

# SÉNAT

---

INTERSESSION D'HIVER 1993-1994

---

Service des Commissions

---

BULLETIN

DES COMMISSIONS

---

## SOMMAIRE ANALYTIQUE

---

	Pages
<b>Affaires économiques</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Union européenne - Politique agricole commune et mise en œuvre du volet agricole du GATT (réunion commune avec la commission des Finances et la délégation du Sénat pour les Affaires européennes)</i></li> <li>- <i>Audition de M. René Steichen, commissaire chargé de l'agriculture et du développement rural à la Commission des Communautés européennes</i>.....</li> </ul>	2305
<b>Affaires étrangères</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Nomination de rapporteurs</i> .....</li> <li>• <i>Audition de M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense</i> .....</li> <li>• <i>Audition de M. Alain Juppé, ministre des affaires étrangères</i>.....</li> <li>• <i>Audition de M. Edouard Balladur, Premier Ministre et de M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense pour la présentation du Livre blanc sur la défense (réunion commune avec la commission de la Défense de l'Assemblée nationale)</i> .....</li> </ul>	2313 2313 2315 2315
<b>Finances</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Union européenne - Politique agricole commune et mise en œuvre du volet agricole du GATT (réunion commune avec la commission des Affaires économiques et la délégation du Sénat pour les Communautés européennes)</i></li> <li>- <i>Audition de M. René Steichen, commissaire chargé de l'agriculture et du développement rural à la Commission des Communautés européennes</i>.....</li> </ul>	2327

**Mission d'information chargée d'examiner les conditions de sécurité du transport maritime, d'apprécier les risques de pollution du littoral et de formuler toute proposition de nature à prévenir ces pollutions**

• <i>Election du Bureau</i> .....	2329
• <i>Programme des auditions et des déplacements</i>	
- <i>Echange de vues</i> .....	2329
• <i>Audition de M. Edouard Berlet, délégué général du Comité central des armateurs de France (CCAF), accompagné de Mme Françoise Odier</i> .....	2330
• <i>Audition de MM. Jacques Roudier, directeur de la flotte de commerce et Gérard Cadet, sous-directeur de la sécurité des navires</i> .....	2325
• <i>Audition de M. Michel Caron, président de l'Association française des capitaines de navires (AFCAN)</i> .....	2341
• <i>Audition de M. Fabrice Théobald, délégué général de la Chambre syndicale des constructeurs de navires</i> .....	2346

**Délégation du Sénat pour les communautés européennes**

• <i>Union européenne - Politique agricole commune et mise en œuvre du volet agricole du GATT (réunion commune avec les commissions des Affaires économiques et des Finances)</i>	
- <i>Audition de M. René Steichen, commissaire chargé de l'agriculture et du développement rural à la Commission des Communautés européennes</i> .....	2351

**Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques**

• <i>Energie - Sûreté et sécurité des installations nucléaires</i>	
- <i>Examen des conclusions du rapport</i> .....	2353
• <i>Recherche - Priorités en matière de recherche</i>	
- <i>Audition de M. René Pellat, président du Centre national d'études spatiales</i> .....	2354
- <i>Audition de M. Robert Dautray, haut commissaire à l'énergie atomique</i> .....	2355

<b>Programme de travail des commissions pour la semaine du 28 février au 5 mars 1994</b> .....	2357
--	------

## AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET PLAN

**Mardi 1er février 1994 - Présidence de M. Jean François-Poncet, président.**- La commission a procédé à l'audition de **M. René Steichen, Commissaire chargé de l'agriculture et du développement rural à la Commission des Communautés européennes**, en commun avec la commission des finances et la délégation du Sénat pour les Communautés européennes, sur :

- le **premier bilan**, notamment pour la France, de l'**application de la réforme de la politique agricole commune** du point de vue de la production et de l'équilibre du budget de la Communauté,

- l'**impact** à attendre sur l'agriculture européenne de la **mise en oeuvre du volet agricole du General agreement on tariffs and trade (GATT)**.

En propos liminaires, **M. René Steichen** a rappelé qu'en matière agricole, l'année 1993 avait été marquée par deux événements majeurs : la conclusion des négociations du GATT et la mise en oeuvre de la réforme de la politique agricole commune (PAC). Dressant tout d'abord un premier bilan de la réforme, il a rappelé qu'elle s'était inscrite dans un contexte de croissance des stocks communautaires et de forte augmentation des dépenses agricoles et que près de la moitié des dépenses du Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA-garantie) -soit 100 milliards de francs- était destinée au financement de ces stocks et à leur écoulement sur les marchés mondiaux, alors même que le revenu agricole diminuait. Il a exposé que l'un des objectifs principaux de la réforme était de restaurer l'équilibre entre la production et la demande, non seulement en termes de volume, mais aussi de qualité et de prix.

Il a ensuite présenté le contenu de la réforme pour les grandes cultures et l'élevage, ainsi que les mesures d'accompagnement prévues : en matière de pratiques agricoles compatibles avec l'environnement, de reboisement et de pré-retraite.

Puis, **M. René Steichen** a mesuré les effets de la réforme, à l'issue d'une première année d'application. Il a ainsi souligné la limitation de la production céréalière à 165 millions de tonnes en 1993, alors que la poursuite des évolutions antérieures aurait dû conduire à une production d'environ 180 millions de tonnes. Il a estimé que cette limitation avait été obtenue grâce à la jachère, qui a concerné 4,7 millions d'hectares pour la jachère obligatoire et 1,5 million d'hectares dans le cadre du régime-facultatif- de retrait quinquennal. Il a, enfin, relevé un recours accru à l'incorporation des céréales dans l'alimentation animale, qui a augmenté de 5 millions de tonnes.

Il a, par conséquent, jugé la situation «plutôt positive» dans le secteur des grandes cultures, même si les stocks se maintenaient à un niveau élevé : environ 24 millions de tonnes en 1993, mais 30 millions de tonnes en 1992.

Il a, en revanche, estimé que la situation paraissait moins favorable dans le secteur de l'élevage. Si les stocks de viande bovine sont passés de 1,1 million de tonnes, au début de 1993, à environ 435.000 tonnes, cette amélioration pourrait s'expliquer par l'attitude des éleveurs qui ont préféré se constituer des droits à prime en différant l'abatage, plutôt que de livrer leurs productions.

L'amélioration observée en 1993 pourrait, par conséquent, n'être que cyclique et masquer un déséquilibre structurel entre la production et la demande. Ce déséquilibre pourrait, rapidement, se traduire par une «remontée» très importante des stocks. **M. René Steichen** a estimé, par conséquent, que ce secteur devait continuer à «mobiliser» l'attention de la Commission. Il a indiqué qu'il veillerait à ce que les mesures correctrices, si elles s'avéraient

nécessaires, soient «prises à froid», avant qu'une crise ne se produise.

S'agissant des mesures d'accompagnement, **M. René Steichen** a souligné le succès du dispositif auprès des Etats membres, dont les demandes ont excédé les possibilités ouvertes par le budget communautaire. Tout en estimant encore nécessaire le renforcement de la lutte contre la fraude, il a, par ailleurs, estimé que les Etats avaient fait preuve d'une grande efficacité dans la gestion et le contrôle des mesures prévues dans le cadre de la réforme.

S'agissant enfin du revenu agricole au terme de la première année d'application de la réforme, **M. René Steichen** a estimé qu'il connaîtrait des évolutions très contrastées selon les Etats, mais que ceux dans lesquels le rôle -désormais décisif- des aides directes dans la formation du revenu avait pu être pris en compte, devraient connaître une nette augmentation du revenu agricole.

**M. René Steichen** a conclu que le bilan d'ensemble de la première année d'application était positif, même si un certain nombre de menaces continuaient à peser. Il a, en particulier, souligné les problèmes posés par le système agri-monnaire en vigueur : la baisse de certaines monnaies, entraînant la revalorisation des prix agricoles en monnaie nationale, a, dans certains cas, «effacé» la baisse des prix en Ecus. Estimant dangereux de «laisser l'agriculture à l'écart des réalités monétaires», il s'est félicité des décisions prises, en la matière, en décembre dernier par le Conseil.

