de demain, en permettant, en l'occurrence, une meilleure définition et une meilleure répartition des rôles respectifs des différents intervenants du secteur, c'est-à-dire des aéroports, de l'Etat et des compagnies aériennes.

Il s'agit également de se donner les moyens de renforcer les dispositifs de contrôle pour le transport de passagers et le transport du fret. La nécessaire mise aux normes internationales et l'impérieuse nécessité de garantir aux usagers un bon niveau de sécurité nous y conduisent.

Le projet de loi autorise ainsi les gestionnaires d'aéroports et les compagnies aériennes à avoir recours à des agents privés dûment agréés par les pouvoirs publics pour effectuer certaines tâches courantes de contrôle et d'inspection. Ces tâches, qui consistent à mettre en œuvre les dispositifs automatiques de contrôle dans le cadre de l'inspection et du filtrage des passagers, excluent, bien entendu, les fouilles physiques des personnes. Je précise qu'elles continuent d'être exercées sous la responsabilité des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes.

En ce qui concerne la sécurité du fret, le projet de loi introduit dans notre droit la notion d'expéditeur connu, qui est conforme aux évolutions internationales. Les entreprises ainsi qualifiées, agréées par les pouvoirs publics, offriront les garanties nécessaires à un meilleur contrôle des marchandises. Un amendement gouvernemental, que nous examinerons ultérieurement, tendra à préciser les conditions dans lesquelles les compagnies aériennes seront soumises à cette obligation.

Je tiens à souligner à nouveau devant vous que ces dispositions à caractère juridique ne doivent pas être appréciées de façon isolée. Elles seront, en effet, accompagnées par l'accélération de la mise en œuvre d'un important programme d'équipement de nos aéroports en matière de détection et de contrôle, grâce à une augmentation des budgets alloués à la sécurité aéroportuaire. Nous en parlerons non pas au cours de l'examen du présent projet de loi, mais à l'occasion de la discussion budgétaire.

Toujours en ce qui concerne le domaine aérien, le projet de loi procède ensuite à certaines modifications du code de l'aviation civile rendues nécessaires par l'évolution du droit communautaire, notamment en matière d'infraction au certificat de transport aérien, de licence, d'autorisation d'exploitation et de tarifs. L'objectif politique ici visé consiste à renforcer la lisibilité juridique de notre dispositif pour les usagers de notre droit.

Enfin, point très important, le projet de loi permet d'assurer, comme l'a souligné M. Pons, la représentation au sein du conseil d'administration du groupe Air France d'une catégorie de personnels qui n'y siégeait pas jusqu'à présent, celle des personnels navigants. Je sais que cette disposition était vivement souhaitée par certains d'entre vous, notamment par le rapporteur M. Le Grand. C'est effectivement une disposition tout à fait nécessaire, car elle vise à renforcer le dialogue social.

Je dirai enfin quelques mots sur les dispositions du projet de loi qui concernent la sécurité routière. En l'occurrence, il s'agit non pas d'alourdir ou de compléter notre dispositif répressif, mais simplement de prendre quelques mesures d'adaptation de simple bon sens. Ces dispositions concernent l'extension du contrôle de l'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève conducteur et l'adaptation du régime de sanction applicable au brevet de sécurité routière. Comme vous le savez, ce brevet concerne les jeunes à partir de quatorze ans. Cela va dans le sens de ce que M. Pons et moi-même souhaitons, à savoir un développement des actions de formation.

Tels sont, monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, les grands traits de ce projet de loi, dont la discussion des articles nous permettra d'approfondir les différents aspects. (*Applaudissements sur les travées du RPR, des Républicains et Indépendants et de l'Union centriste.*)

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

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi relatif aux transports revêt la forme, qui nous est désormais familière, d'un texte portant « diverses dispositions ». Le moindre de ses mérites n'est pas de remettre de l'ordre dans un certain nombre de projets de loi votés ou en suspens. Il reprend en effet des textes dont le Parlement avait eu à connaître, à savoir le projet de loi « sécurité et modernisation », que l'Assemblée nationale avait voté en 1994 mais que le Sénat n'avait pas eu le temps d'étudier, et le projet de loi portant diverses dispositions d'ordre maritime, adopté en 1992.

Le présent projet de loi comporte trois titres.

Le titre I<sup>er</sup> - je le répète après vous, madame le secrétaire d'Etat, mais j'insiste pour que l'on ait une bonne lisibilité des différents articles - relatif au transport maritime, regroupe à lui seul vingt-deux des vingt-six articles du projet de loi. Deux articles ont trait à la francisation des navires, un autre concerne les transports d'intérêt national et deux articles sont relatifs à la sécurité en mer. L'essentiel du titre, soit douze articles, est consacré à un toilettage de l'ensemble des lois mettant en cause les

compétences des agents de l'Etat en mer, à la suite de la formation du corps civil des inspecteurs des affaires maritimes.

Deux articles sont consacrés au régime du travail et au régime social applicables sur les navires battant pavillon français.

Enfin, un article procède, conformément à une invite du Conseil d'Etat, à la validation législative des dispositions réglementaires relatives à l'immatriculation des navires sous le pavillon du territoire des terres australes et antarctiques françaises, plus communément appelé pavillon « Kerguelen ».

Le titre II regroupe des mesures ayant toutes le même objet, à savoir le droit du transport aérien, mais leur portée est très variable.

Au sein de cet ensemble de dispositions réglant des questions juridiques qui sont parfois complexes, mais rarement fondamentales, on distingue deux réformes plus significatives.

La première, définie par l'article 24, vise à favoriser un meilleur dialogue social à l'intérieur du groupe Air France, ce qui, dans la situation actuelle, souligne bien que le Gouvernement ne néglige aucun moyen pour soutenir la politique de redressement engagée dans l'ensemble du groupe.

J'ajoute, à titre personnel, que j'approuve d'autant plus cette réforme que j'avais déposé un amendement ayant le même objet lors de la discussion, en juillet dernier, du projet de loi portant diverses mesures pour l'emploi et la sécurité sociale. J'avais d'ailleurs retiré cet amendement non pas tellement parce que d'aucuns prétendaient qu'il avait le caractère d'un cavalier, mais surtout parce que le projet de loi que nous examinons aujourd'hui venait d'être adopté en conseil des ministres et que le Gouvernement s'était engagé à l'inscrire rapidement à l'ordre du jour des assemblées. Cet engagement, vous l'avez tenu, monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, je vous en donne acte et vous en remercie.

La seconde réforme importante que comporte le titre II est plus ample, mais sa pertinence, vous avez insisté sur ce point l'un et l'autre à l'instant, est, malheureusement, elle aussi soulignée avec force par l'actualité. Il s'agit en effet de dégager de nouveaux moyens pour renforcer la sûreté des aéroports et du transport aérien.

Pour toutes ces dispositions relatives au transport aérien, la commission des affaires économiques et du Plan proposera de conforter les mesures proposées en améliorant la rédaction ou la précision juridique du dispositif et, pour les deux réformes de caractère plus notable, elle présentera, en outre, plusieurs amendements sur le fond.

En ce qui concerne le renforcement des mesures de sûreté, elle apprécierait que puisse, au cours du débat, lui être apportée la réponse à deux questions.

Tout d'abord, la commission souhaiterait savoir à quel rythme la police et la douane seront déchargées de celles de leurs tâches de contrôle dans les aéroports qui, sur le fondement de la nouvelle loi, pourront être exercées par des agents agréés mis à disposition par des sociétés privées.

En effet, il s'agit - je suis persuadé que le Gouvernement en a pleinement conscience - d'éviter un brutal transfert de coûts vers un secteur économique actuellement très gravement ébranlé et de prendre garde aux perturbations préjudiciables à la sûreté qui pourraient découler d'un changement très rapide des équipes en place.

La seconde question concerne les modalités de financement de l'effort de sûreté tout à fait significatif qu'organise le texte. Les sommes engagées sont importantes : plus de 1,25 milliard de francs d'investissement sur sept ans et quelque 310 millions de francs de frais de fonctionnement chaque année ; ce n'est pas rien !

Nous aurons l'occasion d'y revenir au cours de la discussion budgétaire, puisque Mme le secrétaire d'Etat nous y a invités. Toutefois, nous souhaiterions déjà aborder le sujet, ou tout au moins l'effleur, en ce qui concerne la manière dont ces sommes seront abondées. Il semblerait en effet que l'on envisage actuellement un cofinancement des besoins par les aéroports et l'Etat, la contribution de l'Etat émanant du produit de la taxe de sécurité-sûreté.

Mais la mise en œuvre de cette disposition assurera-t-elle une péréquation de la contribution des aéroports ? Il est en effet fondamental d'éviter que les petits aéroports aient, en raison de la part importante des coûts fixes, à supporter, par passager accueilli, des charges supérieures aux gros aéroports qui traitent des flux importants de trafic. Il y a là, en effet, un enjeu majeur d'aménagement du territoire qui suppose - et c'est le bon sens - que, pour chaque aéroport, le soutien de l'Etat tienne compte des particularités.

De plus, il serait, à l'évidence, préférable que le recours au produit de la taxe de sécurité-sûreté ne conduise pas à une augmentation de cette taxe ou, d'une manière plus large, des charges pesant directement ou indirectement sur le transport aérien, pour les raisons évidentes que l'on comprend. Les entreprises de ce secteur sont trop rudement éprouvées à l'heure actuelle pour qu'il soit raisonnable de contribuer, fût-ce marginalement, à leurs difficultés financières. Plutôt qu'une telle solution, il nous paraît plus judicieux d'accroître la part du produit de la taxe de sécurité-sûreté affectée à la sûreté.

Cela étant dit, et pour en revenir à la présentation de l'ensemble du projet de loi, il m'incombe de rappeler que le titre III est consacré au transport routier. Mon collègue M. Jacques Rocca Serra devait rapporter cette partie du texte ; il m'a demandé de le suppléer aujourd'hui, mais je le remercie du travail qu'il a effectué sur le sujet.

En définitive, ce projet de loi est caractérisé par son aspect très technique. Sa lecture et, *a fortiori*, sa compréhension seront malaisées pour le profane. Cette extrême technicité me conduit à réduire l'essentiel de mon propos aux observations que je viens de présenter sur le volet aérien et à trois remarques de caractère plus général sur le volet maritime. Ces remarques s'inspirent des conclusions que j'avais eu l'honneur de rapporter, au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, dans le cadre d'une mission d'information ayant trait à la sécurité du transport maritime.

Première remarque : il est souhaitable d'améliorer la coordination de l'action entre les services chargés de la sécurité en mer. Dans ce rapport d'information sur la sécurité du transport maritime, j'avais émis des propositions constructives, qui avaient d'ailleurs été accueillies de manière satisfaisante par l'ensemble des professionnels. Aujourd'hui, nous ne pouvons que confirmer ces orientations et inviter le Gouvernement à favoriser la coordination administrative des quatre autorités qui co-interviennent : la gendarmerie, la police nationale, les douanes et les affaires maritimes.

Deuxième remarque : une démocratisation de la promotion dans les corps des affaires maritimes semble, à certains égards, souhaitable. La création, en novembre 1992, du nouveau corps, de catégorie A, des inspecteurs des affaires maritimes a été une bonne chose.

Il faut poursuivre dans cette voie et parvenir à offrir des possibilités concrètes de promotion interne aux inspecteurs des affaires maritimes. Actuellement, sur 157 administrateurs, un seul est issu de la base ; c'est mieux que rien mais l'effort doit être poursuivi.

Ma troisième remarque concerne la sauvegarde du pavillon français, à laquelle vous avez fait allusion tout à l'heure dans votre propos introductif, madame le secrétaire d'Etat, et vous aussi, monsieur le ministre. Notre pays a besoin - nous tenons à l'affirmer avec vous - d'une marine marchande non seulement à la dimension de ses ambitions économiques et de son commerce extérieur, mais aussi pour répondre, en cas de besoin, à toute action extérieure, qu'elle soit humanitaire ou de défense.

**M. René Rénault.** Très bien !

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** La question de fond reste celle du pavillon-*bis*. Faut-il renoncer à la souplesse que nous procure le pavillon « Kerguelen », dont le présent projet de loi vise à valider les dispositions réglementaires ? La réponse est claire : il faut garder le pavillon-*bis*.

Ce pavillon nous a, en effet, permis d'immatriculer 159 navires depuis 1987. On peut donc, sans exagérer le trait, affirmer qu'il a évité une quasi-disparition de notre marine marchande, disparition qui s'annonçait à très court terme. Cela est-il suffisant pour affirmer que la flotte de commerce française est pour autant sauvée ? Certes non, mais c'est bien parce que les menaces subsistent qu'il serait dangereux, voire coupable, de se priver d'un élément déterminant pour son avenir.

Dans la discussion des articles, nous reviendrons sur ce sujet, mais permettez-moi d'attirer dès maintenant l'attention du Sénat sur le fait que la plupart des grandes nations maritimes ont aujourd'hui des pavillons-*bis*, et je ne citerai ici, entre autres pays, que la Norvège ou l'Allemagne. Pour faire face à une situation mondiale où règne un très grand désordre, il faut éviter le pire, en se dotant de ces pavillons.

Ma dernière observation sera et ma conclusion et une invitation faite au Gouvernement.

Monsieur le ministre, madame le secrétaire d'Etat, vous avez remis en ordre un fourre-tout législatif. Vous avez intégré bon nombre d'observations qui ont été faites au fil des ans soit à l'occasion des rapports budgétaires, soit à la lumière de travaux spécifiques menés sur le sujet, soit qu'elles aient eu pour origine certains organismes internationaux tels que l'OMI - l'Organisation maritime internationale - qui siège à Londres, où je me suis rendu précisément pour enregistrer un certain nombre de ses préconisations. C'est bien d'avoir procédé à ce toilettage, mais nous attendons de nouvelles initiatives.

Le transport fluvial, la nécessaire modernisation des ports, l'évolution du transport en général, notamment au regard de la multimodalité, nécessiteront que le Gouvernement et le Parlement remettent l'ouvrage sur le métier. L'évolution des mentalités, les évolutions technologiques accélèrent le processus. La France, de par sa force économique et sa position géopolitique, peut et doit jouer un rôle de tout premier plan, voire le premier rôle.

Sous le bénéfice de ces remarques et de l'adoption des amendements qu'elle présentera, la commission des affaires économiques et du Plan vous proposera, mes chers collègues, d'adopter le présent projet de loi. *(Applaudissements sur les travées du RPR, de l'Union centriste et des Républicains et Indépendants.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Heinis.

**Mme Anne Heinis.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, élue d'un département maritime, j'attendais beaucoup d'un projet de loi relatif aux transports. Vous avouerez-vous que je reste un peu sur ma faim devant ce texte pour initiés, à peu près totalement incompréhensible pour le grand public ?