Il a, par ailleurs, indiqué que «l'interprétation très imaginative» des règles communautaires par certains Etats membres, pourrait conduire la Commission à prendre des dispositions correctrices, même si elle reste désireuse de laisser une «marge d'interprétation» aux Etats-membres.

Evoquant les perspectives à moyen terme, il ne s'est pas montré optimiste sur l'évolution budgétaire, les dépenses pouvant, dans les années à venir, excéder le pla-

fond fixé par la «ligne directrice» agricole qui, compte tenu de la situation économique générale, ne progressera que faiblement.

A plus long terme, **M. René Steichen** a estimé que la réforme de la PAC permettrait d'offrir aux agriculteurs un cadre stable et des «règles du jeu» pour les années à venir. Il a souligné que le gel des terres offrait, d'ores et déjà, avec les assouplissements apportés à la fin de l'année dernière, de nouvelles possibilités d'utilisation des terres agricoles. Il a estimé que le gel obligatoire était le seul instrument efficace de limitation de la production, mais qu'une fois l'objectif de limitation atteint, des formules de gel plus permanent, portant sur les sols les moins productifs, pourraient être développées.

Il a, cependant, admis que les agriculteurs avaient pu se sentir «menacés» par la réforme de la PAC qui remettait en cause le modèle de développement qui leur était jusqu'ici proposé. Il a, par conséquent, estimé indispensable de mener un «effort sans précédent de recherche et de formation» pour aider le secteur agricole et les zones rurales à s'adapter à la «nouvelle donne» résultant de la réforme.

Il a indiqué qu'en collaboration avec le Commissaire chargé de la recherche, un programme spécifique concernant l'agriculture, la forêt et le développement rural serait mis en oeuvre prochainement. Ce programme est destiné à fournir la «base scientifique» nécessaire à la mise au point de nouveaux systèmes de production, à la réorientation des productions et à la diversification. Il a, par ailleurs, indiqué que 1994 serait marquée par la mise en oeuvre des nouveaux programmes de développement rural et que les zones éligibles seraient en augmentation de 72 %. Il a souligné que la France apparaissait particulièrement bien placée puisqu'elle bénéficiera de plus du tiers du budget consacré par la Communauté à ces programmes.

Abordant ensuite les accords du GATT, **M. René Steichen** a estimé que l'Union européenne avait obtenu un

accord satisfaisant, rappelant que la position de nos partenaires avait été, à l'origine, d'obtenir le démantèlement, progressif mais total, des protections et des aides, tant internes qu'externes, mises en place par la PAC.

Il a jugé que les accords reconnaissaient, enfin, dans le cadre du GATT, les mécanismes de la PAC, et que celle-ci se trouverait par suite protégée des contentieux commerciaux.

Il a ensuite présenté les grandes lignes de cet accord et les principales améliorations obtenues par la Communauté : la clause de paix qui s'étendra jusqu'en 2003 ; l'acceptation de «l'approche» de la Communauté en matière d'accès au marché, de soutien aux exportations et de soutien interne ; l'ouverture de «consultations» lorsque les importations de produits de substitution des céréales excéderaient la moyenne des dernières années.

**M. René Steichen** a rappelé que la Commission avait toujours considéré que l'accord du GATT était compatible avec la réforme de la PAC, à la condition que plusieurs hypothèses soient vérifiées. Il a estimé que la «renégociation» du pré-accord de Blair House avait permis, en retenant l'interprétation donnée par la Commission, de valider plusieurs de ces hypothèses, et que la première année d'application confirmait, également, les hypothèses de la Commission en matière d'évolution des rendements et des quantités produites.

Un large débat s'est ensuite engagé.

En réponse à une question de **M. Jacques Genton, président de la délégation du Sénat pour les Communautés européennes**, **M. René Steichen** a indiqué que la modification proposée aux conditions d'octroi des primes au bovin mâle s'expliquait par le déséquilibre structurel de ce secteur, qui risquait de se trouver en surproduction dès l'année prochaine. Il a indiqué que le choix de l'année 1992 comme année de référence avait permis à certains Etats de se constituer artificiellement des droits à prime.



Interrogé ensuite par **M. Jean Arthuis, rapporteur général de la commission des finances**, il est convenu de la nécessité de renforcer les contrôles, soulignant qu'en 1994, la Commission disposerait de cinquante contrôleurs supplémentaires. L'intervenant ayant relevé que dans certains Etats, les contrôleurs de la Communauté faisaient l'objet de pressions leur interdisant de procéder à leur mission, **M. René Steichen** a assuré que cette situation était révolue. Il a souligné que la France était en «queue de peloton» pour l'utilisation des contrôles par télédétection. S'agissant du système agri-monnaire, il a rappelé qu'en décembre, le Conseil avait décidé, en élargissant la franchise en cas de fluctuations, de repousser le rétablissement d'un système de «switch over», contrairement au souhait de la République fédérale d'Allemagne. Il a estimé qu'un tel système était inflationniste, coûteux -1,4 milliard d'ECU en 1994- et avait des conséquences incompatibles avec les engagements conclus au GATT.

Il a, par ailleurs, indiqué qu'un rapport serait publié au mois d'avril sur les relations agricoles avec les pays d'Europe centrale et orientale (PECO). Il a estimé indispensable d'aider ces pays en développant une «complémentarité des échanges» et souligné que la Communauté exportait, aujourd'hui, davantage vers ces pays qu'elle n'en importait.

En réponse aux questions de **M. Michel Souplet**, sur la jachère, **M. René Steichen** a estimé qu'il s'agissait d'un «mal nécessaire». Il a indiqué qu'à la fin de 1993, les modalités en avaient été assouplies et qu'une «palette» très large était désormais offerte. Il a insisté sur l'intérêt du développement des utilisations non alimentaires et regretté que le Conseil des ministres des finances n'ait pas adopté la directive tendant à défiscaliser les carburants d'origine végétale.

S'agissant du corn gluten feed, il a exposé qu'il était souvent moins coûteux pour les Etats-Unis de l'exporter en direction des ports européens, que de l'acheminer en direction des bassins de consommation nord-américains.

Aux questions et observations de **MM. Roland du Luart, Alain Pluchet, Félix Leyzour et René Balayer, M. René Steichen** a répondu que la suppression du «switch over» permettait d'alléger le coût des dépenses agricoles. Il a jugé nécessaire d'augmenter le nombre des contrôleurs de la Communauté, même si le rôle des administrations nationales dans le contrôle de l'application de la réglementation communautaire restait indispensable. Il a souligné que l'un des objectifs de la réforme était d'éviter les concentrations des productions, de favoriser l'extensification et de soutenir les petites et moyennes exploitations. Il a estimé, qu'au moins pour ces dernières, la réforme de la PAC se traduirait par une augmentation du revenu.

Il a rappelé que les restitutions sur les exportations de volaille avaient été relevées, tout en estimant que les baisses décidées dans un premier temps par la Commission correspondaient à la situation observée sur le marché, caractérisée par la baisse du prix des céréales. Il a souligné que la Communauté faisait davantage que ses partenaires en matière d'aide alimentaire, mais qu'il devait s'agir d'apporter une aide d'urgence, à titre d'appoint, et non de se substituer aux agricultures des pays sous-développés.

A **MM. Emmanuel Hamel et Maurice Lombard, M. René Steichen** a indiqué que l'objectif de nourrir les populations sous-développées était, d'une part, inaccessible et, d'autre part, contraire à l'intérêt même de ces pays. Il a indiqué qu'il était d'ores et déjà possible de mettre en place une jachère cynégétique, dans le cadre d'une jachère permanente.

**M. Jean François-Poncet, président**, a conclu en estimant que si les propos du Commissaire avaient été «globalement rassurants», ils n'en dissipaient pas pour autant toutes les inquiétudes manifestées par les intervenants. Il a souligné que l'ampleur de la réforme de la PAC expliquait que ses incidences soient très variables selon les régions et la taille des exploitations : certaines en tireront un revenu accru, alors que d'autres, comme l'avait précédemment souligné **M. Alain Pluchet**, voient le leur s'effondrer.

**AFFAIRES ÉTRANGÈRES,  
DÉFENSE ET FORCES ARMÉES**

**Mardi 22 février 1994 - Présidence de M. Xavier de Villepin, président**. La commission a entendu **M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense**, sur la **situation militaire dans l'ex-Yougoslavie**, au lendemain de l'expiration du délai fixé par le Conseil de l'Atlantique Nord pour le retrait des armes lourdes de Sarajevo.

A l'issue de son exposé, le ministre d'Etat, ministre de la défense, a répondu aux questions de **MM. Xavier de Villepin, président, Jacques Golliet, Marc Lauriol, Michel Poniatowski, Yves Guéna, Claude Estier et Michel Caldaguès**.

La commission a ensuite procédé à la **désignation de rapporteurs** sur divers projets de loi. Elle a nommé :

- **M. Jacques Golliet** sur les **projets de loi**, en cours d'examen par l'Assemblée nationale, n° 974 (AN. 10e légis.), autorisant la **ratification du traité d'amitié, d'entente et de coopération** entre la République française et la République du **Kazakhstan** (ensemble un protocole de coopération économique) et n° 1004 (AN. 10e légis.), autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement du **Royaume de Belgique**, le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du **Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord** concernant la **circulation des trains entre la Belgique et le Royaume-Uni** empruntant la liaison fixe transmanche (ensemble un protocole) ;

- **M. Michel d'Aillières**, sur le **projet de loi**, en cours d'examen par l'Assemblée nationale, n° 975 (AN. 10e

légis.), autorisant l'approbation de la convention européenne sur la télévision transfrontière ;

- **M. Hubert Durand-Chastel** sur le projet de loi, en cours d'examen par l'Assemblée nationale, n° 1012 (AN. 10e législature), autorisant la ratification de l'acte portant révision de l'article 63 de la convention sur la délivrance de brevets européens du 5 octobre 1973, faite à Munich le 17 décembre 1991 ;

- **M. André Boyer** sur le projet de loi n° 285 (1993-1994) autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Chili sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un protocole interprétatif signé à Paris le 14 juillet 1992 ;

- **M. Paul d'Ornano** sur le projet de loi n° 284 (1993-1994) autorisant l'approbation d'un accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République socialiste du Vietnam sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (ensemble un échange de lettres interprétatif signé à Paris le 26 mai 1992 ;

- et **M. Michel d'Aillières** sur la proposition de résolution n° 281 (1993-1994) présentée par M. Jacques Oudin, en application de l'article 73 bis du règlement, sur le projet de directive de la Commission modifiant les directives 88/301/CEE en ce qui concerne les communications par satellites (n° E-190).

La commission a ensuite procédé à l'audition de **M. Alain Juppé**, ministre des affaires étrangères, sur les perspectives diplomatiques dans l'ex-Yougoslavie, au lendemain de l'expiration du délai fixé par le Conseil de l'Atlantique Nord pour le retrait des armes lourdes de Sarajevo.

A l'issue de son exposé, le ministre des Affaires étrangères a répondu aux questions de **MM. Xavier de Villepin**, président, **Jacques Golliet**, **Michel Caldaguès**,

**Jacques Genton, Michel Poniatowski et Claude Estier.**

**M. Alain Juppé** a enfin évoqué, à la demande de **M. Xavier de Villepin, président, et de M. Marc Lauriol**, l'évolution de la situation en Algérie au lendemain de l'assassinat de M. Joaquim Grau et, à la demande de **Mme Paulette Brisepierre**, la situation dans les pays africains concernés par la récente dévaluation du franc CFA.

**Mercredi 23 février 1994 - Présidence de M. Xavier de Villepin, président. M. Edouard Balladur, Premier ministre et M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense, accompagnés de M. Marceau Long, ont présenté le Livre blanc sur la Défense** au cours d'une réunion commune avec la commission de la Défense nationale et des Forces armées de l'Assemblée nationale présidée par M. Jacques Boyon.

**M. Edouard Balladur, Premier Ministre**, a tout d'abord rappelé qu'il avait formé une commission, présidée par M. Marceau Long, dont l'objectif était d'élaborer un rapport destiné à fournir la base de la rédaction d'un nouveau Livre blanc sur la défense, qui, lui-même, servirait de fondement à une loi de programmation militaire présentée au Parlement au printemps 1994.

Le Premier Ministre a ensuite présenté les principales orientations arrêtées par le Gouvernement. Insistant sur le contexte européen dans lequel devait s'inscrire l'évolution de l'effort de défense français, **M. Edouard Balladur** a relevé que la décomposition de l'Union soviétique et la disparition du Pacte de Varsovie étaient à l'origine d'une instabilité accrue du système international. Il a considéré que cette instabilité devrait conduire à forger un outil de défense plus mobile et plus flexible et imposait de mener des actions de diplomatie préventive à l'image du Pacte de stabilité dont la France avait récemment pris l'initiative.

Puis, le Premier Ministre a souligné l'aspiration à l'unité de l'Europe en matière de défense. Il a indiqué que

le Gouvernement, rejetant aussi bien l'intégration de type fédéral qu'une politique d'isolement, avait choisi de renforcer l'identité européenne de défense, en particulier dans le cadre de l'Union de l'Europe Occidentale (UEO). A cet égard, **M. Edouard Balladur** a fait valoir l'importance de projets concrets de coopération et la nécessité pour les pays européens de poursuivre leur effort de défense.

Le Premier Ministre a ensuite noté que la France souhaitait être un partenaire essentiel au sein de l'Alliance Atlantique tout en conservant sa "pleine indépendance".

Présentant les grands axes de la stratégie militaire de la France, **M. Edouard Balladur** a souligné la nécessité de parvenir à un nouvel équilibre entre la dissuasion et l'action. Il a ainsi estimé que les armes conventionnelles pourraient être appelées à jouer un rôle stratégique propre pour prévenir ou régler des crises régionales. S'agissant des forces nucléaires, le Premier Ministre a fait valoir que le concept français de dissuasion demeurerait pertinent et restait "la pierre angulaire" de la défense nationale. Il a fait observer que le Gouvernement veillerait au maintien de moyens nucléaires supérieurs au seuil de suffisance requis par la menace.

Le Premier Ministre a ensuite relevé que, si la France devait préserver son savoir-faire et son indépendance dans les armements stratégiques, elle rechercherait pour les autres armements une coopération européenne.

Après avoir rappelé l'attachement du Gouvernement à la conscription et annoncé que le service national serait revalorisé afin de privilégier ses activités opérationnelles, **M. Edouard Balladur** a indiqué qu'une plus grande attention serait portée à la défense civile et à la défense économique.

En conclusion, le Premier Ministre a précisé que le projet de loi de programmation militaire, qui concernerait la totalité du titre V ainsi que les effectifs, serait soumis au Parlement au début de la session de printemps. Il a relevé que le gouvernement devait tout à la fois financer

d'importants programmes d'armements déjà lancés, poursuivre la modernisation des armées, mais aussi tenir compte des contraintes économiques et financières auxquelles le pays était confronté.

Après avoir rappelé que la France ne connaissait plus de menace militaire directe sur son territoire et que la politique de défense devait s'adapter à la disparition de la confrontation bipolaire, **M. François Léotard, ministre d'Etat, ministre de la défense**, a présenté les orientations de la situation internationale : redistribution des pôles de puissance dans le monde, nouvelles conditions de la sécurité en Europe et apparition de nouveaux facteurs de risques. La déstabilisation de nombreux Etats et la résurgence des nationalismes constituent de nouveaux défis que les organisations internationales éprouvent actuellement des difficultés à relever.

Le ministre de la défense a souligné que la démarche de notre pays s'inscrivait dans la recherche plus globale de l'identité européenne de défense. Il a alors donné des précisions sur les trois catégories d'intérêts que le Livre blanc avait analysées et sur leurs conséquences en matière de doctrine militaire : les intérêts vitaux attachés à la survie de la nation, les intérêts stratégiques et les intérêts de puissance.