Je veux d'ailleurs saluer la prestation de nos rapporteurs et des services de la commission, qui ont fait un véritable travail de bénédictins sur ce texte.

**M. Emmanuel Hamel.** Gloire aux bénédictins !

**Mme Anne Heinis.** En ce qui concerne les mesures relatives au transport maritime, l'harmonisation avec la réglementation européenne aussi bien que les menaces pesant sur le décret du 20 mars 1987, qui organise l'immatriculation dans les TAAF et qui fait l'objet d'un recours devant le Conseil d'Etat, exigent un texte législatif.

Mais fallait-il se borner à ce toilettage technique ? Telle n'était pas mon attente, même si, comme mon groupe, je voterai ce projet de loi.

Nos excellents rapporteurs ont, à juste titre, affirmé l'urgence de la sauvegarde du pavillon français.

Permettez-moi d'insister sur l'enjeu. En effet, celui-ci est de nature tout à la fois sécuritaire, économique et social.

L'enjeu consiste à assurer sécurité et indépendance à notre pays, qui doit pouvoir disposer d'une flotte marchande suffisante pour répondre à un service de défense nationale et d'action humanitaire.

Par ailleurs, l'enjeu est économique, dans la mesure où il nous faut garantir les sources et les débouchés de notre commerce extérieur.

Il est économique et social en raison de la forte synergie avec l'activité des ports français. Quelle serait en effet l'utilité de la réforme des dockers, dont le coût s'élève, je le rappelle, à 4 milliards de francs - on apprend d'ailleurs qu'elle s'enlise faute d'avoir été suffisamment radicale - si le dépérissement de la flotte les privait d'une partie importante de leur activité ?

Enfin, l'enjeu est social puisque notre marine marchande, qui comptait 55 000 officiers et marins à la fin de la Seconde Guerre mondiale, en compte moins de 10 000 à l'heure actuelle.

Le nombre d'emplois maritimes a diminué en raison des progrès techniques, ce qui est acceptable, mais aussi en raison de la concurrence mondiale faisant appel à des équipages employés dans des conditions de travail et de protection sociale inadmissibles pour un pays comme le nôtre.

J'ajoute que la compétence de nos marins s'analyse en niveau de formation mais aussi et surtout en termes d'expérience, et tout le monde sait le rôle primordial de l'expérience en matière maritime ; d'où l'importance de garder un flux régulier d'entrées et de débouchés dans la profession.

Toutes ces considérations m'amènent à penser que la validation législative de la réglementation en matière d'immatriculation aux Kerguelen, si elle n'est certes pas la panacée, est un mal nécessaire.

D'ailleurs, nos voisins européens - Danois, Belges, Allemands, Espagnols, Norvégiens et même Italiens, par un autre procédé - ont également un pavillon « *bis* ». Il serait donc totalement vain de se dresser seul contre tous.

Nous avons un peu de mémoire : nous savons ce qu'il est advenu du *France* ; nous nous souvenons du cycle infernal qui a conduit à son abandon. Or, nous constatons que le *Norway* - c'est son nouveau nom - navigue et est fort rentable.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Absolument !

**Mme Anne Heinis.** Il faut bien reconnaître que la création du registre TAAF a contribué au maintien de la flotte nationale, en réduisant sensiblement l'écart de coût qui séparait le pavillon français du pavillon de complaisance.

S'agissant de l'emploi des navigants français, les chiffres cités par nos rapporteurs montrent que la répartition des postes entre Français et étrangers s'est inversée entre juillet 1993 et juillet 1994 : les Français sont désormais plus nombreux que les étrangers, et dans un pourcentage supérieur au minimum obligatoire, ce qui est en soi une bonne nouvelle.

Mon souhait est que le Gouvernement prenne l'engagement que les textes réglementaires qui viendront compléter la loi ne modifient pas l'équilibre obtenu dans un sens défavorable pour les navigants français.

Les navires de passagers resteront exclus du dispositif. La proportion de marins français doit être maintenue, ainsi que les effectifs d'état-major, soit deux ou quatre officiers selon les navires.

C'est à ce prix que nous parviendrons à sauvegarder l'essentiel de l'emploi et du savoir-faire maritime français.

Deuxième source d'interrogation pour moi : le projet est muet sur les ports, alors même que M. Dupuydauby vient de rendre un rapport et des propositions. J'ai déjà évoqué ce rapport.

Les auteurs de la réforme de 1992 ont cru devoir conserver l'architecture générale de la loi de 1947, qui avait créé le statut des dockers. Aujourd'hui, les usages d'antan ressuscitent, et M. Dupuydauby conclut à l'urgence d'aller jusqu'au bout de la réforme.

Prenons garde, notre économie portuaire ne doit pas voir briser ses chances de reprendre sa place en Europe, car elle a beaucoup reculé !

De même, le projet est muet à propos de la voie fluviale, et j'accueille avec intérêt les suggestions de nos rapporteurs en ce domaine.

Enfin, le projet de loi est muet sur un sujet qui aurait mérité d'être traité, à savoir le transport combiné. Je sais bien que l'Etat a accru son aide à cette activité de 300 millions de francs en 1995, et qu'un conseil national du transport combiné a été mis en place. Mais cela ne suffit pas.

En réalité, on sait parfaitement que l'essentiel des initiatives concrètes qui ont été prises dans ce domaine jusqu'à présent l'ont été par les collectivités locales ou les organismes consulaires, voire par des promoteurs privés.

Le moment me paraît venu de coiffer ces efforts un peu disparates, voire concurrents, par une authentique vision d'ensemble que seul l'Etat peut avoir, madame le secrétaire d'Etat.

Lors de la discussion du projet de loi sur l'aménagement et le développement du territoire, notre commission avait suggéré que soit élaboré un schéma directeur national des plates-formes multimodales.

La DATAR nous avait alors dissuadés d'exiger ce schéma. Nous n'avions pas insisté, mais, à mon avis, l'idée, qui avait été lancée par le rapport de M. François-Poncet, était excellente.

Je me tourne donc vers vous aujourd'hui, madame le secrétaire d'Etat : pouvons-nous espérer, de votre part, une initiative en ce domaine ? Aurons-nous un schéma des plates-formes logistiques annexé au schéma national d'aménagement et de développement du territoire ?

C'est le vœu que je forme, en vous renouvelant mon soutien. (*Applaudissements sur les travées des Républicains et Indépendants, du RPR et de l'Union centriste, ainsi que sur certaines travées du Rassemblement démocratique et social européen.*)

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

**M. Jacques Bimbenet.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'internationalisation de l'économie, l'intensité des transports en tant qu'indicateurs du développement, la relation évidente entre activité humaine et transport alimentent les multiples discours relatifs à notre débat.

Nombreux sont les acteurs, les intérêts et toutes les implications. Ils nous concernent tous et nous portent à réfléchir à l'organisation urbaine et à l'aménagement du territoire, aux structures financières et matérielles des entreprises ainsi qu'à la gestion de notre environnement.

Nous nous situons, sans possibilité d'en sortir, au cœur d'un débat complexe dans lequel seules la confrontation des savoirs et la concertation nous permettront une véritable analyse, soucieuse de l'avenir, respectueuse des hommes et de l'environnement, consciente du bien-fondé d'un développement durable.

Car, mes chers collègues, si la croissance de notre économie dépend en partie des choix dont nous sommes amenés à discuter, la santé et la qualité de vie des Français dépendent plus largement encore du caractère soutenable de ces choix.

Il est vrai que l'on ne tient jamais assez compte du fait que les transports interfèrent avec tous les aspects de la vie de notre pays.

Le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui tend notamment à renforcer la sécurité des différents modes de transport et à mettre notre dispositif législatif en conformité avec nos obligations communautaires.

Vous me pardonnerez, madame le secrétaire d'Etat, d'être surpris et déçu que soit de nouveau occulté un débat de fond sur l'avenir du transport. Ne serait-il pas opportun et urgent de définir un nouveau modèle de croissance des transports, d'expertiser, sans tarder, leur véritable coût collectif ?

Certes, l'insécurité routière est au cœur de tous les débats, mais qu'en est-il du bruit, de la concurrence déconcertante entre les différents modes de transport, de leur impact sur l'environnement ?

Un débat consacré à la politique des transports, voilà ce que j'appelle de mes vœux depuis fort longtemps !

Il illustrerait l'indispensable effort de réflexion auquel nous sommes tous contraints et la nécessité d'une évolution des comportements individuels et des décisions collectives.

Le texte qui nous est soumis - notre excellent rapporteur l'a souligné - est un ouvrage éminemment technique mais sans grande unité et sans véritable souffle politique.

C'est là, je le répète, la raison principale de ma préoccupation.

Cela dit, il semblerait que cette loi règle quelques détails dont la relative importance pourrait nous inciter à sourire en égard à l'ambition affichée par le titre de ce projet de loi.

En effet, qui pourrait ne pas souhaiter l'amélioration de la coordination de l'action entre les divers services concourant à la sécurité en mer, la démocratisation de la promotion dans les corps des affaires maritimes ou la sauvegarde du pavillon français ? Bien évidemment, personne ! et tout semble être fait pour atteindre les objectifs que le Gouvernement s'est fixés. Sur ce point, nous ne pouvons que le suivre.

Néanmoins, comment expliquer, outre le manque évident d'ambition et d'opportunité de ce texte, l'absence de toute disposition relative au transport fluvial ?

Le débat national sur l'aménagement du territoire avait mis en évidence le rôle fondamental des infrastructures de communication.

A cet égard, les voies navigables constituent un secteur efficace du développement. Or, la situation de la navigation fluviale est restée préoccupante.

Nous manquons là l'occasion d'engager un débat essentiel et concret. En effet, une fois encore, nous n'avons pas saisi l'opportunité de l'intégrer dans une réflexion de grande envergure sur le développement harmonieux des infrastructures de transport, plus particulièrement sur la plus intéressante des alternatives à la saturation des réseaux.

S'agissant des mesures relatives au transport routier, je me satisferai des mesures de bon sens qui contribueront à la lutte contre l'insécurité routière.

Le lien est évident entre l'imprégnation alcoolique et les accidents. La présence dans le sang d'un taux d'alcool pur quel qu'il soit est inadmissible. Il est malheureusement illusoire de chercher à atteindre le niveau zéro. En revanche, en poursuivre l'abaissement progressif me paraît indispensable.

Mais l'alcool n'est pas seul responsable. Le manque évident de formation des automobilistes est, lui aussi, à incriminer : n'aurait-on pas dû réfléchir depuis longtemps à l'instauration d'une formation et d'un permis adaptés aux véhicules en fonction de leur puissance ? Je déposerai à cet égard une proposition de loi.

C'eût été probablement plus efficace que d'en nier l'utilité et de croire que seule la vitesse est responsable de tout. Il y a, là aussi, matière à créer des emplois nouveaux de formateurs.

De plus, que dire du contrôle technique des véhicules, sinon que sa mise en œuvre, si elle tend à s'améliorer et à s'uniformiser, mériterait une attention accrue et une extension plus grande encore des niveaux de contrôle.

En effet, mes chers collègues, ce sont là les cibles, souvent manquées, qui sont responsables de l'insécurité sur nos routes : l'alcool, le manque de formation et l'état des véhicules, la vitesse venant trop souvent rejoindre l'irresponsabilité et l'incapacité.

Sur ce chapitre particulier de la sécurité routière, vous me permettrez un petit détour consacré à la sécurité des piétons, notamment des enfants. A cet égard, j'ai déposé récemment une proposition de loi relative au transport en commun d'enfants.

On déplore chaque année un nombre important d'accidents dont sont victimes des enfants à la montée ou la descente d'un véhicule de transport en commun scolaire. En effet, ces véhicules ne bénéficient pas de priorité particulière. Ils peuvent donc, lorsqu'ils sont à l'arrêt, être dépassés ou croisés par d'autres véhicules. C'est ainsi que des enfants ont été renversés, parfois tués, en traversant la chaussée, par des voitures qui doublaient ou croisaient leur autocar.

Seule l'obligation faite aux automobilistes de s'arrêter derrière ou de ne pas croiser un autocar transportant des enfants et se trouvant à l'arrêt, qu'il s'agisse d'un arrêt matérialisé, c'est-à-dire fixe sur un itinéraire défini, ou d'un arrêt spontané sur un itinéraire non défini, pourrait éviter ce genre d'accidents.

Un signal spécifique indiquant la montée ou la descente des enfants, un signal imposant l'arrêt aux automobilistes dans les deux sens de la circulation et une couleur particulière pour les véhicules affectés au transport en commun d'enfants, une couleur rendant les véhicules immédiatement identifiables, voilà qui protégerait les enfants.

Il est urgent de remédier à l'actuelle carence de la législation. L'intervention du Parlement se justifie par l'importance de la question posée.

En dernier lieu, vous me permettez d'évoquer en quelques instants la protection de l'environnement. Sur ce sujet, vous le savez, les problèmes posés par les moyens de transport sont omniprésents. On les trouve dans tous les compartiments du biotope.

Plusieurs sujets de préoccupation méritent d'être évoqués. Parmi eux, je citerai le bruit, la pollution de l'atmosphère, de l'eau et des sols ainsi que l'impact des réseaux de transport sur la communauté.

On le sait, les effets nocifs des moyens de transport sur l'environnement sont cumulatifs. Ainsi, la pollution atmosphérique et l'occupation de l'espace ont des conséquences sanitaires. C'est pourquoi la réduction des impacts des systèmes de transport sur l'environnement mériterait, elle aussi, l'organisation d'un débat véritable et la mise en place d'une politique générale en matière de transport.

On ne le répètera jamais assez : le choix des systèmes de transport commande le développement non seulement de notre espace et des caractéristiques visuelles et sonores, mais aussi de notre économie et de notre société.

Comme avait pu le souligner en 1992 le préfet M. Carrière : « On peut dire qu'en matière de transport, les pouvoirs publics n'ont pas mis en place de processus global permettant de confronter et d'analyser, dans une perspective de soutenabilité, les diverses suggestions et sollicitations qu'ils doivent traiter. »

Depuis, d'autres ont fait remarquer qu'un cloisonnement institutionnel et des mythes collectifs persistants entravent l'élaboration d'une politique globale.

Madame le secrétaire d'Etat, les pratiques actuelles, sectorielles et, toujours à court terme, génèrent des dommages irréversibles, graves pour l'avenir.

Le projet de loi qui nous est soumis, texte éminemment technique, mérite malgré tout notre soutien.

Je le considère comme un bon début, qui ne peut être suivi que d'un débat véritable. (*Applaudissements sur les travées de l'Union centriste.*)

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

**M. Félix Leyzour.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, il s'agit d'un projet de loi portant diverses dispositions relatives à plusieurs modes de transport, que l'on peut qualifier de « fourre-tout législatif ». Ce texte, nous dit-on, contient des dispositions de caractère technique qui suscitent des commentaires politiques limités. Voire !

Il est vrai qu'il comporte de nombreuses dispositions de caractère technique. Mais, attention ! sous couvert d'ajustements techniques, ce projet de loi comprend des

dispositions politiques importantes concernant, notamment, la déréglementation aérienne et le devenir de la marine marchande.

Dans la foule de dispositions qui ont peu de rapport entre elles, il en est certaines qui recueillent notre approbation, mais il en est d'autres, particulièrement parmi celles qui portent sur les deux points que je viens d'évoquer, qui nous paraissent dangereuses.

Toutes ces dispositions sont regroupées sous trois titres : les mesures intéressant le secteur du transport maritime, celles concernant les transports aériens et celles touchant le secteur du transport routier.

**M. Emmanuel Hamel.** Et les voies navigables !

**M. Félix Loyzour.** Malheureusement, mon cher collègue, elles ne sont pas visées par le projet de loi. Mais ce n'est pas la faute de l'intervenant qui est à cette tribune, vous le savez bien !

Au lieu de suivre cet ordre, je commencerai par présenter mes observations sur les mesures relatives au transport routier pour terminer par le transport maritime. J'aborderai ce second point plus longuement et sans complaisance, pour faire allusion au pavillon du même nom et à ces ersatz que sont l'immatriculation des navires dans les TAAF, les terres Australes et Antarctiques françaises, ou sous le pavillon-*bis* qui pourrait être localisé bientôt, paraît-il, dans le Pacifique.

S'agissant du transport routier, qui est traité au titre III, il nous est proposé une adaptation du code de la route. Nous réservons un accueil favorable à la mise en place du brevet de sécurité routière pour la conduite des cyclomoteurs par les jeunes de quatorze à seize ans.

L'extension du contrôle de l'alcoolémie à l'accompagnateur de l'élève conducteur d'un véhicule nous paraît aller aussi dans le bon sens. Les accompagnateurs, qui font en quelque sorte office de moniteurs, se doivent de montrer le bon exemple. Le corollaire de l'extension du contrôle, c'est l'application de la sanction relative à la suspension du permis de conduire.

L'alcool au volant continue de faire trop de victimes, il est donc nécessaire de développer les campagnes de prévention partout, sur la route, dans les écoles, sur les lieux où se trouvent les jeunes en fin de semaine.

Lors de la discussion du budget des transports, nous reviendrons sur tous les aspects de la sécurité routière.

Pour ce qui est des mesures relatives au transport aérien, elles s'inscrivent dans le droit-fil de la déréglementation, qui tend à remettre en cause la notion même de service public, elles ne peuvent, par conséquent, qu'avoir des conséquences négatives pour les entreprises publiques que sont Air France et Air Inter.

Depuis les premières mesures de libéralisation du transport aérien national, les compagnies privées étrangères livrent une concurrence effrénée à Air Inter sur les destinations traditionnellement les plus fréquentées et les plus rentables, ce qui rend l'avenir de la compagnie nationale des plus incertain. Les bénéfices qu'elle réalisait sur ces créneaux porteurs permettaient jusque-là à notre compagnie intérieure de compenser, pour partie, le coût du maintien des lignes déficitaires, qui sont exploitées pour satisfaire aux missions de service public et pour préserver un aménagement équilibré du territoire.

Par de nouvelles mesures de déréglementation aérienne, nous risquons donc à la fois de mettre Air Inter en difficulté, avec les conséquences sociales que cela a pour son personnel, et de compromettre la desserte aérienne de nombreuses villes moyennes de notre pays.

Le Gouvernement nous propose aujourd'hui de mettre la dernière touche juridique à cette déréglementation. Nous ne le suivrons pas sur ce terrain, pas plus que sur celui de la privatisation des contrôles de sûreté dans les aéroports.

Il est inacceptable qu'une mission aussi particulière que la sécurité des personnes transportées par avion et de celles qui transitent ou travaillent dans les aéroports échappe à la puissance publique. Si la présence des services de police et de l'administration des douanes dans les aéroports garantit en principe que les droits des personnes contrôlées seront respectés, rien ne permet de penser qu'il en sera de même avec des contrôles effectués par des vigiles recrutés dans les conditions que l'on sait par des sociétés privées spécialisées dans le gardiennage.

La mise en œuvre de telles dispositions ne peut que susciter de nombreux conflits tant relationnels que de pouvoir entre les agents de l'Etat et les employés des sociétés privées.

On peut aisément imaginer, par exemple, que le douanier de service occupé à vérifier, avec les précautions d'usage, un objet suspect sur une chaîne d'embarquement, ne puisse pas continuer de superviser, dans le même temps, l'intervention des personnels privés qui s'activent pour permettre aux passagers d'embarquer.

Une telle situation peut se traduire tant par un laxisme sur le contrôle des marchandises ou des bagages que par des abus dans le contrôle des personnes, d'autant plus que le projet de loi de finances pour 1996 prévoit notamment de supprimer encore 250 emplois budgétaires dans les douanes.

J'en viens aux mesures relatives au transport maritime et d'abord à celles qui concernent l'amélioration de la coordination de l'action entre les divers services concourant à la sécurité en mer.

Une première disposition permet de rééquilibrer les pouvoirs au sein des services des affaires maritimes, en permettant aux fonctionnaires civils de catégorie A, les inspecteurs des affaires maritimes, d'exercer certaines attributions aujourd'hui confiées au seul corps militaire des affaires maritimes.

Voilà qui s'inscrit dans un processus tendant à donner aux agents civils la parité avec les militaires, sans que l'existence de ces derniers soit contestée. Le texte modifie donc la définition de l'autorité compétente apte à accomplir certains actes importants, telle la saisie en matière de pêche.

La disposition fondamentale du chapitre IV est sans doute celle qui remplace la notion strictement statutaire d'administrateur des affaires maritimes, chef de quartier, par celle d'officier ou inspecteur des affaires maritimes, chef de service. Cette modification a pour effet d'élargir le champ des corps compétents, tout en conservant la précision juridique indispensable à une procédure judiciaire.

Il nous semble que ces mesures sont de nature à améliorer la situation si l'on maintient toutes les précisions nécessaires.

Pour être l'élu d'un département qui a vu déferler quelques marées noires sur ses côtes et pour avoir fait partie de la mission d'étude sur la sécurité en mer conduite par notre ancien collègue M. de Catuelan, je ne peux qu'approuver le souci d'étendre géographiquement et juridiquement notre législation sur le transport des matières dangereuses ainsi que la nouvelle interdiction d'incinérer les déchets industriels en mer qu'institue l'article 5.

J'en arrive à la question du pavillon sous lequel navigue la flotte.

Quand j'ai vu l'expression « dispositions relatives à la francisation des navires », je me suis laissé aller à penser que le Gouvernement voulait avancer sur le chemin du redressement de la marine marchande, après avoir eu quelques déboires avec la « complaisance », la « complaisance *bis* » ou « pavillon des Terres Australes et Antarctiques françaises ». Très rapidement, sous la paille des mots, j'ai découvert, habilement dissimulé, le mauvais grain de l'extension de la complaisance.

Ceux d'entre nous qui suivent de près les problèmes de la marine marchande savent que après huit ans d'instruction, le Conseil d'Etat, sur une requête de la CGT, s'achemine vers l'annulation du pavillon des Kerguelen. Le commissaire du Gouvernement, qui est en fait le procureur du Conseil d'Etat, Mme Denis-Linton, a rendu ses conclusions le 13 octobre : elle demande que soit annulé le décret du 20 mars 1987 créant l'immatriculation « Kerguelen ».

Comme le notait le journal *Ouest-France* du 14 octobre dernier, il s'agit d'une belle victoire pour la fédération des syndicats CGT de la marine marchande.

En revanche, c'est un camouflet pour tous ceux qui, depuis 1987, ont cherché à nier devant le Bureau international du travail l'absence totale de statut social pour les marins étrangers.

Par ailleurs, le commissaire du Gouvernement ne se contente pas de rappeler devant la Cour que le Gouvernement aurait dû avoir recours à la loi et non pas au décret. Il relève la grande précarité sociale qui règne à bord des navires immatriculés aux TAAF. Ses observations portent donc aussi sur le fond. C'est sans doute, entre autres raisons, parce que cela pointait à l'horizon, que le texte de M. Bosson discuté à l'Assemblée nationale n'a pas été examiné par le Sénat. Le Gouvernement a sans doute eu peur d'une saisine du Conseil constitutionnel, car le texte était inconstitutionnel et violait les conventions internationales signées par notre pays.

Avec le présent texte, le Gouvernement revient à la charge en faisant ressurgir les termes du décret de 1987 sous la forme d'une loi, mais sans apporter de précision quant au statut des marins embarqués en qualité de non-ressortissants français ou de la Communauté européenne, autrement dit des marins des pays du tiers monde.

Il est en effet prévu que « les marins embarqués sur les navires immatriculés dans les terres Australes et Antarctiques françaises doivent être français dans une proportion minimale définie par voie réglementaire, en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation ; le commandant ainsi que le second doivent être français ».

C'est par voie réglementaire, comme en 1987 que l'on fixera le quota minimal de marins français, sans pour autant fixer le quota de marins issus de la Communauté européenne. S'il n'y a pas de marins de la Communauté européenne, on embarquera des marins du tiers monde, qui seront mal payés et sans couverture sociale.

Le but recherché est bien d'utiliser une main-d'œuvre sous-payée, sans protection sociale et, dans le même temps, de tirer vers le bas toute la législation sociale concernant l'embarquement.

Vous ne vous contentez pas de légaliser le système des Kerguelen appliqué aux navires immatriculés aux TAAF ; vous allez plus loin. Vous voulez l'étendre aux navires battant pavillon français.

**M. Louis Minetti.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Félix Leyzour.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Minetti, avec l'autorisation de l'orateur.

**M. Louis Minetti.** Je veux apporter un témoignage récent aux propos de mon collègue.

J'ai participé à la mission sénatoriale en Scandinavie. Nous avons découvert que le prétendu succès de la marine norvégienne reposait sur l'embauche de 20 000 marins philippins ! Le *Norway*, par exemple, qui est l'ancien paquebot *France*, ne navigue et ne rapporte de l'or que parce que seul le commandant est norvégien. Depuis qu'il a été racheté, jamais il n'a touché les côtes norvégiennes. C'est de l'esclavage, c'est de la flibuste de notre temps !

**M. le président.** Il vaut peut-être mieux que ces braves Philippins soient sur le *Norway* plutôt que dans les Emirats !

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Les propos de M. Minetti montrent bien que l'on essaie toujours de tirer vers le bas la législation sociale et confirment ce que je viens d'indiquer.

A l'article 19 du projet de loi, la loi du 13 décembre 1926 relative au code du travail maritime est modifiée, puisque le deuxième alinéa de l'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes : « A bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance doivent être français. » Il s'agit bien des navires battant pavillon français. « Les autres membres de l'équipage doivent être ressortissants d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen, dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la marine marchande en fonction des caractéristiques techniques des navires ou de leur mode d'exploitation. »

Ce texte est appelé à s'appliquer à l'ensemble de la marine marchande.

Si les membres de l'équipage, en dehors du commandant et du second capitaine, sont des ressortissants de la Communauté européenne - dont des Français - dans une proportion minimale fixée par arrêté ministériel, le reste au-dessus du minimum, c'est-à-dire le grand maximum, pourra être composé de marins du tiers monde. Quel sera leur statut social ?

Je viens de rappeler comment ils sont traités aujourd'hui, au nom de ce qu'on appelle la « nécessaire compétitivité ».

C'est parce que le Gouvernement se veut à la pointe de cette nouvelle forme de « complaisance » qu'il propose, en outre, d'accorder notre pavillon à des navires dont le propriétaire ressortissant d'un pays membre de la Communauté ou d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen pourrait ne posséder qu'une simple succursale, un simple bureau, voire une simple boîte aux lettres sur notre territoire national.

La même possibilité serait offerte à tout autre étranger ou société complètement étrangère à la Communauté ou à l'Espace économique européen, à la condition que la France ait conclu à cet effet une convention internationale avec son Etat d'origine. On voit d'ici quels contrôles, ou plutôt quelle absence de contrôles, il pourrait y avoir sur des navires ainsi immatriculés !

C'est à tort qu'on appelle tout cela « francisation des navires ». Il conviendrait plutôt de parler - permettez-moi ce néologisme - de « complaisancisation du pavillon français ».

Les marins et officiers que je côtoie dans mon département - qui, depuis longtemps et encore peut-être aujourd'hui, compte le plus de marins de la marine marchande - et les syndicalistes que nous avons rencontrés pour préparer ce débat nous ont parlé de Malgaches recrutés à moins de 500 francs par mois toutes charges comprises, c'est-à-dire bien évidemment sans aucune couverture sociale ni réglementation du travail.

Il nous ont également parlé non seulement des Philippines - M. Minetti vient d'y faire allusion - des Birmanes et des Indonésiens, mais aussi des Roumains et des Polonais, dont le coût mensuel n'excédait pas 1 500, 2 500, voire 3 500 francs dans le meilleur des cas, pour naviguer sur des navires de plus en plus obsolètes, mal entretenus et où les conditions de sécurité sont des plus déficientes.

Est-ce cela l'avenir de notre marine marchande ?

Comment la France, pays des droits de l'homme, pourrait-elle, à moins de cinq ans de l'an 2000, accepter et promouvoir une telle situation ?

Nous pensons que les solutions pour le développement de notre marine marchande ne passent ni par le licenciement des marins français ni par l'exploitation éhontée des marins du tiers monde.

L'avenir de notre flotte de commerce exige une attitude courageuse de la part des pouvoirs publics comme des armateurs.

Il passe d'abord et indiscutablement par l'action de la France au sein des instances internationales que sont l'ONU et l'Organisation internationale du travail pour aboutir à la signature des conventions prévoyant l'instauration de nouvelles normes sociales obligatoires garantissant les droits les plus élémentaires des personnels embarqués quelle que soit leur nationalité.

L'avenir de notre flotte de commerce passe aussi par une action au niveau de l'Union européenne pour que les pays qui en sont membres contraignent les navires sous pavillon de complaisance à respecter les normes sociales, techniques et de sécurité internationalement reconnues lorsqu'ils accostent dans les ports de la Communauté.

Enfin, il conviendrait qu'à l'instar des Etats-Unis la France et ses partenaires européens prennent des dispositions pour que certains transports d'importance stratégique et d'intérêt national, celui des produits pétroliers par exemple, soient interdits aux navires battant pavillon de complaisance.