Rappelant l'attachement européen à la présence américaine sur le continent, **M. François Léotard** a estimé que l'ensemble des Etats membres de l'Alliance atlantique devaient participer à la définition d'une rénovation de l'Organisation, notamment pour donner sa véritable dimension au pilier européen. L'affirmation de la place de l'Europe dans l'Alliance atlantique passe par la redéfinition de ses missions, le maintien des principes d'indépendance de la France et la participation à la mise en oeuvre de nouvelles actions auxquelles nous acceptons de contribuer.

Le ministre de la défense a ainsi considéré que la France devra jouer un rôle moteur dans l'élaboration d'une

politique commune et le renforcement des coopérations multilatérales en matière d'armement.

**M. François Léotard** a aussi insisté sur le nécessaire renouvellement de la stratégie française de défense et des capacités des forces armées. Il a réaffirmé le caractère essentiel du concept de dissuasion nucléaire mais a souligné qu'un nouvel équilibre entre la dissuasion et le domaine conventionnel permettrait aux capacités conventionnelles de s'organiser prioritairement autour de missions propres. Cette véritable conversion pourrait s'opérer dans trois domaines : la prévention intéresse le renseignement et le prépositionnement des forces ; l'action militaire limitée, par exemple les opérations de maintien de la paix, implique le renforcement de la mobilité des forces ; la protection, en particulier du territoire national, suppose le renforcement des moyens de défense civile.

A partir de ce cadre conceptuel, le Livre blanc propose de retenir six hypothèses d'emploi des forces à l'horizon des quinze à vingt prochaines années et privilégie les formes d'engagement des forces nationales simultanément avec celles de nos alliés ou à un niveau multinational. Face à un éventuel conflit conventionnel en Europe, la France doit maintenir une posture permanente de sécurité.

**M. François Léotard** a souligné les priorités accordées au renseignement, aux capacités de commandement et de projection, et a précisé les objectifs de format global des forces armées.

Abordant les enjeux majeurs du Livre blanc, le ministre d'Etat a estimé que le choix d'une armée mixte, associant professionnels et appelés, apparaissait le mieux à même de répondre aux besoins de notre défense, le service national constituant le meilleur gage de l'attachement de la nation et des citoyens à leur défense et l'un des moyens de former des réserves effectives. Il a toutefois considéré que l'égalité et l'universalité du service national devaient être mieux établies. Il a évoqué le surcoût et le



problème de recrutement que poserait le passage à une armée de métier. Il a souligné la nécessité de valoriser le service militaire et de lancer la politique de rénovation des réserves, plus réduites mais plus disponibles et mieux instruites.

Le ministre d'Etat a considéré que la politique d'armement était au service de l'équipement des forces armées, et qu'elle devrait passer par des restructurations de l'outil industriel. Il a estimé que des programmes d'armement pourraient être remis en cause dans la période du Livre blanc par des choix opérationnels, financiers et technologiques, et que des alliances industrielles permettraient la rationalisation des choix, notamment par les équipements du Corps européen. Il a évoqué la nécessité d'une Europe de la défense, seule capable de préserver des capacités industrielles autonomes. Il a souligné l'importance de l'investissement dans la recherche de défense et la nécessité de l'émergence d'une "préférence européenne". Il a considéré que les alliances industrielles sont de la responsabilité des entreprises et que les relations entre l'Etat et l'industrie devaient être repensées.

Il a enfin présenté les actions prioritaires, qui viseront les missiles, le secteur des armements terrestres, la standardisation des équipements du Corps européen, les avions, les satellites, les constructions navales, ainsi que les capacités de simulation de tests et d'essais.

Evoquant l'effort de défense, le ministre d'Etat a rappelé qu'il s'agissait du signe tangible de la volonté de la Nation d'assurer sa propre sécurité, de tenir ses engagements internationaux et de prendre sa part de responsabilité dans les actions de maintien de la paix. Tout en participant au mouvement général de réduction des dépenses de défense, la France entend "ne pas baisser la garde".

Le ministre d'Etat a estimé que la loi de programmation qui sera soumise à l'approbation du Parlement au cours de la session de printemps permettrait de fixer les objectifs d'équipement et de format des armées pour six

ans et constituerait l'instrument de la modernisation de nos armées.

Le ministre d'Etat a enfin abordé les relations entre la Défense et la société, qui se traduisent en particulier par la nécessité de rapprocher les armées de l'enseignement. Il a souligné que la légitimité du service national reposait sur le service militaire et que les formes civiles devaient être réorganisées et contrôlées sous la responsabilité du ministère de la défense. Il a affirmé que la défense du territoire, civile et militaire, permettait de diminuer notre vulnérabilité, en maintenant l'efficacité des interventions militaires au profit de la défense civile et en coordonnant les pouvoirs civils et militaires dans le cadre de la zone de défense.

Un débat a suivi l'intervention du Premier Ministre et du ministre d'Etat.

**Le président Jacques Boyon** a souligné que le maintien de la conscription supposait qu'on sache gérer la machine du service national dans des conditions qui respectent davantage les principes d'égalité et d'universalité, et ne pénalisent pas les armées au profit des formes civiles qui ont tendance à «écrémer la ressource». Rappelant que c'est grâce aux lois de programmation successives que l'industrie de défense française avait été construite et était devenue l'une des premières du monde, il a souhaité une stratégie industrielle d'ensemble pour ce secteur qui ne doit pas être uniquement considéré seulement comme le fournisseur des armées, en recherchant des moyens financiers complémentaires aux dotations budgétaires.

M. le Premier ministre a estimé que le soutien de l'Etat aux industries de défense ne saurait passer que par le biais des commandes militaires et du soutien à l'exportation. **M. Edouard Balladur** a également fait valoir l'enjeu que constitue, pour la France, le développement de la coopération européenne en matière d'armement, faute de marché national suffisant pour assurer la rentabilité des investissements.

Le ministre d'Etat, ministre de la défense, a estimé que le Livre blanc permettrait de fixer les grandes orientations des commandes de matériels d'armement. Il a rappelé que les entreprises d'armement réalisent deux tiers de leur chiffre d'affaires dans le secteur civil. Par ailleurs, il a estimé souhaitable de stimuler les initiatives européennes en matière d'industries d'armement, citant notamment en exemple l'émergence d'une industrie européenne puissante en matière de missiles. Il a enfin tout particulièrement souligné l'importance décisive des exportations d'armements, qui permettent le maintien des plans de charge définis au plan national.

Le **président Xavier de Villepin** s'est interrogé sur la suffisance des moyens financiers que la future loi de programmation dégagerait pour respecter les orientations du Livre blanc sur la défense compte tenu des contraintes liées, d'une part, à l'ampleur des programmes d'armement déjà engagés, et d'autre part, au redressement économique et financier du pays.

M. le Premier ministre a alors fait valoir que le Livre blanc visait à anticiper les problèmes de défense susceptibles de se poser au terme de deux à trois lois de programmation, et que la loi de programmation actuellement en préparation pourrait, le cas échéant, être adaptée après trois ans d'application. Il a, par ailleurs, rappelé la difficulté que constitue la nécessité de poursuivre simultanément tous les grands programmes mis en oeuvre par les précédents gouvernements, et qu'il est impossible, selon lui, de remettre en cause aujourd'hui sous peine d'induire d'importants gaspillages.

Rappelant la nécessité de faire des forces nucléaires la pierre angulaire de la politique de défense, **M. Jacques Baumel** s'est interrogé sur les conséquences du moratoire des essais nucléaires et sur l'efficacité du programme de simulations. Il a également demandé des précisions sur le choix de la seconde composante et sur les études relatives à l'adaptation de la dissuasion nucléaire à de nouvelles menaces.

**M. Edouard Balladur** a noté l'absence de corrélation entre le moratoire sur les essais nucléaires et la nécessaire modernisation de l'outil nucléaire. Il a également insisté sur la priorité dont font l'objet les simulations en matière nucléaire, soulignant l'importance des moyens consacrés au programme PALEN (Préparation à l'élimination des essais nucléaires).

Après avoir relevé que l'étalement des programmes conduisait à un accroissement des coûts, **M. Michel d'Aillières** s'est interrogé sur les initiatives que comptait prendre le Gouvernement pour accélérer la construction d'une défense européenne et sur les possibilités d'instituer une force projetable de 120.000 hommes.