Nous sommes persuadés qu'en organisant, sous l'égide des pouvoirs publics, la véritable concertation qui s'impose entre les partenaires sociaux de la marine marchande et les différents décideurs économiques et financiers des solutions inédites peuvent être envisagées pour sortir, autrement que par l'ultralibéralisme débridé que nous connaissons, notre flotte de commerce de la situation qu'elle connaît actuellement.

Comme on le voit, ce projet de loi ne se compose pas seulement de quelques dispositions techniques. Il vise, parmi des dispositions diverses, à glisser des modifications importantes dans notre législation.

Les dispositions du projet de loi relatives à la marine marchande ouvrent un double débat, celui qui a trait à un grand secteur économique, stratégique pour le pays, et celui qui concerne les droits sociaux des travailleurs, les droits de l'homme.

Telles sont les observations que je tenais à présenter avant que ne s'engage la discussion des articles. (*Applaudissements sur les travées du groupe communiste républicain et citoyen. - M. Le Jeune applaudit également.*)

**M. Louis Minetti.** Excellent !

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

**M. Michel Souplet.** Madame le secrétaire d'Etat, un projet de loi « relatif aux transports », voilà, de prime abord, un intitulé assez vague qui, je vous l'avoue - Mme Heinis l'a dit tout à l'heure - ne nous a pas transportés d'enthousiasme ! Comme mon collègue rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan l'a souligné, il s'agit d'un texte fourre-tout multimodal.

Pour autant, il fait la part belle au transport maritime puisque vingt-deux articles sur vingt-six sont consacrés. Les dispositions le concernant sont caractérisées par leur très grande technicité et visent, pour la plupart, à adopter notre dispositif législatif national aux obligations communautaires. C'est pourquoi je ne m'appesantirai pas sur ce texte.

Je rendrai toutefois un hommage appuyé à mon ancien collègue et ami Louis de Catuelan, président de la mission d'information sénatoriale sur la sécurité du transport maritime, qui avait, avec Jean-François Le Grand, rendu un rapport fort intéressant au terme de plusieurs semaines d'une minutieuse enquête de terrain.

Ils y indiquaient que la flotte mondiale était composée à 40 p. 100 de navires sous normes, responsables de 82 p. 100 des sinistres. Ils soulignaient également que la diminution des effectifs des équipages était un facteur important de l'insécurité dans les transports maritimes. Enfin, ils jugeaient inefficace le système actuel de régulation.

Leurs propositions visaient à améliorer la prévention, à assurer la réparation des dommages et à exiger l'application de la réglementation.

Les dispositions de ce projet de loi permettront sans aucun doute de renforcer la sécurité en mer et le régime de travail des marins. Je regrette cependant que les propositions avancées par ses collègues n'aient pas encore trouvé de traduction législative ou réglementaire. Ce texte aurait pu être l'occasion d'aller un peu plus avant.

Je sais que M. Jean-François Le Grand est sensible à ces problèmes de sécurité en mer, et je me réjouis qu'il puisse ici plaider pour un renforcement de la sécurité dans les transports maritimes.

MM. Jean-François Le Grand et Jacques Rocca Serra ont souhaité introduire une disposition relative aux transports fluviaux ; je m'en réjouis. D'autres collègues l'ont dit avant moi, il est dommage que ce projet ne traite pas ce problème. Je souhaite que le Gouvernement respecte les engagements qu'il a pris, en particulier lors de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, notamment en ce qui concerne les liaisons Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est.

Madame le secrétaire d'Etat, j'habite près de Compiègne. J'en suis toujours à m'interroger sur l'importance extraordinaire des capitaux qui ont été investis dans l'Oise navigable à grand gabarit de la Seine jusqu'à Compiègne. Arrivé là, on est dans un cul-de-sac, car les liaisons Seine-Est et Seine-Nord se font toujours attendre. C'est un investissement extrêmement lourd dont on ne peut pas bénéficier globalement compte tenu de l'arrêt des travaux dans la ville de Compiègne.



Avant d'aborder les mesures relatives au transport routier, je souhaite dire combien les dispositions relatives au transport aérien me satisfont. En effet, face aux menaces d'attentats qui se perpétuent un peu partout en France, le renforcement de la sûreté dans les aéroports et à bord des avions sera à même, j'en suis convaincu, de rassurer de nombreux passagers qui sont actuellement légitimement inquiets.

Permettez-moi, par ailleurs, de saisir l'occasion de parler d'un sujet concernant le transport aérien, tant son actualité est récente.

Tout le monde s'accorde à dire qu'il est impératif de créer à terme une nouvelle plate-forme aéroportuaire en attendant d'agrandir les aéroports existants. Il semble particulièrement intéressant de créer deux nouvelles pistes à Roissy - Charles-de-Gaulle. Grâce au TGV, aux autoroutes A1, A16, A4 et bientôt à l'autoroute qui reliera Rouen à Amiens, au RER, à la mise en place de structures pour le transport combiné, la plate-forme aéroportuaire parisienne Roissy - Orly dispose d'atouts extrêmement intéressants.

S'agissant de la sécurité routière, dont traite le dernier article du projet de loi, je tiens à vous dire, madame le secrétaire d'Etat, que j'adhère totalement aux mesures que vous préconisez. En effet, il me semble indispensable de soumettre au contrôle d'alcoolémie l'accompagnateur de l'élève conducteur, étant entendu que tous les conducteurs, élèves ou non, peuvent d'office être soumis à ce contrôle.

Je saisis également l'occasion pour dire que la fixation à 0,5 gramme pour 1 000 du taux d'alcoolémie dans le sang est probablement une bonne décision. A la veille des vacances de la Toussaint, période durant laquelle les accidents de la route sont particulièrement meurtriers, ces mesures, auxquelles je souscris totalement, sont les bienvenues.

Par ailleurs, la mise en place d'un brevet de sécurité routière exigible pour la conduite des cyclomoteurs entre quatorze et seize ans paraît indispensable.

Au-delà du problème de la sécurité routière, je souhaite évoquer brièvement le problème plus général de la sécurité dans les transports.

Il n'est pas envisageable aujourd'hui de ne pas tenir compte, dans un tel projet de loi, du transport des matières dangereuses. Trop d'accidents ont eu lieu, et le risque quotidien d'une nouvelle catastrophe demeure. C'est une véritable épée de Damoclès au-dessus de nos têtes.

A Bruxelles, une directive dite « post-Seveso » est en discussion, mais la mouture définitive n'est pas, du moins à ma connaissance, encore complètement élaborée. Sous la présidence française de l'Union européenne, cette directive était à l'ordre du jour. Je ne sais pas ce qu'il en est aujourd'hui.

Je me réjouis que le Gouvernement ait bien voulu retenir des amendements que certains de mes collègues et moi-même étions prêts à déposer concernant les véhicules gravement accidentés ou économiquement irréparables.

En effet, ces mesures non seulement permettent d'empêcher la circulation de véhicules dangereux et polluants, mais également limitent le trafic tant des cartes grises que des pièces détachées la plupart du temps en mauvais état.

Elles permettent également d'améliorer l'image de marque et d'assainir la profession de négociants en véhicules accidentés.

Mentionnant à l'instant les véhicules polluants, je suis assez étonné que votre projet de loi, madame le secrétaire d'Etat, ne traite pas du problème de la pollution provoquée par les transports routiers. Il ne me paraît pas incongru d'en dire deux mots ici.

Cet été, et même ces derniers jours, le taux de pollution atmosphérique a atteint la cote d'alerte à plusieurs reprises à Paris, mais aussi dans d'autres métropoles. Comment éviter une telle situation ?

De nombreuses solutions ont été avancées : moins de voitures, voitures électriques ou au gaz, bicyclettes... Pourquoi pas ? Pourtant, les groupes de travail qui ont été constitués n'ont, à aucun moment, mentionné les carburants oxygénés, dont des tests ont prouvé l'efficacité.

Aux Etats-Unis, l'incorporation obligatoire à concurrence de 15 p. 100 ou 20 p. 100 de carburants oxygénés apporte la preuve incontestable de l'efficacité du procédé. Pourquoi, en France, ne pas s'orienter vers une telle décision ?

Il faut une volonté politique pour développer ce type de carburants. Il s'agit, simplement, d'en encourager la distribution.

Quoi qu'il en soit, votre projet de loi, madame le secrétaire d'Etat, loin de soulever une polémique comme ce fut le cas pour le projet de loi déposé par votre prédécesseur visant à instaurer un « délit de grand excès de vitesse », recueille notre adhésion. Aussi, le groupe de l'Union centriste le votera. *(Applaudissements.)*

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

**M. René Régnault.** Monsieur le président, madame le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui revêt la forme d'un texte portant diverses dispositions relatives à la sécurité des transports. Il aborde principalement les mesures concernant le transport maritime, puisque vingt-deux articles sur vingt-six sont consacrés à ce secteur.

Arrêtons-nous un instant sur l'article 26, le seul qui traite de mesures propres au transport routier. Y est introduit une disposition visant à la mise en place d'un brevet de sécurité routière exigé pour les jeunes de quatorze à seize ans désirant conduire un cyclomoteur. C'est une bonne mesure qui permettra de renforcer la sécurité routière par l'obligation faite aux jeunes de se soumettre à une formation tout à fait nécessaire.

Je voudrais profiter de cette intervention pour attirer votre attention, madame le secrétaire d'Etat, sur les dispositions relatives à l'accompagnateur d'un élève conducteur. En effet, selon des informations recueillies sur le terrain, par anticipation sur la loi non encore adoptée, lorsqu'il y a contrôle, celui-ci s'étend au passager même si le conducteur n'est pas un élève. Je redoute, en la matière, une interprétation abusive d'un texte non encore élaboré.

Avant d'aborder le problème des transports maritimes, je voudrais évoquer brièvement les transports aériens.

Tout d'abord, madame le secrétaire d'Etat, je tiens à relever l'insatisfaction suscitée par notre transport aérien intérieur.

Pour l'essentiel, je dénonce le non-respect des horaires au décollage et à l'atterrissage, les différences insupportables dans la tarification, l'encombrement du ciel d'Île-de-France, la pollution par le bruit, tant accusée par les riverains des aéroports de Roissy et d'Orly, qui ne sont malheureusement pour ainsi dire pas entendus.

Enfin, comment un provincial ne pourrait-il pas s'inquiéter à l'idée d'une troisième plate-forme implantée en Île-de-France, et ce en contradiction avec le souci d'amé-

nagement du territoire affiché, allant à l'encontre de la loi d'orientation et d'aménagement du territoire votée récemment ?

Venons-en maintenant au principal thème abordé dans ce projet de loi, à savoir les mesures intéressant le secteur du transport maritime, dont beaucoup revêtent un caractère technique, mais dont certaines nous interpellent quant à l'avenir du transport maritime français.

L'un des points abordés concerne l'amélioration souhaitable de la coordination des divers secours concourant à la sécurité en mer.

Je voudrais, à cette occasion, insister sur le lien indissociable existant entre la sécurité des transports maritimes et la défense de l'environnement, notamment pour un pays comme le nôtre, dont la longueur de littoral est tout à fait significative.

La sécurité en mer est et doit être une préoccupation majeure. La survenue, rare il est vrai, de catastrophes dues à des pollutions majeures - on les rappelait tout à l'heure, et les Bretons se souviennent et se souviendront longtemps des naufrages de pétroliers, de certains déversements de pesticides ou encore de l'échouage imprévu de détonateurs - est là pour nous rappeler que la France est une nation maritime, et qu'il convient de se préoccuper sérieusement du transport maritime et des conséquences désastreuses pour le littoral que pourrait engendrer le développement du transport, par conteneurs, de substances nocives.

Bien que la pollution causée par le transport maritime ne représente que 15 p. 100 à 20 p. 100 de la pollution marine, laquelle est due pour l'essentiel aux activités humaines menées à terre, force est de constater que le risque inhérent à cette forme de transport connaît une aggravation qui menace l'environnement.

En effet, et nous l'avons constaté lors des enquêtes et des auditions qui ont été menées par la mission d'information sur la sécurité du transport maritime et la pollution du littoral, le risque a pris et prendra dans l'avenir une tout autre dimension.

Face à la prise de conscience de la valeur humainement et économiquement inestimable du littoral, et devant l'augmentation de la part des matières dangereuses dans les tonnages de marchandises transportées, que nous propose-t-on aujourd'hui, à travers ce texte, pour sauvegarder notre environnement ?

Le projet de loi comprend une série de mesures qui, malgré leur caractère positif, ne me paraissent pas constituer un système suffisamment coercitif face aux dangers que représente l'occupation de l'espace maritime par des intervenants parfois incompétents et aux responsabilités limitées.

Ce constat nous oblige à considérer les nouvelles données qui s'imposent aux responsables des divers services de l'Etat intervenant pour la sécurité en mer.

Le volume du transport maritime est étroitement lié à celui du commerce international, dont il suit les évolutions. Aujourd'hui, la sécurité en mer ne saurait se mesurer uniquement aux pertes totales de navire : les accidents les plus fréquents sont les pertes de parties de cargaisons contenant parfois des substances dangereuses.

La croissance du transport par conteneurs serait voisine de 6 p. 100 par an, ce qui représente une augmentation importante, mais implique des modifications dans la nature des risques de pollution pouvant se révéler catastrophiques pour l'environnement par la destruction sur plusieurs années de la faune ou de la flore aquatiques.

« Si un événement de même nature que le déversement des pesticides et des détonateurs sur les plages se produisait au début de la saison touristique, ce serait une catastrophe majeure pour l'économie du littoral. »

Cette réflexion formulée devant la mission d'information résume bien, à elle seule, les véritables enjeux à venir. Elle nous conduit à nous interroger sur le risque que peut encourir l'économie de certaines régions.

Or que nous propose-t-on ? De punir d'une amende les armateurs, les capitaines de navire qui contreviennent aux règles strictes régissant l'arrimage, le transport de matières jugées dangereuses. C'est une bonne mesure, mais nettement insuffisante.

L'intention de pénaliser les contrevenants par des amendes ne me paraît pas être une réponse totalement adéquate. En effet, tout au long de ses auditions, la mission d'information s'est rendu compte que la transparence n'était pas une habitude du commerce international. Elle a pu constater l'incompétence et l'incurie de certains intervenants qui mettent gravement en danger, parfois inconsciemment, la sauvegarde des mers et du littoral.

Cette situation ne peut perdurer : le partage inévitable des responsabilités ne saurait aboutir à une irresponsabilité générale.

Il faut, à mon avis, viser tous les responsables de pollution, des capitaines de navire aux gérants et aux armateurs, et les punir plus sévèrement en créant différents niveaux de sanctions proportionnels à leur degré de responsabilité.

L'immunité dont bénéficiaient certains auteurs de pollutions maritimes ne doit plus avoir cours. Or, dans ce texte, rien ne témoigne d'une véritable volonté de l'Etat français d'aller dans cette voie.

En fait, on ne peut que noter une insuffisance des moyens mis à la disposition des agents chargés de contrôler les navires et leurs cargaisons.

La création, en novembre 1992, d'un corps nouveau d'inspecteurs des affaires maritimes a été une mesure excellente. Il conviendrait, cependant, qu'il y ait des possibilités concrètes de promotion interne, c'est-à-dire d'accès aux postes de direction, ce qui n'est pas le cas actuellement. A l'énoncé des mesures relatives à ces personnels, on peut regretter la complexité des structures administratives concernées par la sécurité maritime malgré un réel souci de coopération entre les intervenants.

Maîtriser et contrôler de façon cohérente et transparente toute la filière du transport des produits dangereux, de l'élaboration du produit à son acheminement sur la plate-forme portuaire, jusqu'à son arrimage sur les navires : telle doit être la finalité du dispositif.

Venons-en, maintenant, au problème primordial abordé dans ce texte, à savoir la sauvegarde du pavillon français et les dispositions relatives à l'immatriculation des navires au territoire des terres australes et antarctiques françaises.

A l'article 22 du projet de loi sont déterminées les principales caractéristiques du registre d'immatriculation au territoire des TAAF - registre Kerguelen - dont le ministre prétend qu'il s'agit d'un élément déterminant de l'activité du pavillon français et de l'emploi de nos navigateurs.

La méthode utilisée est la même que celle qui fut adoptée par le Gouvernement en novembre 1994, lors de l'examen du projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports, projet de loi discuté à l'Assemblée nationale et retiré de l'ordre du jour du Sénat par le Gouvernement. Celui-ci voulait légaliser une

matière dans laquelle les règlements étaient contestés. En voulant se substituer au montage réglementaire existant, au fameux décret de mars 1987 mis en cause par les fédérations de syndicats maritimes pour non-conformité aux conventions internationales ratifiées par la France, le Gouvernement s'était engagé dans une voie que nous ne pouvions suivre.

Le Conseil d'Etat a conclu, le vendredi 13 octobre 1995, à l'annulation du décret du 20 mars 1987 autorisant les navires français à s'immatriculer dans les terres Australes et Antarctiques françaises, selon le registre Kerguelen.

Ainsi, le commissaire du Gouvernement a estimé que la décision de créer ce registre Kerguelen ne pouvait relever du pouvoir réglementaire et donc découler d'un simple décret, car une telle création avait des incidences sur le « régime juridique applicable aux contrats d'engagements maritimes », eux-mêmes se rattachant au droit du travail et de la sécurité sociale.

Ces conclusions ne peuvent que nous conforter dans l'attitude que nous avons adoptée et qu'avaient défendue nos collègues socialistes à l'Assemblée nationale, consistant à marquer notre hostilité au contournement de la décision du Conseil d'Etat. Nous avons émis les plus vives critiques et réserves au sujet des inégalités introduites par cet article 27 au regard du droit du travail et de la protection sociale des marins.

Nous sommes donc tout à fait heureux de la décision du Conseil d'Etat, dont les conclusions sont d'ailleurs partagées par la commission des affaires économiques. Permettez-moi, à ce sujet, de citer un passage du rapport de M. Le Grand : « Les plus optimistes diront que la flotte française a été sauvée par le pavillon Kerguelen. Telle n'est pas exactement la position de votre commission des affaires économiques, pour laquelle tout doit être fait, non pour assurer le passage de notre flotte sous pavillon Kerguelen, mais pour maintenir le pavillon français. »

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Absolument !

**M. René Régnault.** La commission a d'ailleurs relevé la disparition de deux alinéas de l'article tel qu'il résultait de son examen par l'Assemblée nationale en 1994 et dont l'un indiquait que les personnes « sous pavillon "Kerguelen" » - la plupart sont originaires de pays du tiers monde - seraient payées en fonction de leur lieu de résidence. Comme il n'existe pratiquement pas de conventions sociales dans ces pays, cela signifie qu'elles n'en bénéficieront pas, ce qui est contraire à la Constitution française, le navire étant une partie du sol national.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat a souligné que le Gouvernement avait « eu en vue un autre objectif que celui dont il était investi ». En créant ce registre Kerguelen, il avait pour objectif non de créer un nouveau régime d'immatriculation pour des raisons économiques, mais de « sauver la marine marchande par un régime fictif ». Une telle volonté ne peut être, selon le Conseil d'Etat, que du ressort du législateur.

Alors, nous vous demandons aujourd'hui solennellement, madame le secrétaire d'Etat, quand le Parlement sera saisi d'un ensemble de propositions tendant à fixer clairement les dispositions relatives au droit du travail et à la protection sociale de tous les marins embarqués sur des navires battant pavillon français.

En effet, ce que vous nous proposez aujourd'hui, c'est la légalisation de dispositions pouvant, pour le moins, se révéler inégalitaires ou susceptibles de le devenir, non conformes aux traités régissant l'Union européenne, instituant une rupture d'égalité entre marins français et

marins étrangers et, s'agissant des premiers, entre ceux qui s'inscrivent à nouveau et ceux qui étaient déjà inscrits, comme le souligne le rapporteur du Conseil d'Etat.

Tout doit être fait pour sauvegarder notre pavillon national sur les mers et maintenir des emplois qualifiés. Vous le savez, madame le secrétaire d'Etat, un lien existe entre la multiplication des immatriculations sous pavillon Kerguelen et l'emploi d'équipages cosmopolites insuffisamment qualifiés.

Cette situation a et pourra encore avoir des conséquences désastreuses sur la sécurité du transport maritime. Elle est dénoncée par les navigants. Lorsqu'un porte-conteneur peut emporter 6 000 boîtes avec un équipage réduit à quatorze membres, le commandant de bord ne peut plus assurer le contrôle de la cargaison ni parer aux incidents susceptibles de survenir en mer, ainsi que nous avons pu le vérifier dans le cadre de notre mission.

La plupart des accidents sont les conséquences d'erreurs humaines plutôt que de défaillances techniques. De même, la qualité des opérations de manutention varie considérablement selon les ports et les perspectives sont alarmantes ; mais, je le précise, la compétence des différents intervenants n'est pas en cause : ceux-ci sont simplement dans l'impossibilité de faire face aux charges et responsabilités qu'on leur demande d'assumer dans un temps record.

Il est donc urgent de s'attaquer aux véritables causes et de permettre, par une politique dynamique, l'embauche d'équipages nationaux et européens qualifiés, prêts à faire face aux nouveaux risques inhérents au transport maritime.

Malgré la sophistication des équipements des navires, aucune amélioration ne pourra être constatée tant qu'on n'aura pas choisi de privilégier une Europe maritime forte, avec des équipages qualifiés.

La formation professionnelle des marins est un élément essentiel. C'est à l'Etat qu'il incombe de l'assurer. Qualification des hommes, contrôle des connaissances et des compétences à intervalles réguliers : tout doit être mis en œuvre pour favoriser l'émergence d'équipages compétents et compétitifs.

Il faut œuvrer à une grande politique d'harmonisation des statuts sociaux des marins au niveau européen d'abord, international ensuite. Comment, en effet, défendre notre transport maritime au niveau mondial si déjà au sein de l'Europe des voix demeurent discordantes ?

On ne peut qu'éprouver une vive déception devant le constat qui voit la France, pourtant grande nation maritime, ne compter guère plus de 5 000 marins navigants et à peine plus de deux cents navires.

La volonté du Gouvernement et le souffle du texte ne sont pas à la mesure des enjeux en ce qui concerne la sécurité, les statuts des marins, l'avenir de la marine marchande, etc.

Nous ne pourrions voter ce texte, car il ne répond pas aux attentes que j'avais exprimées lors des travaux de la mission. J'avais notamment fait part de mon inquiétude sur l'efficacité des sanctions applicables aux contrevenants, sur la vétusté des navires, sur les lacunes de la formation des équipages, de l'harmonisation des statuts des équipages, en un mot, sur ce que je ressens comme un manque d'ambition globale du Gouvernement face aux échéances du transport maritime français.

Il est commun de dire que la montagne accouche d'une souris. Ici, j'ai envie de dire que le dossier des transports maritimes accouche d'une bouée ! (*Sourires.*) Et encore !

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Mais une bouée, cela sauve !

**M. René Rénault.** Cela ne sauve pas tout un équipage !

La décision du Conseil d'Etat devrait amener le Gouvernement à soumettre au Parlement un texte offrant des garanties fermes, incontournables, pour la sauvegarde de notre pavillon national, dans une coopération à l'échelle européenne.

C'est là une ambition réaliste. Puisse le Gouvernement l'avoir et la faire partager ! Ce n'est pas le cas aujourd'hui, mais ce peut être sa chance demain. (*Applaudissements sur les travées socialistes.*)

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

La discussion est close.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Mesdames, messieurs les sénateurs, la discussion des articles nous permettra de revenir sur les questions qui ont été soulevées concernant le texte lui-même, texte effectivement très technique.

En revanche, je voudrais maintenant apporter un certain nombre d'informations en réponse à des interrogations qui ont été formulées et qui portaient, en quelque sorte, sur l'« environnement » du texte.

Monsieur le rapporteur, vous avez ainsi évoqué les modalités de financement des investissements concernant la sécurité des aéroports. Nous en reparlerons lors de l'examen du projet de loi de finances, mais je peux d'ores et déjà vous indiquer que la taxe de sûreté, qui doit permettre d'assurer ce financement, pèsera non pas sur les transporteurs mais sur les passagers, les transporteurs n'étant en l'occurrence que des « percepteurs ». Une montée en régime étalée sur plusieurs années nous rapprochera progressivement du niveau des taxes comparables appliquées dans les autres pays européens.

S'agissant de l'affectation de cette taxe et de la manière dont son produit pourrait être réparti entre les petits et les grands aéroports, sachez que, comme vous le souhaitez, monsieur le rapporteur, il sera tenu le plus grand compte de la taille respective de ces aéroports, de manière à n'en pénaliser aucun ; au contraire, il devrait y avoir une sorte de discrimination positive en faveur des petits aéroports.

Madame Heinis, vous avez soulevé la question des modalités d'application du dispositif relatif au pavillon Kerguelen. A cet égard, je tiens à affirmer ici de manière tout à fait claire et solennelle que le Gouvernement n'a en aucun cas l'intention de modifier les dispositions réglementaires en cause, en ce qui concerne aussi bien les conditions requises pour la composition des équipages que le champ d'application.

Pour ce qui est des ports, le rapport Dupuydauby, auquel vous avez fait allusion, madame le sénateur, a été effectivement remis. Il comporte, comme vous le savez, différentes propositions, concernant la réforme de la manutention, la domanialité portuaire et le statut des ports.

Ce rapport est actuellement en cours d'examen. Il sera notamment étudié demain après-midi par le conseil national des communautés portuaires. Cela permettra au Gouvernement d'arrêter sa position, après qu'il aura discuté, bien sûr, avec la représentation nationale, des suites à donner à ce rapport.

Vous avez également évoqué le transport fluvial, madame Heinis, de même que MM. Souplet et Bimbenet. Il est exact que ce projet de loi ne comporte aucune disposition à ce sujet. C'est que, ne l'oubliez pas, au cours des dernières années, vous avez déjà légiféré à deux reprises sur le transport fluvial : une première fois en adoptant la loi sur la modernisation de la profession de transporteur fluvial et, une seconde fois, lors du vote de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, qui prévoit notamment des financements concernant le canal Rhin-Rhône ainsi que les autres canaux inscrits au schéma directeur, en particulier le canal Seine-nord et le canal Seine-est.

Je vous apporte aussi une réponse positive à propos du transport combiné, madame Heinis. La loi ne prévoit pas de schéma directeur, vous l'avez rappelé mieux que je n'aurais pu le faire. Cependant, la très bonne idée - je retiens ce qualificatif - d'un schéma directeur national, je l'ai bien en tête. Je suis personnellement très attachée au développement du transport combiné. J'accorde une grande importance aux avis du comité national du transport combiné, qui est, vous le savez, présidé par un parlementaire.

Mon intention est clairement de mettre en place, dans le courant de l'année prochaine et donc dans le même délai que les différents schémas directeurs prévus par la loi, un schéma des plates-formes multimodales, qui permettra notamment d'établir une sorte de maillage entre les différents niveaux de plates-formes.

Je crois que, dans ce domaine également, nous partageons le même point de vue.

M. Bimbenet a insisté, à juste titre, sur la nécessité de situer ce texte - qui est un peu ingrat, j'en suis bien d'accord avec lui - dans une approche d'ensemble des questions relatives aux transports.

Je me souviens d'un débat extrêmement intéressant qui s'est déroulé ici même, au palais du Luxembourg, sur l'initiative de mon prédécesseur, M. Bernard Bosson, et qui portait sur les transports envisagés de manière globale. Même si l'on n'est pas encore allé suffisamment loin à cet égard, cet éclairage a été très utile lorsqu'il s'est agi d'élaborer certaines des dispositions de la loi pour le développement et l'aménagement du territoire.

Ainsi, la définition des différents schémas directeurs d'infrastructures - schéma routier, schéma ferroviaire, schéma des voies navigables, etc. - s'inspire d'une approche globale, promouvant la meilleure articulation possible entre les différents modes de transport, intégrant la dimension du développement durable, à laquelle vous êtes, monsieur Bimbenet, fort justement attaché.

Vous regrettez l'absence, dans le projet de loi, de dispositions concernant les problèmes d'environnement. Comme vous le savez, le Gouvernement prépare, sur l'initiative de Mme Corinne Lepage, ministre de l'environnement, un projet de loi sur l'air, qui devrait comporter notamment des mesures intéressant les transports.

J'ai été très sensible, monsieur Bimbenet, aux propos que vous avez tenus sur la sécurité routière et sur la formation. J'accueillerai avec intérêt la proposition de loi que vous présenterez.

La formation, M. Bernard Pons et moi-même l'avons affirmé à plusieurs reprises, est l'axe majeur de notre politique de sécurité routière. Cette façon d'appréhender le problème nous paraît plus prometteuse qu'une accumulation de textes répressifs, que l'on a ensuite bien souvent du mal à faire appliquer.

J'ai également été très sensible à ce que vous avez dit sur les transports d'enfants. Il y a là un sujet tout à fait crucial et délicat.

Dans ce domaine, j'ai fait en sorte que soit prise une première disposition allant dans le sens de ce que vous souhaitez : je veux parler de l'interdiction des strapontins dans les cars destinés au transport d'enfants.