M. le Premier ministre a déploré l'insuffisante coopération militaire européenne qui s'est manifestée à l'occasion de la crise yougoslave, relevant l'importance du contingent envoyé par la France en ex-Yougoslavie par rapport aux efforts consacrés par les autres membres de l'Union. Revenant ensuite sur les aspects institutionnels de la défense européenne, **M. Edouard Balladur** a souligné le progrès que constitue, selon lui, la possibilité reconnue à l'UEO de participer, dans des cas précis, à des actions engagées dans le cadre de l'OTAN.

**M. Pierre Favre**, après s'être déclaré rassuré par le contenu du Livre blanc, a souligné le danger que fait peser le moratoire des essais nucléaires sur la capacité des équipes scientifiques et a souligné la nécessité de donner une double vocation civile et militaire au projet d'avion de transport européen.

Le ministre d'Etat, ministre de la défense a tout d'abord observé que l'avenir du nucléaire ne serait compromis ni sur le plan budgétaire, ni sur le plan du maintien des compétences.

**M. François Léotard** a, d'autre part, souligné l'enjeu que constitue l'avion de transport européen, l'échec éventuel de ce projet étant susceptible d'obliger la France à recourir à l'achat du concurrent américain.

**M. Jacques Genton** a estimé que le nouveau contexte géostratégique et le poids des programmes d'armement déjà lancés interdisaient une réduction de notre effort de défense. Il a espéré que la loi de programmation prendrait en compte cet impératif. Enfin, il a souligné la nécessité absolue de doter l'Europe d'une capacité autonome de défense.

Le ministre d'Etat, ministre de la défense, a tout d'abord souligné les difficultés résultant, pour le budget de la défense, d'un environnement économique très défavorable, notant tout particulièrement la diminution significative en 1993 du PIB en volume, alors que le titre V du budget de la défense est traditionnellement défini en corrélation très étroite avec cet agrégat. Il a insisté sur la nécessité, pour le ministère de la défense, de participer à l'effort de réduction du déficit public actuellement mené par le Gouvernement. Revenant sur le contexte international dans lequel s'inscrit l'effort de défense français, **M. François Léotard** a rappelé le caractère désormais plus pragmatique des relations entre la France et l'Alliance atlantique, se félicitant que les thèses françaises aient été retenues à l'OTAN, notamment en matière d'états-majors combinés et à l'égard du projet de partenariat pour la paix.

Après avoir exprimé sa satisfaction sur le contenu du Livre blanc et les priorités qui y étaient rappelées -non remise en cause de la doctrine nucléaire, priorité à la simulation des essais, opposition au principe de l'armée de métier, attitude plus réaliste des rapports avec l'OTAN- **M. Jean-Michel Boucheron** a témoigné de sa perplexité devant la traduction financière des options prises dans la loi de programmation et a exprimé l'inquiétude que le Livre blanc ne soit pas appliqué faute de moyens budgétaires.

Alléguant les difficultés que constituent, d'une part, la substantielle diminution du titre V héritée par l'actuel Gouvernement et, d'autre part, le retard pris par la France en matière conventionnelle, **M. François Léotard**

a estimé que, dans un contexte financier très compromis, il fallait lancer de nouveaux programmes avec prudence.

**M. Daniel Garrigue** a souhaité que la France développe, en relation avec ses partenaires, une réflexion commune sur les finalités de l'UEO dont la place dans l'accord du 10 janvier dernier sur l'ex-Yougoslavie apparaît résiduelle. Il a également interrogé le ministre d'Etat sur le maintien des relations privilégiées entre la France et l'Afrique.

En réponse à **M. Daniel Garrigue**, le ministre d'Etat, ministre de la défense a évoqué le projet italien de force aéronavale méditerranéenne, qui constituerait, au Sud de l'Europe, le pendant du Corps européen. Il a par ailleurs reconnu les réticences de certains membres de l'Union européenne face à l'émergence de l'UEO. S'agissant des relations avec l'Outre-mer, **M. François Léotard** a rappelé que le respect des accords de défense était notamment prévu par le Livre blanc.

**M. Daniel Colin** a affirmé la nécessité de construire un second porte-avions nucléaire.

En réponse à cette préoccupation, le ministre d'Etat, ministre de la Défense a souligné qu'un porte-avions à propulsion nucléaire, doté d'un groupe aéronaval embarqué, serait disponible en l'état actuel du référentiel de programmation en 1999, et que le lancement éventuel d'un deuxième porte-avions nucléaire devrait être arrêté en 1997.

**M. Jean Briane** a considéré qu'il convenait de donner une véritable identité à la défense européenne.

**M. Jean-Claude Asphe** a appelé l'attention sur l'opportunité de dégager des moyens supplémentaires pour quelques grands programmes déjà engagés, comme celui du char Leclerc.

**M. René Galy-Dejean** s'est inquiété de la décision prise par la Grande-Bretagne et le Japon d'engager la

construction d'un système de défense antimissiles, alors que le Livre blanc semblait ne pas retenir cette option.

**M. Paul Chollet** a interrogé le ministre d'Etat sur les liens entre les concepts de défense civile et de service civil.

**M. Robert Poujade** a considéré que la loi de programmation militaire devait obligatoirement comporter des choix, sous peine de n'avoir pas de sens.

En réponse à ces observations, le ministre d'Etat, ministre de la Défense a donné les indications suivantes :

- l'absence d'autorité politique européenne compétente en matière de défense se traduit par l'impossibilité d'engager des forces communes sans l'autorisation de chaque Gouvernement ;

- les programmes déjà engagés seront, dans la mesure du possible, respectés, sans incidence, à ce jour, pour les cibles définies ;

- la défense antimissiles implique trois types de programme (satellites, radars, armement et missiles) dont le poids budgétaire implique la mise en oeuvre de coopérations internationales, qui semblent envisageables dans le domaine satellitaire de détection ;

- la prolifération des formes civiles du service national implique une remise en ordre générale des dispositions juridiques en vigueur ;

- la défense civile exige la coopération des autorités civiles et militaires, celles-ci prenant le contrôle de la situation en cas de crise grave.

## FINANCES, CONTRÔLE BUDGÉTAIRE ET COMPTES ÉCONOMIQUES DE LA NATION

**Mardi 1er février 1994 - Présidence conjointe de M. Jean Arthuis, rapporteur général, de M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du plan, et de M. Jacques Genton, président de la délégation du Sénat pour les Communautés européennes.** La commission a procédé, avec la commission des affaires économiques et du plan et la délégation du Sénat pour les Communautés européennes, à l'**audition de M. René Steichen, commissaire chargé de l'agriculture et du développement rural à la Commission européenne** (Le compte rendu de cette audition figure sous la rubrique «affaires économiques»).



**MISSION D'INFORMATION CHARGÉE D'EXAMINER LES CONDITIONS DE SÉCURITÉ DU TRANSPORT MARITIME, D'APPRÉCIER LES RISQUES DE POLLUTION DU LITTORAL ET DE FORMULER TOUTE PROPOSITION DE NATURE À PRÉVENIR CES POLLUTIONS**

**Mardi 8 février 1994 - Présidence de M. Charles-Edmond Lenglet, président d'âge.** La mission a tout d'abord procédé à la **nomination de son bureau**. Elle a élu **M. Louis de Catuelan**, en qualité de **président**, puis **M. Jean-François Le Grand**, en qualité de **rapporteur**.

Pour compléter son bureau, la mission a, en outre, élu **MM. René Régnauld, Jean-Pierre Tizon, Charles-Edmond Lenglet, Félix Leyzour**, en qualité de **vice-présidents**, et **MM. Alphonse Arzel, Michel Doulet et Bernard Dussaut**, en qualité de **secrétaires**.

La mission a ensuite procédé à un échange de vues sur l'organisation de ses travaux.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, a suggéré que la mission termine ses travaux au plus tard à la fin du mois de juin 1994. Il a proposé une première liste de personnes à auditionner et mentionné les déplacements que pourrait effectuer la mission auprès de l'organisation maritime internationale à Londres et de la Commission européenne.