Des dispositifs du type de ceux que vous avez évoqués en matière de signalisation ou d'arrêt sont testés dans un certain nombre de départements. On ne peut que souhaiter voir ces expériences se généraliser.

Monsieur Souplet, je crois avoir déjà répondu à nombre des questions que vous avez posées, qu'il s'agisse du transport fluvial ou de la pollution engendrée par le transport routier. Permettez-moi, d'une manière générale, de vous remercier de la façon dont, au-delà de la technicité de ce texte, vous avez bien voulu l'aborder.

J'apporterai à M. Régnauld une information sur le développement aéroportuaire national.

J'ai cru comprendre, monsieur le sénateur - mais peut-être ai-je mal entendu - que vous imaginiez la réalisation d'une troisième plate-forme en Ile-de-France.

La communication a sans doute été imparfaite sur ce point puisque ce qui est envisagé, c'est le développement maîtrisé de Roissy, le développement des plates-formes provinciales existantes et la réalisation, dans le bassin parisien - et non en Ile-de-France - d'une troisième plate-forme aéroportuaire, le tout devant être inscrit dans le schéma directeur des plates-formes aéroportuaires, l'un des schémas que je n'ai pas encore cités mais qui entrent dans la politique globale des transports.

Telles sont, à ce stade du débat, les précisions que je voulais apporter. J'espère avoir ainsi à peu près répondu aux intervenants.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Vous avez très bien répondu !

**M. Félix Leyzour.** A moi, vous n'avez pas répondu, madame le secrétaire d'Etat !

**M. René Régnauld.** Je demande la parole.

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

**M. René Régnauld.** Je remercie Mme le secrétaire d'Etat de son aimable réponse. Mais, même si elle avait précisé auparavant qu'il s'agissait du bassin parisien, mon propos et ma conclusion auraient été à peu près les mêmes.

**M. le président.** Nous passons à la discussion des articles.

#### Demande de réserve

**M. Félix Leyzour.** Je demande la parole.

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

**M. Félix Leyzour.** Je regrette que Mme le secrétaire d'Etat n'ait pas éprouvé le besoin de répondre au représentant du groupe communiste républicain et citoyen. C'est tout à fait dommage, car nous avons soulevé des problèmes qui touchent à l'intérêt national.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le sénateur ?

**M. Félix Leyzour.** Je vous en prie, madame le secrétaire d'Etat.

**M. le président.** La parole est à Mme le secrétaire d'Etat, avec l'autorisation de l'orateur.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Je reconnais bien volontiers, monsieur le sénateur, que, comme celles des autres intervenants, vos questions sont d'intérêt national. Elles sont toutefois étroitement liées à l'architecture du texte et j'ai souhaité concentrer mes premières réponses sur ce qui ne relevait pas directement de la discussion des articles. Celle-ci me donnera pleinement l'occasion, notamment à propos de l'examen de certains amendements, de vous apporter toutes les réponses utiles.

**M. Félix Leyzour.** Je vous remercie !

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur Leyzour.

**M. Félix Leyzour.** Conformément à l'article 44, alinéa 6, de notre règlement, je demande la réserve des articles 1<sup>er</sup>, 2 et 3 jusqu'à l'examen de l'article 19.

Ces articles étant étroitement liés, leur rapprochement donnerait une plus grande cohérence à nos débats et faciliterait ensuite la lecture du compte rendu de nos travaux.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur cette demande de réserve ?

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** La commission n'y est pas défavorable.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement n'y est pas défavorable non plus.

**M. le président.** Je mets aux voix la demande de réserve, acceptée par la commission et par le Gouvernement.

(La réserve est ordonnée.)

#### Article additionnel après l'article 3

**M. le président.** Par amendement n° 73, le Gouvernement propose d'insérer, après l'article 3, un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 7 de la loi du 18 juin 1936 tendant à l'organisation du marché charbonnier et au contrôle du prix de vente du charbon est modifié comme suit :

« - à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les mots : "dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires français" sont remplacés par les mots : "dans une proportion de 40 p. 100 au moins être faite par des navires des ressortissants d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique européen" ;

« - à l'alinéa 2, les mots : "dans tous les cas où l'armement français ne serait pas en mesure" sont remplacés par les mots : "dans tous les cas où les navires visés à l'alinéa précédent ne seraient pas en mesure". »

La parole est à Mme le secrétaire d'Etat.

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Une disposition particulière régit encore le transport maritime du charbon, la loi du 18 août 1936 prévoyant que, dans une proportion de 40 p. 100 au moins, le charbon doit être acheminé par des navires français.

En application des dispositions européennes relatives au principe de libre prestation de services de transport maritime, il apparaît que cette disposition constitue désormais une restriction unilatérale. Elle doit donc être supprimée.

C'est pourquoi le Gouvernement propose d'étendre aux navires des ressortissants de l'espace économique européen les dispositions qui profitaient jusqu'ici aux seuls navires français.

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

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 73, accepté par la commission.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, après l'article 3.

### CHAPITRE III

#### *Dispositions relatives à la sécurité en mer*

##### Article 4

**M. le président.** « Art. 4. - La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution est modifiée ainsi qu'il suit :

« I. - Le 2° de l'article 1<sup>er</sup> est rédigé comme suit :

« 2° Aux navires étrangers touchant un port français et dans les eaux intérieures maritimes et territoriales françaises dans des conditions déterminées par décret en Conseil d'Etat. »

« II. - Il est ajouté un 3° à l'article 1<sup>er</sup> :

« 3° Aux navires étrangers pour le défaut de compte rendu de la perte de marchandises dangereuses dans les conditions prévues au troisième alinéa de l'article 7-2 de la présente loi. »

« III. - L'article 6 est modifié ainsi qu'il suit :

« Au premier alinéa, les mots : "le transport des grains et des marchandises dangereuses" sont remplacés par les mots : "le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses".

« Au deuxième alinéa, les mots : "le transport des grains, des marchandises dangereuses" sont remplacés par les mots : "le transport des cargaisons, des marchandises dangereuses". »

« IV. - Il est inséré un article 7-2 ainsi rédigé :

« Art. 7-2. - Sera puni d'une amende de 100 000 F le capitaine de tout navire français transportant en colis une cargaison constituée de tout ou partie de marchandises dangereuses au sens de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer faite à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974 qui, ayant subi un événement de mer entraînant ou risquant d'entraîner la perte par-dessus bord en mer de telles marchandises, aura omis d'adresser, dès qu'il en aura eu connaissance, un compte rendu aussi détaillé que possible des circonstances de cet événement à l'autorité compétente de l'Etat côtier le plus proche.

« Pour les navires étrangers navigant dans les eaux territoriales, une sanction identique est applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée à l'alinéa précédent dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer un danger pour la sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime, pour la protection des équipements et des systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations, pour la protection des câbles et des pipe-

lines, pour la conservation des ressources biologiques de la mer, pour la pêche, pour la préservation de l'environnement et pour la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, pour la recherche scientifique marine et les levés hydrographiques, ou peut entraîner une infraction aux lois et règlements français en matière douanière, fiscale ou sanitaire.

« Pour les navires étrangers navigant dans la zone économique exclusive, une sanction identique est également applicable au capitaine qui aura omis de remplir l'obligation mentionnée au premier alinéa dès lors que la perte ou le risque de perte de marchandises dangereuses peut constituer une menace pour l'exploration, l'exploitation, la conservation et la gestion des ressources naturelles, biologiques ou non biologiques, des eaux sur-jacentes aux fonds marins, des fonds marins et de leur sous-sol, ainsi qu'en ce qui concerne d'autres activités tendant à l'exploration et à l'exploitation de la zone à des fins économiques, pour la mise en place et l'utilisation d'îles artificielles, d'installations et d'ouvrages, pour la recherche scientifique marine et pour la protection et la préservation du milieu marin.

« La même peine est applicable au propriétaire, affréteur, armateur-gérant ou exploitant du navire, ou leur agent, qui, alors qu'il en avait la possibilité, en cas d'abandon du navire mentionné aux trois alinéas précédents ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, n'aura pas assumé les obligations qui incombent au capitaine aux termes des trois premiers alinéas du présent article.

« Les agents mentionnés à l'article 3 sont habilités à constater les infractions mentionnées au troisième alinéa du présent article. »

« V. - Il est inséré un article 9-1 ainsi rédigé :

« Art. 9-1. - Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, des infractions définies aux articles 6, 7, 7-1, 7-2 et 8 de la présente loi.

« Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2° Les peines mentionnées aux 5°, 6° et 9° de l'article 131-39 du code pénal. »

Par amendement n° 3, MM. Le Grand et Rocca Serra, au nom de la commission, proposent :

I. - Dans le deuxième alinéa du paragraphe III de cet article, de remplacer les mots : « Au premier alinéa », par les mots : « Au cinquième alinéa » ;

II. - Dans le troisième alinéa dudit paragraphe, de remplacer les mots : « Au deuxième alinéa », par les mots : « Au septième alinéa ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination, qui vise à renuméroter les alinéas de l'article 4.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 4, MM. Le Grand et Rocca Serra, au nom de la commission, proposent, dans le dernier alinéa du texte présenté par le paragraphe IV de l'article 4 pour l'article 7-2 de la loi n° 83-

581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, de remplacer les mots : « l'article 3 » par les mots : « l'article 4 ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Cet amendement, comme le précédent, vise à rectifier une erreur matérielle.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** L'adoption de l'amendement n° 4 aurait, je le crains, d'autres effets qu'une simple rectification matérielle puisque la liste des agents mentionnés à l'article 3 de la loi de juillet 1983 n'est pas la même que celle qui figure à l'article 4. Je suis donc défavorable à cet amendement.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

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

Je mets aux voix l'article 4, modifié.

*(L'article 4 est adopté.)*

#### Article additionnel après l'article 4

**M. le président.** Par amendement n° 67 rectifié, Mme Heinis et M. Tizon proposent d'insérer, après l'article 4, un article additionnel ainsi rédigé :

« I. - L'article 22 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime est rétabli dans la rédaction suivante :

« Art. 22. - En cas de condamnation pour infraction aux dispositions de la présente loi ou des règlements et arrêtés pris pour son application, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puissent excéder le montant de l'amende encourue. »

« II. - L'article 10 de la loi n° 83-583 du 5 juillet 1983 réprimant la pollution de la mer par des hydrocarbures est complété par un troisième alinéa ainsi rédigé :

« En cas de condamnation pour infraction aux dispositions de la présente loi, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puisse excéder le montant de l'amende encourue. »

« III. - L'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine d'origine accidentelle est complété par un alinéa additionnel ainsi rédigé :

« En outre, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puisse excéder le montant de l'amende encourue. »

« IV. - L'article 5 de la loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est complété par un alinéa additionnel ainsi rédigé :

« En outre, le tribunal peut ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et éventuellement la diffusion d'un message, dont il fixe explicitement les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne ainsi que son affichage dans les conditions et sous les peines prévues suivant les cas à l'article 131-35 du code pénal sans toutefois que les frais de cette publicité puissent excéder le montant de l'amende encourue. »

La parole est à Mme Heinis.

**Mme Anne Heinis.** Cet amendement a pour objet d'autoriser les tribunaux à ordonner la publication des décisions de justice en matière de pollution maritime. Il s'agit en fait d'une peine complémentaire, courante et assez dissuasive, mais qui, jusqu'ici, n'est pas prévue dans les divers textes visant à réprimer la pollution marine.

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

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Je suis favorable à cet amendement et je remercie Mme Heinis de l'avoir déposé.

Dans un premier temps, la commission avait cru nécessaire de le sous-amender en raison de quelques imprécisions de rédaction ; mais, après vérification, elle a constaté qu'il était recevable en l'état. Elle s'en félicite, car il fait écho à une ferme recommandation de la mission à laquelle il a été fait allusion tout au long de ce débat.

La commission souhaitait depuis longtemps la publication des listes dites « noires » des navires sous normes ou celle des manquements aux règlements ; l'amendement n° 67 rectifié va tout à fait dans ce sens, et la commission s'y est montrée, à l'unanimité, favorable.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 67 rectifié, accepté par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

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

#### Article 5

**M. le président.** « Art. 5. - La loi n° 76-600 du 7 juillet 1976 relative à la prévention et à la répression de la pollution de la mer par les opérations d'incinération est modifiée ainsi qu'il suit :

« I. - L'article 2 est ainsi rédigé :

« Art. 2. - L'incinération en mer est interdite. »

« II. - A l'article 5 :

« - au premier alinéa, les mots : "10 000 à 100 000 F" sont remplacés par les mots : "de 500 000 F" ;

« - au premier et au deuxième alinéas, les mots : "incinéré en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3" sont remplacés par les mots : "procédé à une incinération en mer." »

« III. - L'article 8 est ainsi rédigé :

« Art. 8. - Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux navires étrangers :

« - en cas d'incinération dans les eaux sous souveraineté ou sous juridiction française ;

« - même en cas d'incinération hors des eaux sous souveraineté ou juridiction française, lorsque l'embarquement ou le chargement a eu lieu sur le territoire français.

« Toutefois, seules les peines d'amende prévues aux articles 5 et 6 pourront être prononcées lorsque l'infraction a lieu dans la zone économique exclusive au large des côtes du territoire de la République. »

« IV. - Au premier alinéa de l'article 13, les mots : "infractions visées aux articles 5, 6, 7 et 15 de la présente loi" sont remplacés par les mots : "infractions visées aux articles 5 et 6 de la présente loi". »

« V. - Les articles 3, 4, 6-2<sup>e</sup> alinéa, 7, 9, 10, 15 et 20 sont abrogés. »

Par amendement n° 82, MM. Le Grand et Rocca Serra, au nom de la commission, proposent de rédiger comme suit le deuxième alinéa du paragraphe II de cet article :

« - au premier alinéa, les mots "10 000 F à 100 000 F" sont remplacés par les mots "500 000 F". »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Cet amendement est d'ordre rédactionnel. Il convient, en effet, de supprimer la préposition « de » avant la somme de 500 000 francs afin que la phrase soit grammaticalement correcte.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 82, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Par amendement n° 5, MM. Le Grand et Rocca Serra, au nom de la commission, proposent de rédiger comme suit le troisième alinéa du paragraphe II de l'article 5 :

« - au premier alinéa, les mots "incinéré en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3" sont remplacés par les mots "procédé à une incinération en mer" ; au deuxième alinéa, les mots "en l'absence des autorisations visées aux articles 2 et 3" sont supprimés. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

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

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande la parole ? ...  
Je mets aux voix l'article 5, modifié.

(L'article 5 est adopté.)