Un débat général s'est ensuite engagé auquel ont participé **MM. Charles-Edmond Lenglet, président d'âge, Josselin de Rohan, Jean-Pierre Tizon, Félix Leyzour et Bernard Dussaut**, afin d'évoquer le programme des différentes auditions.

**Mardi 22 février 1994 - Présidence de Louis de Catuelan, président.- Au cours d'une première séance tenue dans la matinée, la mission a, tout d'abord, procédé à l'audition de M. Edouard Berlet, délégué général du Comité Central des armateurs de France (CCAF), accompagné de Mme Françoise Odier.**

**M. Edouard Berlet** a présenté, en premier lieu, l'action menée au plan international, européen et national pour améliorer la sécurité du transport maritime.

Evoquant le rôle joué par l'organisation maritime internationale (OMI), qui dépend de l'organisation des Nations-Unies, il a souligné qu'elle avait été à l'origine de très nombreuses conventions et recommandations dont une des caractéristiques est leur faible degré d'application par les Etats membres.

Il a estimé, en conséquence, beaucoup plus souhaitable de s'attacher, d'abord, à une meilleure application des règles existantes, plutôt que d'élaborer de nouvelles réglementations.

**M. Edouard Berlet** a évoqué, à cet égard, l'intérêt des dispositions du Memorandum de Paris, convention dont sont parties les Etats de l'Union européenne, la Pologne et les pays scandinaves et qui vise à renforcer le rôle de l'Etat du port par rapport à celui de l'Etat du pavillon dans le contrôle de l'application des dispositions des conventions internationales.

S'agissant des initiatives qui pourraient être prises par l'Union européenne, **M. Edouard Berlet** a estimé que l'élaboration d'une réglementation spécifique relative à la sécurité maritime ne lui paraissait pas nécessaire. Il a, au contraire, considéré que l'Union européenne devait s'engager dans une application exemplaire des règles de l'OMI qui, compte tenu du poids économique et commercial de l'Europe, aurait un effet de propagation sur l'ensemble du monde.

Evoquant, enfin, les actions engagées par la France, dont la flotte de commerce ne représente que 1 % de la

flotte mondiale, **M. Edouard Berlet** a jugé inopportun de prévoir des règles particulières pour les armateurs français qui les pénaliseraient par rapport à leurs concurrents et n'auraient qu'un effet négligeable sur l'amélioration de la sécurité du transport maritime mondial.

Il a estimé, à cet égard, que l'amélioration de la sécurité ne devait pas se faire au détriment de la rentabilité et que le facteur déterminant de l'insécurité actuelle résidait dans la faiblesse excessive des tarifs de fret.

Abordant, ensuite, le problème de la responsabilité des différents acteurs de la filière du transport maritime dans les pollutions maritimes, **M. Edouard Berlet** a reconnu que les armateurs pouvaient avoir une certaine part de responsabilité mais que celle-ci devait être partagée entre tous les acteurs. Il a souligné, notamment, la responsabilité des chargeurs et des affréteurs et indiqué, qu'aujourd'hui, les armateurs ne connaissent plus toujours le contenu des conteneurs qui leur sont confiés ni le propriétaire de la cargaison. Il s'est donc déclaré favorable à la mise en place d'un partenariat entre les chargeurs, les affréteurs et les armateurs qui permettrait de clarifier les responsabilités.

**M. Edouard Berlet** a, enfin, exprimé sa satisfaction devant l'initiative prise par l'Union européenne en faveur d'une labellisation des sociétés de classification et souhaité que la formation en matière de sécurité soit renforcée tant pour les équipages que dans les écoles de la marine marchande.

**M. Louis de Catuelan, président**, est alors intervenu pour souligner que la part de responsabilité des armateurs, au niveau mondial, ne devait pas être négligée. Il a estimé que les accidents résultaient, pour l'essentiel, de la réduction des effectifs des équipages, du vieillissement de la flotte, du non-respect des règles d'arrimage des conteneurs et des moindres responsabilités attribuées aux commandants de bord sur les opérations de chargement.

Il a, aussi, mis en parallèle le faible coût des mesures de sécurité et les dépenses considérables de dépollution qui sont à la charge de l'Etat et des collectivités locales.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, a interrogé M. Edouard Berlet sur les causes des pollutions récentes. Il s'est inquiété des moyens d'améliorer l'application des conventions de l'OMI, notamment par la mise en place d'une instance internationale de contrôle. Il a rappelé les mesures de renforcement de la sécurité maritime arrêtées par les ministres des transports de cinq Etats européens (Grande-Bretagne - France - Allemagne - Pays-Bas - Belgique) le 26 janvier 1994 en évoquant les risques de délocalisation du trafic qui pourraient éventuellement en résulter. Il a, enfin, souligné que le Sherbro, à l'origine des pertes de conteneurs de pesticides répandus sur le littoral de la Manche, était un bateau à équipage français commandé par un capitaine français et respectant toutes les réglementations en vigueur.

En réponse à ces questions, **M. Edouard Berlet** a indiqué que 10 % seulement de la pollution littorale avait une origine maritime et noté que la proportion d'accidents dans le transport maritime était relativement faible.

**Mme Françoise Odier** a précisé que la pollution maritime par les hydrocarbures était en diminution constante pour la part résultant des rejets des navires mais qu'il resterait toujours une marge de pollution accidentelle impossible à réduire. Elle a noté que la pollution par les matières dangereuses connaissait au contraire une augmentation liée au développement de ce type de trafic qui est souvent mal contrôlé dans la mesure où, compte tenu des tarifs élevés et des contraintes techniques d'emballage, les obligations de déclaration de ces marchandises ne sont pas toujours respectées. Elle a souligné l'impuissance des armateurs à effectuer eux-même ce contrôle.

**M. Edouard Berlet** a estimé souhaitable une augmentation des moyens de contrôle et une amélioration de

la qualité de ces contrôles en évoquant la création d'équipes de contrôleurs de diverses nationalités et d'un corps de garde-côtes européen.

S'agissant du renforcement des sanctions applicables en cas de non-respect des conventions internationales, **Mme Françoise Odier** a précisé qu'elles relevaient du droit pénal des Etats qui les ont ratifiées et que le droit français prévoyait pour sa part la possibilité d'engager la responsabilité des commandants de bord ainsi que, depuis peu, celle de l'armateur. Elle a, enfin, souligné le faible nombre d'Etats ayant adopté de tels dispositifs.

S'agissant des risques de délocalisation du trafic, **M. Edouard Berlet** a estimé qu'ils existaient en théorie mais qu'ils étaient limités compte tenu de l'importance économique des pays concernés. Il s'est déclaré favorable à des initiatives limitées à cinq pays de l'Union européenne dans la mesure où ces initiatives consistent non pas à édicter des réglementations particulières mais à mieux faire appliquer les règles de l'OMI, rappelant la difficulté d'une action commune des Douze compte tenu de l'opposition de certains Etats, notamment la Grèce.

S'agissant, enfin, du Sherbro, **M. Edouard Berlet** a observé qu'il s'agissait d'un bateau neuf et que les règles d'arrimage n'assuraient la sécurité absolue des cargaisons que pour des mers de force moyenne.

**M. Josselin de Rohan** a évoqué les rapports des armateurs avec les assurances. Soulignant que les armateurs avaient obtenu le plafonnement de la responsabilité du transporteur ce qui ne permettait pas de couvrir l'intégralité des dommages résultant des pollutions, il s'est déclaré favorable à un partage de responsabilité impliquant les chargeurs.

**M. Edouard Berlet** a indiqué que les armateurs n'étaient pas opposés à un relèvement du plafond de responsabilité défini par la convention de Londres de 1976. Il a souhaité la mise en place d'un système de coresponsabilité dans le transport maritime inspiré de celui qui est

désormais applicable en matière de transport routier entre le donneur d'ordre et le transporteur.

**Mme Françoise Odier** a rappelé que la limitation de responsabilité était indispensable aux armateurs mais qu'elle permettrait aussi aux victimes d'obtenir un remboursement immédiat. Elle a indiqué que les coûts de l'assurance avaient considérablement augmenté ces dernières années.

**M. René Régnauld** s'est inquiété de l'efficacité des sanctions applicables, de la vétusté des navires et des lacunes de la formation des équipages. Il a évoqué la possibilité de réduire le risque d'accident par la limitation du volume du transport des matières dangereuses.

**M. Edouard Berlet** a considéré que le durcissement des réglementations ne pourrait être envisagé qu'à long terme et que, dans l'immédiat, il convenait d'appliquer les conventions existantes.

S'agissant de la vétusté des navires, il a indiqué qu'elle était la conséquence des niveaux très faibles des frets qui ne permettent pas de renouveler la flotte. Rappelant que l'âge moyen de la flotte mondiale était passé de 8 ans en 1984 à 14 ans en 1994, il a estimé qu'une amélioration du régime quirataire serait de nature à accélérer la sortie des navires sous-normes.

Il a évoqué, aussi, le déficit mondial d'officiers de marine, estimé à 40.000 en l'an 2000 et la nécessité de renforcer l'attractivité des filières de la marine marchande en termes de formation, de carrière et de reconversion.

**Mme Françoise Odier** a considéré comme envisageable la limitation des quantités de marchandises dangereuses transportées, rappelant la part de plus en plus importante de ces marchandises dans les chargements des porte-conteneurs. Elle a toutefois observé la difficulté du contrôle de ces marchandises dont la nature est parfois incertaine et les propriétaires souvent inconnus, particulièrement dans le cas des conteneurs de groupage. Elle a regretté, à cet égard, l'insuffisante qualification des com-

missionnaires de transport et la dissémination des chargeurs.

En conclusion, **M. Louis de Catuelan, président**, a souligné l'impossibilité pour les officiers et les équipages de contrôler les chargements qui sont désormais effectués très rapidement.

Puis, la mission a procédé à l'audition de **M. Jacques Roudier, directeur de la flotte de commerce**, et de **M. Gérard Cadet, sous-directeur de la Sécurité des navires**.

Au cours d'un exposé préliminaire, **M. Jacques Roudier** a fait observer que le transport maritime, activité en développement, notamment en ce qui concerne les marchandises dangereuses, n'était pas une activité dépourvue de risques, tout en soulignant que la pollution du milieu marin provenait pour 95 % de la terre.

Il a estimé que l'objectif d'une diminution du risque maritime, grâce à une politique de prévention, demandait une action de longue haleine, rappelant cependant que les événements récents avaient montré l'efficacité des dispositifs d'intervention et de sauvetage.

**M. Jacques Roudier** a ensuite évoqué les différents niveaux d'analyse et d'action en matière de sécurité maritime :

- le niveau mondial, qui est celui du droit international émanant de l'Organisation maritime internationale (OMI) ;

- le niveau européen, où s'applique le dispositif juridique du Memorandum de Paris ;

- le niveau régional, cadre de l'action de groupes d'Etats riverains de mêmes entités maritimes ;

- enfin, le niveau national.

Il a cependant souligné la difficulté d'assurer la cohérence de ces différents niveaux d'intervention.

Trois éléments lui sont apparus importants en vue d'un renforcement de la sécurité maritime :

- l'application effective des règles existantes, plutôt que l'adoption de règles nouvelles ;

- la priorité à donner aux facteurs humains plutôt qu'aux facteurs techniques, les accidents ayant plus fréquemment pour origine des défaillances humaines que des défaillances techniques ;

- la nécessité d'élargir le champ des agents économiques concernés, la responsabilité des transporteurs ne pouvant être dissociée de celle des chargeurs et le rôle de régulation joué par les assureurs devant être renforcé.

Puis **M. Gérard Cadet** a exposé à la mission les trois principaux volets de l'organisation française de la sécurité maritime, à savoir la sécurité des navires, la sécurité de la navigation maritime et la sécurité portuaire.

S'agissant de la sécurité des navires, il a expliqué que le contrôle des navires battant pavillon français débutait dès le stade de la construction, sous l'égide d'une Commission centrale de sécurité. Il a également indiqué que les contrôles de sécurité des navires français ou étrangers en service, effectués soit au nom de l'Etat du pavillon, soit au nom de l'Etat du port, étaient assurés par 70 inspecteurs affectés dans 15 centres de sécurité, assistés par une centaine de contrôleurs à temps partiel, ces contrôles étant complétés par des enquêtes techniques et administratives, ainsi que par des enquêtes nautiques, en cas d'accident.

En ce qui concerne la sécurité de la navigation maritime, **M. Gérard Cadet** a noté qu'elle reposait, d'une part, sur la signalisation maritime, et, d'autre part, sur les Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), au nombre de cinq, dont trois en Manche, un en Atlantique et un en Méditerranée.

Enfin, il a évoqué la sécurité portuaire, basée sur le respect du Code des ports maritimes et du règlement pour



le transport et la manutention dans les ports maritimes des matières dangereuses.

**M. Gérard Cadet** a ensuite abordé l'action des organisations internationales dans le domaine de la sécurité maritime, à commencer par celle de l'OMI.

Rappelant que la France faisait partie depuis l'origine de cette organisation regroupant 147 membres, il a indiqué que l'OMI avait favorisé l'adoption d'un grand nombre de conventions internationales mais que la réglementation existante n'était pas toujours appliquée de manière satisfaisante.

**M. Gérard Cadet** a ensuite évoqué l'action mise en place au niveau de l'Union européenne, sous l'impulsion de la France, en dépit des réticences de certains Etats membres tels que la Grèce. Il a, en particulier, fait allusion à la résolution communautaire du 8 juin 1993, tendant notamment à un renforcement des contrôles effectués dans les ports, ainsi qu'aux directives actuellement en cours d'élaboration en ce qui concerne d'une part, l'homologation des sociétés de classification, et, d'autre part, la formation des équipages.

**M. Gérard Cadet** a par ailleurs constaté que la coopération européenne dans le domaine de la sécurité des navires se traduisait également par les contrôles mis en oeuvre dans le cadre du Memorandum de Paris, accord adopté en 1982 à l'initiative de la France et qui réunit aujourd'hui 15 États européens. Il a précisé que 25 % des navires faisant escale dans les ports d'un pays membre étaient ainsi inspectés chaque année et que ces contrôles avaient conduit à écarter d'Europe un certain nombre de navires sous-normes. Il a toutefois regretté l'insuffisance du contrôle de la qualification des équipages qui n'a été autorisé que depuis 2 ans.

Enfin, **M. Gérard Cadet** a fait part à la mission d'information des initiatives prises par les ministres chargés de la sécurité maritime en France et dans quatre États européens voisins, à savoir l'Allemagne, la Belgique, les

Pays-Bas et le Royaume-Uni, lors de leur récente réunion à Paris le 26 janvier dernier, qui concernent notamment la sécurité des «ferries», le signalement obligatoire des navires dans certaines zones sensibles, le renforcement des contrôles ainsi que la publication de leurs résultats s'agissant des navires sous normes. Il a précisé que ces cinq États européens feraient également des propositions à l'OMI en vue de rendre obligatoire le code maritime international des marchandises dangereuses ainsi que les règles d'arrimage des cargaisons et s'efforceraient d'obtenir l'adoption d'une convention sur la responsabilité et l'indemnisation en matière de transport par mer des marchandises dangereuses.

A l'issue de ces exposés, **M. Louis de Catuelan, président**, a déploré que les commandants ne soient aujourd'hui plus maîtres de leur équipage ni de leur chargement dont ils ne connaissent pas le contenu avec précision. Il s'est par ailleurs demandé si, face à l'augmentation des primes d'assurances induite par la multiplication des accidents, la présence de personnel supplémentaire à bord des navires ne serait pas économiquement justifiée.

**M. Gérard Cadet** a alors précisé que la déclaration des marchandises dangereuses était en principe obligatoire, tout en reconnaissant que les contrôles n'étaient pas systématiques.

Répondant ensuite aux questions posées par **M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, il a tout d'abord indiqué que les sanctions de la non-application des conventions internationales émanant de l'OMI relevaient de la compétence des États et a il estimé que la sanction la plus efficace était la retenue au port du navire contrevenant.

Il a par ailleurs considéré que les règles de sécurité du transport maritime, compte tenu de sa caractéristique internationale, pouvaient difficilement s'inspirer de celles qui sont applicables au transport routier.