#### CHAPITRE IV

#### Dispositions relatives aux compétences des agents de l'Etat en mer

#### Article 6

**M. le président.** « Art. 6. - La loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, est modifiée comme suit :

« I. - Le quatrième alinéa de l'article 3 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Ont libre accès à bord de tout navire, pour procéder à ces visites ou y participer :

« - les administrateurs des affaires maritimes ;

« - les inspecteurs des affaires maritimes ;

« - les officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;

« - les techniciens experts du service de sécurité de la navigation maritime ;

« - les médecins des gens de mer ;

« - les contrôleurs des affaires maritimes ;

« - les syndicats des gens de mer ;

« - les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes ;

« - les gendarmes maritimes ;

« - les inspecteurs relevant de la direction générale de l'aviation civile ;

« - les représentants de l'exploitant du réseau de radio-communications maritimes ;

« - les membres des commissions de visite ;

« - le personnel des sociétés de classification agréées. »

« II. - L'article 4 est modifié comme suit :

« A. - Au premier alinéa, les termes : "les inspecteurs de la navigation et du travail maritimes, les inspecteurs mécaniciens de la marine marchande" sont remplacés par les termes : "les inspecteurs des affaires maritimes".

« B. - Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« En outre, les contrôleurs des affaires maritimes, les syndicats des gens de mer et les personnels embarqués d'assistance et de surveillance des affaires maritimes peuvent constater celles des infractions mentionnées au premier alinéa qui relèvent de leurs domaines particuliers de compétence, sur les navires dont la longueur n'excède pas un maximum fixé par voie réglementaire. Ils peuvent également constater les infractions aux marques de franc-bord sur tous les navires. »

« C. - Il est ajouté un troisième alinéa ainsi rédigé :

« Enfin, les agents des douanes sont habilités à constater :

« a) Sur l'ensemble des navires, les infractions à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 1974, pour ce qui concerne le transport des cargaisons et des marchandises dangereuses ;

« b) Sur les navires autres que ceux armés au commerce ou à la pêche :

« - les infractions prévues aux articles 7 et 7-1 ci-dessous ;



« - le défaut ou la non-conformité des matériels mobiles ou d'armement prescrits par les règlements pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

« - le non-respect des dispositions relatives aux catégories de navigation. »

« III. - L'article 5 est ainsi rédigé :

« Art. 5. - Les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4 peuvent, pour exercer les compétences qui leur sont reconnues par ces dispositions, accéder à bord des navires. Ils peuvent notamment demander la communication des titres, certificats et autres documents professionnels et recueillir les renseignements et justifications utiles à leur mission. Toutefois, ils ne peuvent accéder aux parties de navires qui sont à l'usage exclusif d'habitation sauf en cas de contrôle portant sur les conditions d'habitabilité et de sécurité.

« Sous réserve de contrôles inopinés, le procureur de la République est préalablement informé des opérations envisagées en vue de la recherche des infractions par les fonctionnaires et agents de l'Etat mentionnés à l'article 4. Il peut s'opposer à ces opérations. Les procès-verbaux lui sont transmis dans les cinq jours suivant leur établissement par l'agent verbalisateur, qui en adresse, dans les mêmes délais, copie à l'intéressé et au directeur départemental des affaires maritimes du lieu de l'infraction. Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

« Les infractions mentionnées au premier alinéa de l'article 4 sont jugées soit par le tribunal compétent du lieu de l'infraction, soit par le tribunal compétent dans le ressort duquel le bâtiment est immatriculé. A défaut d'autre tribunal, le tribunal de grande instance de Paris est compétent. »

« IV. - L'article 7 est modifié ainsi qu'il suit :

« A. - Le deuxième alinéa est supprimé.

« B. - Il est ajouté un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Est passible des peines prévues au premier alinéa qui-conque se sera opposé à l'exercice des fonctions dont sont chargés les fonctionnaires et agents de l'Etat désignés à l'article 4. »

Par amendement n° 6 rectifié, MM. Le Grand et Rocca Serra, au nom de la commission, proposent de rédiger comme suit le premier alinéa du paragraphe I de l'article 6 :

« Le quatrième alinéa et les 1° à 14° inclus de l'article 3 sont remplacés par les dispositions suivantes : »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Il s'agit, là encore, d'un amendement rédactionnel.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 7 rectifié, MM. Le Grand et Rocca Serra, au nom de la commission, proposent de supprimer le dixième alinéa du texte présenté par le paragraphe I de l'article 6 pour l'article 3 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer une précision, qui nous est apparue inutile, concernant les gendarmes maritimes.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Sur ce point, monsieur le président, le Gouvernement est défavorable et je souhaiterais que le texte du projet de loi soit maintenu en l'état.

Il est exact que les gendarmes maritimes sont déjà habilités en tant qu'officiers et agents de police judiciaire, comme les personnels des autres composantes de la gendarmerie.

Toutefois, l'article 3 de la loi du 5 juillet 1983, auquel est relié l'article 6 du présent projet de loi, a trait à une mission de police administrative, c'est-à-dire à quelque chose de bien particulier : le contrôle technique de la sécurité des navires.

L'amendement n° 7 rectifié aurait pour effet de priver les agents maritimes du libre accès à bord pour procéder aux visites, ce qui n'est certainement pas l'objectif de ses auteurs.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Vous m'avez convaincu, madame le secrétaire d'Etat ; je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 7 rectifié est retiré.

Par amendement n° 8, MM. Le Grand et Rocca Serra, au nom de la commission, proposent, dans la deuxième phrase du premier alinéa du texte présenté par le paragraphe III de l'article 6 pour l'article 5 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, l'habitabilité à bord des navires et la prévention de la pollution, après les mots : « Ils peuvent », de remplacer le mot : « notamment » par les mots : « visiter le navire et ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de précision.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

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

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Par amendement n° 68 rectifié, Mme Heinis et M. Tizon proposent, dans la troisième phrase du deuxième alinéa du texte présenté par le paragraphe III de l'article 6 pour l'article 5 de la loi n° 83-581 du 5 juillet 1983, de remplacer le mot : « établissement » par le mot : « clôture ».

La parole est à Mme Heinis.

**Mme Anne Heinis.** Cet amendement tend à substituer à un terme imprécis un terme du vocabulaire juridique.

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

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur.** Favorable.

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

**Mme Anne-Marie Idrac, secrétaire d'Etat.** Favorable.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 68 rectifié, accepté par la commission et par le Gouvernement.

*(L'amendement est adopté.)*

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

Je mets aux voix l'article 6, modifié.

(L'article 6 est adopté.)

**M. le président.** Compte tenu de l'heure, la suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

9

### 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 :

Projet de règlement CE du Conseil portant ouverture et mode de gestion d'un contingent tarifaire communautaire pour le rhum originaire des Etats d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP)-(1996/1999).

Cette proposition d'acte communautaire sera imprimée sous le numéro E-498 et distribuée.

10

### RENOIS POUR AVIS

**M. le président.** Le projet de loi (n° 2, 1995-1996) instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes, dont la commission des affaires sociales est saisie au fond, est renvoyé pour avis, à leur demande, et sur décision de la conférence des présidents, à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, et à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

11

### DÉPÔT DE RAPPORTS

**M. le président.** J'ai reçu de M. Pierre Fauchon un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale :

1° Sur la proposition de loi de MM. Jacques Larché, Jean-Paul Delevoye, Pierre Fauchon, André Bohl, Philippe de Bourgoing, Yann Gaillard, Charles Pelletier, Michel Rufin, Lucien Lanier et François Blaizot relative à la responsabilité pénale des élus locaux pour des faits d'imprudance ou de négligence commis dans l'exercice des fonctions (n° 406, 1994-1995) ;

2° Sur la proposition de loi de M. Claude Huriet relative à la protection pénale des exécutifs locaux à raison des actes commis dans l'exercice de leurs fonctions (n° 255, 1994-1995) ;

3° Sur la proposition de loi de MM. Hubert Haenel, Louis Althapé, Jean Bernard, Eric Boyer, Jacques Braconnier, Mme Paulette Brisepierre, MM. Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Jacques Delong, Michel Doublet, Jean Chamant, Désiré Debavelaere, Luc Dejoie,

Charles Descours, Roger Fosse, Yann Gaillard, François Gerbaud, Daniel Goulet, Georges Gruillot, Emmanuel Hamel, Jean-Paul Hammann, Jean-Paul Hugot, Roger Husson, André Jarrot, André Jourdain, Jean-François Le Grand, Maurice Lombard, Philippe Marini, Michel Maurice-Bokanowski, Lucien Neuwirth, Jean-Pierre Schosteck, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Michel Rufin et Alain Vasselle visant à étendre aux districts les règles applicables à la responsabilité des syndicats de communes pour les accidents survenus aux membres de leur comité et à leur président, en complétant l'article L. 164-5 du code des communes (n° 361, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 32 et distribué.

J'ai reçu de M. Michel Ruffin un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi relatif à la partie législative du code général des collectivités territoriales (n° 226, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 33 et distribué.

J'ai reçu de M. Emmanuel Hamel un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Suède en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur les successions et sur les donations (n° 108, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 34 et distribué.

J'ai reçu de M. Emmanuel Hamel un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (ensemble un protocole) (n° 407, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 35 et distribué.

J'ai reçu de M. Emmanuel Hamel un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique 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 (ensemble un échange de lettres), signée à Paris le 31 août 1994, et un échange de lettres complétant l'article 29 de ladite convention, signé à Washington les 19 et 20 décembre 1994 (n° 408, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 36 et distribué.

J'ai reçu de M. Emmanuel Hamel un rapport, fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'avenant à la convention fiscale du 21 octobre 1976 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Cameroun (n° 107, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 37 et distribué.

J'ai reçu de Mme Monique ben Guiga un rapport, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées :

1° Sur le projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali (n° 371, 1994-1995) ;

2° Sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali sur la circulation et le séjour des personnes (ensemble deux échanges de lettres) (n° 372, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 38 et distribué.

J'ai reçu de M. Michel Alloncle un rapport, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sur le projet de loi autorisant la ratification du protocole additionnel à l'accord général de coopération entre les Etats de la commission de l'océan Indien (n° 326, 1994-1995).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 39 et distribué.

12

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 19 octobre 1995.

A neuf heures trente :

1. Suite de la discussion du projet de loi (n° 383, 1994-1995) relatif aux transports.

Rapport (n° 16, 1995-1996) de MM. Jean-François Le Grand\* et Jacques Rocca Serra, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan.

Aucun amendement à ce projet de loi n'est plus recevable.

A quinze heures :

2. - Questions d'actualité au Gouvernement.

3. - Suite de l'ordre du jour du matin.

### Délai limite pour les inscriptions de parole et pour le dépôt d'amendements

1° Projet de loi relatif à la partie législative du code général des collectivités territoriales (n° 226, 1994-1995) : délai limite pour le dépôt des amendements, lundi 23 octobre 1995, à dix-sept heures.

2° Conclusions de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi (n° 343, 1994-1995) relative aux garanties offertes aux donateurs quant à l'utilisation des fonds collectés grâce à la générosité publique (n° 369, 1994-1995) : délai limite pour le dépôt des amendements, mercredi 25 octobre 1995, à dix-sept heures.

3° Conclusions de la commission des lois sur les propositions de loi (nos 406, 255 et 361, 1994-1995) relatives à la responsabilité pénale des élus locaux pour des faits d'imprudance ou de négligence commis dans l'exercice des fonctions (n° 32, 1995-1996) : délai limite pour les inscriptions de parole dans la discussion générale ; mercredi 25 octobre 1995, à dix-sept heures.

délai limite pour le dépôt des amendements ; mardi 24 octobre 1995, à dix-sept heures.

Personne ne demande la parole?...  
La séance est levée.

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

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

## Ordre du jour des prochaines séances du Sénat établi par le Sénat dans sa séance du 18 octobre 1995 à la suite des conclusions de la conférence des présidents

**Jeudi 19 octobre 1995 :**

A neuf heures trente :

Ordre du jour prioritaire

1° Suite du projet de loi relatif aux transports (n° 383, 1994-1995).

A quinze heures :

2° Questions d'actualité au Gouvernement.

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures.)

Ordre du jour prioritaire

3° Suite du projet de loi relatif aux transports.

**Mardi 24 octobre 1995 :**

A neuf heures trente :

1° Quatre questions orales sans débat :

- n° 201 de M. Christian Demuyck à M. le garde des sceaux, ministre de la justice (délinquance des mineurs de moins de seize ans) ;

- n° 203 de M. Jean-Jacques Robert à M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'insertion professionnelle (saturation du lycée Jules-Verne de Limours (Essonne)) ;

- n° 200 de M. Roland Courteau à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports (aménagement du carrefour de la R.N. 213 et accès vers les Hauts de Narbonne) ;

- n° 198 de M. Roger Husson à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre (situation des anciens combattants d'Alsace-Moselle).

A seize heures :

Ordre du jour prioritaire

2° Projet de loi relatif à la partie législative du code général des collectivités territoriales (n° 226, 1994-1995).

(La conférence des présidents a fixé au lundi 23 octobre 1995, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi.)

**Mercredi 25 octobre 1995 :**

Ordre du jour prioritaire

A neuf heures trente :

1° Projet de loi autorisant la ratification de la convention sur la protection des Alpes (n° 128, 1994-1995).

2° Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord international de 1994 sur le café (n° 307, 1994-1995).

3° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République centrafricaine (n° 308, 1994-1995).

4° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République centrafricaine relative à la circulation et au séjour des personnes (n° 309, 1994-1995).

*(La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune des deux projets de loi n° 308 et n° 309.)*

5° Projet de loi autorisant la ratification de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (ensemble neuf annexes) et de l'accord relatif à l'application de la partie XI de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 (ensemble une annexe) (n° 325, 1994-1995).

6° Projet de loi autorisant la ratification du protocole additionnel à l'accord général de coopération entre les Etats de la Commission de l'océan Indien (n° 326, 1994-1995).

7° Projet de loi autorisant la ratification du protocole n° 11 à la convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, portant restructuration du mécanisme de contrôle établi par la convention (ensemble une annexe) (n° 373, 1994-1995).

8° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali sur la circulation et le séjour des personnes (ensemble deux échanges de lettres) (n° 372, 1994-1995).

9° Projet de loi autorisant l'approbation d'une convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali (n° 371, 1994-1995).

*(La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune des deux projets de loi n° 372 et n° 371.)*

10° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Suède en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur les successions et sur les donations (n° 108, 1994-1995).

11° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'avenant à la convention fiscale du 21 octobre 1976 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Cameroun (n° 107, 1994-1995).

12° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (ensemble un protocole) (n° 407, 1994-1995).

13° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique 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 (ensemble un échange de lettres), signée à Paris le 31 août 1994, et un échange de lettres complétant l'article 29 de ladite convention, signé à Washington les 19 et 20 décembre 1994 (n° 408, 1994-1995).

En outre, à onze heures, il sera procédé au dépôt du rapport de la Cour des comptes.

*A quinze heures :*

14° Eventuellement, suite du projet de loi relatif à la partie Législative du code général des collectivités territoriales.

#### **Jeudi 26 octobre 1995 :**

*A neuf heures trente et à quinze heures :*

1° Scrutins pour l'élection de douze juges titulaires et de six juges suppléants de la Haute Cour de justice.

2° Scrutin pour l'élection de six juges titulaires de la Cour de justice de la République et de leurs six suppléants.

*(Les candidatures à la Haute Cour de justice et à la Cour de justice de la République devront être remises à la présidence [service de la séance] avant le mercredi 25 octobre 1995, à douze heures ; ces*

*scrutins se dérouleront simultanément dans la salle des conférences ; les juges titulaires et les juges suppléants élus seront appelés, aussitôt après le scrutin, à prêter le serment prévu par les lois organiques.)*

*(Ordre du jour établi en application de l'article 48, troisième alinéa, de la Constitution.)*

3° Conclusions de la commission des affaires sociales sur la proposition de loi (n° 343, 1994-1995) relative aux garanties offertes aux donateurs quant à l'utilisation des fonds collectés grâce à la générosité publique (n° 369, 1994-1995).

*(La conférence des présidents a fixé au mercredi 25 octobre, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ces conclusions.)*

4° Conclusions de la commission des lois sur les propositions de loi (n° 406, n° 255 et n° 361, 1994-1995) relatives à la responsabilité pénale des élus locaux pour des faits d'imprudence ou de négligence commis dans l'exercice des fonctions (n° 32, 1995-1996).

*(La conférence des présidents a fixé :*

*- au mardi 24 octobre 1995, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ces conclusions ;*

*- à trois heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.*

*L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 18 octobre 1995 et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 25 octobre 1995.)*

#### **Mardi 31 octobre 1995 :**

*A seize heures :*

##### **Ordre du jour prioritaire**

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'action de l'Etat dans les plans de redressement du Crédit lyonnais et du Comptoir des entrepreneurs (n° 3, 1995-1996).

*(La conférence des présidents a fixé :*

*- au lundi 30 octobre 1995, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi ;*

*- à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.*

*L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 18 octobre 1995 et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 30 octobre 1995.)*

#### **Jeudi 2 novembre 1995 :**

*A neuf heures trente et à quinze heures :*

##### **Ordre du jour prioritaire**

Suite du projet de loi relatif à l'action de l'Etat dans les plans de redressement du Crédit lyonnais et du Comptoir des entrepreneurs.

#### **Mardi 7 novembre 1995 :**

*A neuf heures trente :*

1° Questions orales sans débat.

*A seize heures :*

##### **Ordre du jour prioritaire**

2° Projet de loi instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes (n° 2, 1995-1996).

*(La conférence des présidents a fixé :*

*- au lundi 6 novembre 1995, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce projet de loi ;*

*- à quatre heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe.*

*L'ordre des interventions sera déterminé en fonction du tirage au sort auquel il a été procédé le 18 octobre 1995 et les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 6 novembre 1995.)*

**Mercredi 8 novembre 1995 :**

Ordre du jour prioritaire

*A neuf heures trente :*

1° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'amendement au protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté le 25 novembre 1992 à Copenhague (n° 26, 1995-1996).

2° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Kirghizistan sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 9, 1995-1996).

3° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification d'un traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la République du Kirghizistan (n° 13, 1995-1996).

*(La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi, n° 9 et n° 13.)*

4° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Ukraine sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 6, 1995-1996).

5° Projet de loi autorisant la ratification du traité d'entente et de coopération entre la République française et l'Ukraine (n° 384, 1994-1995).

*(La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi, n° 6 et n° 384.)*

6° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Turkménistan sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n° 8, 1995-1996).

7° Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification du traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et le Turkménistan (n° 11, 1995-1996).

*(La conférence des présidents a décidé qu'il sera procédé à une discussion générale commune de ces deux projets de loi, n° 8 et n° 11.)*

8° Projet de loi, 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 Zimbabwe en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu, sur les gains en capital et sur la fortune (ensemble un protocole) (n° 10, 1995-1996).

*A quinze heures :*

Suite du projet de loi instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes.

**Jeudi 9 novembre 1995 :**

*A neuf heures trente :*

Ordre du jour prioritaire

1° Suite du projet de loi instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes.

*A quinze heures :*

2° Questions d'actualité au Gouvernement.

Ordre du jour prioritaire

3° Suite de l'ordre du jour du matin.

En outre, la conférence des présidents a fixé au **mardi 14 novembre 1995** la séance du mois de novembre réservée par priorité à l'ordre du jour fixé par le Sénat.

ANNEXE

*Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour du mardi 24 octobre 1995*

N° 201. - M. Christian Demuyne attire l'attention de M. le garde des sceaux, ministre de la justice, sur le développement de la délinquance des mineurs de moins de seize ans. Ce phénomène très préoccupant touche surtout les quartiers difficiles des banlieues, et plus particulièrement ceux de la Seine-Saint-Denis. Là où trop d'enfants sont livrés à la rue, du fait de la désintégration de la cellule familiale, on remarque que les auteurs de délits sont de plus en plus jeunes. Dans la majorité des cas, les délinquants arrêtés savent qu'ils seront probablement relâchés sans jugement et reviendront en héros dans leur quartier. Il est vrai qu'il faut encourager et appliquer toute mesure éducative et d'encadrement permettant à ceux qui sont en difficulté de se réinsérer. Mais si, malgré toutes ces mesures préventives, les jeunes décident de rester hors la loi, il est impératif que des sanctions soient véritablement appliquées. La justice doit se faire respecter grâce à des moyens adaptés. Si des résultats encourageants sont obtenus en matière de lutte contre la délinquance grâce à la détermination du Gouvernement, il n'en reste pas moins que l'abaissement de l'âge des auteurs d'actes délictueux devient inquiétant pour l'avenir. Il lui demande quand une loi sur la question de la délinquance des mineurs sera discutée au Sénat.

N° 203. - M. Jean-Jacques Robert attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'insertion professionnelle sur la situation du lycée Jules-Verne de Limours (Essonne). Fin juillet dernier, il l'alertait sur la saturation de l'établissement pour la rentrée 1995-1996, un an seulement après son ouverture. Etonné de ne pas avoir eu de réponse, il lui renouvelle sa demande (à laquelle s'associe la commune de Limours et le conseil d'administration du lycée) d'attribution d'une dotation globale horaire supplémentaire de vingt-trois heures et de nomination d'un conseiller principal d'éducation (C.P.E.). Dans l'intervalle, et à plus bref délai, il souhaite connaître les dispositions concrètes qu'il envisage de mettre en œuvre pour endiguer les conséquences de cette saturation sur le bon déroulement de la vie scolaire des élèves de la région ainsi que sur leur sécurité.

N° 200. - M. Roland Courteau attire l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports sur la nécessité de procéder à l'aménagement du carrefour R.N. 213-Les Hauts de Narbonne. Il rappelle ses nombreuses interventions auprès des différents ministres depuis 1991 et notamment la dernière, du 17 février 1995, à laquelle M. le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme avait répondu que « ces dossiers devraient être approuvés au cours de l'été prochain et les enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique seraient ainsi engagées à l'automne 1995 ». Il s'étonne qu'à ce jour aucune décision n'ait été prise, à sa connaissance, quant au choix du projet, alors que le financement est acquis depuis juin 1994, selon la clé de répartition suivante : Etat et région : participation à hauteur de 55 p. 100 ; département et commune : participation à hauteur de 45 p. 100. Il lui demande donc de bien vouloir lui faire un point précis sur le choix effectué et sur les délais de réalisation, tout en lui rappelant qu'il s'agit, dans ce domaine précis, compte tenu du danger particulièrement important, d'assurer la sécurité des usagers.

N° 198. - M. Roger Husson attire l'attention de M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre sur les situations spécifiques des anciens combattants d'Alsace-Moselle. Si des efforts récents ont permis ces dernières années de progresser dans le traitement de certains dossiers, beaucoup restent encore en suspens. C'est pourquoi il l'interroge sur la politique que le Gouvernement entend suivre afin de parvenir au règlement de quatre particularités régionales encore douloureuses : celle des anciens incorporés de force dans le régiment d'artillerie divisionnaire (R.A.D.) et le groupe de constructions mécaniques Kloeckner Humboldt Deutz (KHD), celle des insoumis, celle des patriotes résistants à l'annexion de fait et celle des expulsés et réfugiés d'Alsace et de Moselle. Depuis cinquante ans, ils attendent la juste reconnaissance de la nation pour leur conduite durant la Seconde Guerre mondiale. Le moment est venu de leur rendre enfin ce légitime hommage.

### Ordre de classement des orateurs pour le premier débat organisé par la conférence des présidents (session ordinaire de 1995-1996)

*Tirage au sort effectué le 18 octobre 1995 en application de l'article 29 bis du règlement*

Ordre au sein de chaque série

1. Groupe du Rassemblement pour la République.
2. Groupe des Républicains et Indépendants.
3. Groupe de l'Union centriste.
4. Groupe communiste républicain et citoyen.
5. Groupe socialiste.
6. Groupe du Rassemblement démocratique et social européen.
7. Réunion administrative des sénateurs ne figurant sur la liste d'aucun groupe.

### Ordre de passage des groupes pour la première séance de questions d'actualité au Gouvernement

*Tirage au sort effectué le 18 octobre 1995 par la conférence des présidents*

Ordre de passage

1. Groupe socialiste.
2. Groupe de l'Union centriste.
3. Groupe des Républicains et Indépendants.
4. Groupe du Rassemblement démocratique et social européen.
5. Groupe communiste républicain et citoyen.
6. Groupe du Rassemblement pour la République.

### Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe

#### Assemblée parlementaire de l'Union de l'Europe occidentale

Lors de sa séance du mercredi 18 octobre 1995, le Sénat a élu :

MM. Jean-François Le Grand, Daniel Hoeffel, Pierre Jeambrun, Michel Alloncle, Pierre Croze et Jean-Pierre Masseret,

Délégués titulaires du Sénat représentant la France à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et à l'Assemblée parlementaire de l'Union de l'Europe occidentale ;

MM. Serge Vinçon, Edouard Le Jeune, Jacques Legendre, Nicolas About, Mme Josette Durrieu et M. Pierre Lacour,

Délégués suppléants du Sénat représentant la France à l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe et à l'Assemblée parlementaire de l'Union de l'Europe occidentale.

### Nominations de rapporteurs

#### COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES

M. Jean François-Poncet a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi n° 388 (1994-1995) de M. Bernard Barbier tendant à modifier l'article 2 de la loi n° 82-653 du 29 juillet 1982 portant réforme de la planification afin d'instituer un office parlementaire pour la prospective économique.

#### COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DE LA DÉFENSE ET DES FORCES ARMÉES

M. Guy Penne a été nommé rapporteur du projet de loi n° 26 (1995-1996), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'amendement au protocole de Montréal du 16 septembre 1987 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, adopté le 25 novembre 1992 à Copenhague.

#### COMMISSION DES AFFAIRES SOCIALES

M. Alain Vasselle a été nommé rapporteur du projet de loi n° 2 (1995-1996) instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes.

M. Marcel Lesbros a été nommé rapporteur, en remplacement de M. Guy Robert, de la proposition de loi n° 139 (1993-1994) de M. Edouard Le Jeune tendant à lever les forclusions qui concernent les conditions d'attribution du titre de combattant volontaire de la Résistance.

M. Marcel Lesbros a été nommé rapporteur, en remplacement de M. Jean-Paul Hammann, de la proposition de loi n° 467 (1993-1994) de M. Marc Lauriol instaurant une journée nationale du souvenir des morts pour la France en Afrique du Nord entre 1952 et 1962.

M. Marcel Lesbros a été nommé rapporteur, en remplacement de M. Guy Robert, de la proposition de loi n° 221 (1994-1995) de M. Edouard Le Jeune tendant à remplacer dans l'intitulé de la loi n° 51-538 du 14 mai 1951 les mots : « les personnes contraintes au travail en pays ennemi, en territoire étranger occupé par l'ennemi ou en territoire français annexé par l'ennemi » par les mots : « victimes de la déportation du travail ».

M. Marcel Lesbros a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 329 (1994-1995) de M. Rémi Herment tendant à assurer le droit à réparation des anciens combattants et victimes de guerre dans le respect de l'égalité des générations.

Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis a été nommée rapporteur de la proposition de loi n° 347 (1994-1995) de Mme Marie-Claude Beaudou relative à la récupération sur succession de l'allocation supplémentaire du Fonds national de solidarité.

M. Claude Huriet a été nommé rapporteur de la proposition de loi n° 405 (1994-1995) de M. Guy Cabanel relative à l'homologation de produits et dispositifs utilisés en médecine humaine.

M. Lucien Neuwirth a été nommé rapporteur de sa proposition de loi n° 410 (1994-1995) tendant à préciser les conditions d'application de l'article L. 273 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre.

#### COMMISSION DES FINANCES

M. Jacques Oudin a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi n° 2 (1995-1996) instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes.

M. Alain Lambert a été nommé rapporteur pour avis de la proposition de loi n° 389 (1994-1995), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à élargir les pouvoirs d'information du Parlement et à créer un Office parlementaire d'évaluation des politiques publiques.

#### COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES

M. Paul Girod a été nommé rapporteur pour avis sur le projet de loi n° 2 (1995-1996) instituant une prestation d'autonomie pour les personnes âgées dépendantes.

### QUESTION ORALE

#### REMISE À LA PRÉSIDENTIE DU SÉNAT

(Application des articles 76 à 78 du règlement)

#### *Bilan de l'application du programme Armée 2000 dans le département de l'Aisne*

204. - 17 octobre 1995. - M. François Lesein constate que, suite au programme Armée 2000 en application depuis 1994, une commission locale aux restructurations est en place dans le département de l'Aisne. Parmi les sites touchés par ce programme de réduction des effectifs, l'action de la commission locale lui apparaît très inégale et inversement proportionnelle à la faiblesse démographique. Il demande à M. le ministre de la défense quels sont les résultats enregistrés à ce jour et la nature et l'espoir des dossiers qui sont en cours. Par ailleurs, la situation de sa commune va s'aggraver par le départ annoncé du dépôt des munitions du camp de Sissonne ; après ce nouvel handicap la commune de Sissonne peut-elle espérer profiter d'une telle commission locale dont l'intérêt ne serait que communal ?