Enfin, il s'est déclaré réservé quant à l'opportunité de mettre en place un repérage systématique des conteneurs par balises, compte tenu du coût d'un tel dispositif et des risques de fausses alertes, ou encore de rendre obligatoire le recours aux pilotes hauturiers dans les zones dangereuses, rappelant à cet égard que le préfet maritime avait la possibilité d'intervenir d'office si un navire en difficulté était repéré.

**M. Jacques Roudier** a alors apporté quelques précisions complémentaires.

Il a souligné, ainsi, que les déficiences d'un certain nombre d'États du pavillon qui ne disposaient pas d'une administration suffisante pour respecter leurs obligations, avaient conduit à faire effectuer ces contrôles par l'État du port.

Evoquant les débats au sein de l'OMI en vue de la mise au point d'une convention sur l'indemnisation du préjudice causé par les pollutions provenant du transport des marchandises dangereuses, il a indiqué que l'indemnisation devait être assurée au niveau des chargeurs comme au niveau des armateurs et qu'une alternative s'offrait entre un système de «péage» fixe à la tonne de marchandise transportée ou un système d'assurance permettant leur responsabilisation et leur intéressement à la sécurité du transport.

**M. René Régnauld** a souhaité savoir si le code des marchandises dangereuses était réellement respecté, si l'administration disposait de moyens suffisants pour la surveillance des navires et enfin si l'État envisageait des mesures d'indemnisation à la suite des récentes pollutions qui ont affecté le littoral français.

En réponse à ces interrogations, **M. Gérard Cadet** a estimé que le code des marchandises dangereuses était relativement respecté en Europe, du moins lorsque les marchandises étaient déclarées. Il a par ailleurs annoncé un renforcement sensible des moyens en personnel des

CROSS et des centres de sécurité au cours des prochaines années.

**M. Jacques Roudier**, après avoir rappelé que l'indemnisation du préjudice causé par la pollution relevait d'abord de la responsabilité de l'armateur et de son assureur, a, pour sa part, indiqué qu'aucune décision n'avait encore été prise à l'heure actuelle quant à une éventuelle intervention de l'État.

**M. Gérard César** s'est alors interrogé sur l'opportunité de placer les marchandises dangereuses sous le pont des navires, comme le préconise le commandant Cousteau.

**M. Gérard Cadet** lui a indiqué que le transport de marchandises dangereuses était codifié par l'OMI et que le transport à l'intérieur du navire comportait des risques pour l'équipage. Il a estimé, qu'à l'instar des résultats significatifs obtenus en matière de transport pétrolier, la sécurité du transport en pontée des matières dangereuses devrait pouvoir être améliorée.

**M. Jacques Roudier** a fait observer que s'agissant du transport de matières dangereuses l'identification des responsables était plus difficile qu'en ce qui concerne le transport pétrolier, les intervenants étant plus nombreux et plus disséminés.

Il a également souligné la difficulté de sanctionner les navires provenant d'États non européens et le risque de voir ces États appliquer des mesures de rétorsion à l'égard des navires européens.

Enfin, **Mme Marie-Madeleine Dieulangard**, après avoir constaté que les contrôles effectués lors de la construction des navires, en application de la réglementation nationale, n'avaient qu'une portée limitée, compte tenu du déclin de la construction navale française, s'est interrogée sur l'efficacité des contrôles de l'application des règles d'arrimage et la difficulté d'identification des marchandises dangereuses, notant une divergence d'appréciation entre les représentants des armateurs et le ministère sur ce dernier point.

**M. Gérard Cadet** a alors rappelé que les ministres européens réunis le 26 janvier dernier avaient pris l'engagement de publier les résultats des contrôles effectués et que l'OMI avait formulé des recommandations très précises concernant le transport de marchandises dangereuses.

Au cours d'une seconde séance tenue dans l'après-midi, la mission a procédé à l'audition de **M. Michel Caron, président de l'Association française des capitaines de navires (AFCAN)**.

Approuvant **M. Louis de Catuelan, président**, qui estimait que les pollutions marines accidentelles sont essentiellement dues au manque actuel de personnel sur les bateaux, qui met le bord dans l'impossibilité de surveiller le chargement de la cargaison et d'en vérifier l'arrimage, **M. Michel Caron** a jugé que ce manque de personnel était effectivement l'une des causes des accidents récents.

En réponse à **M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, qui s'enquerrait des moyens d'améliorer l'arrimage des cargaisons, il a indiqué que les règlements existants, notamment ceux concernant l'arrimage en pontée, étaient techniquement satisfaisants et que chaque navire était doté d'un plan d'assujettissement des cargaisons approuvé par une société de contrôle, qui permettrait d'éviter presque tous les accidents s'il était respecté. Mais il a déploré qu'à la faveur du manque de surveillance par l'équipage et de contrôle dans les ports, les considérations commerciales puissent conduire à faire charger les conteneurs les plus lourds en dernier plan. Il a souligné que le chargement des conteneurs était effectué très rapidement, puisque la vitesse est la raison d'être de ce mode de transport, et que, dès lors, la sécurité du navire dépendait de la conscience professionnelle des dockers. Il a estimé que la qualité de ce travail de manutention était très variable selon les ports et qu'il importait surtout que le plan de saisissage soit parfaitement respecté.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, l'ayant interrogé sur la connaissance exacte, par les capitaines, de la nature de leur cargaison, **M. Michel Caron** a indiqué que les capitaines disposent en général du manifeste des marchandises, mais que la connaissance des cargaisons n'est indispensable qu'en ce qui concerne les marchandises dangereuses, pour lesquelles il existe de multiples règles d'incompatibilité.

S'agissant de la qualification des équipages, **M. Michel Caron** a considéré que son niveau était suffisant sur les navires français, encore qu'il soit plus variable depuis la création du pavillon des Kerguelen, et rappelé que l'équipage n'intervenait désormais qu'exceptionnellement dans le chargement des conteneurs.

**M. René Régnauld** s'étant inquiété de ce dessaisissement de l'équipage, il a estimé que la surveillance minimale du chargement, traditionnellement assurée par le bord, n'était plus concevable sur les énormes porte-conteneurs actuels et que la solution ne consistait pas à augmenter les équipages, mais à responsabiliser les gens de terre, c'est-à-dire les entreprises de manutention d'une façon générale, ainsi que les chargeurs pour les produits dangereux. **M. René Régnauld** ayant, alors, mis en doute l'efficacité des contrôles tout au long de la chaîne de transport des conteneurs, **M. Michel Caron** a estimé que, là encore, la difficulté était de faire appliquer les règles existantes, le code «International Safety Management» (ISM) adopté par l'OMI étant tout à fait suffisant, bien qu'il ne doive être applicable à tous les navires qu'à l'horizon 2000.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, ayant souhaité connaître son opinion sur les mesures récemment annoncées par le Gouvernement en accord avec 4 pays voisins, notamment l'obligation de positionnement des navires dans les zones dangereuses, **M. Michel Caron** a indiqué que les capitaines n'étaient pas opposés au principe de l'obligation de positionnement mais qu'ils craignaient que l'on consacre beaucoup de moyens financiers et humains à une mesure qui n'améliorera pas directe-

ment la sécurité de la navigation. Il a observé que le positionnement servirait surtout à rassurer la terre, et, éventuellement, à rendre les secours plus rapides, mais qu'il serait bien plus important d'imposer des moyens de navigation fiables sur les navires. Il a rappelé qu'un équipement «Global Positioning System» (GPS) coûte aujourd'hui moins de 5.000 francs et que le Monte Stello qui s'est récemment échoué en Sardaigne en était pourtant dépourvu et naviguait au sextant.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, a, alors, évoqué l'idée de rendre obligatoire le recours aux pilotes de haute mer dans les zones dangereuses.

**M. Michel Caron** s'est déclaré favorable à ce que cette assistance soit au moins fortement recommandée car trop d'équipages sont mal entraînés. Il a souligné qu'une telle mesure représenterait une protection pour le littoral, pour les autres navires et pour les équipages eux-mêmes.

En réponse à **M. Alphonse Arzel**, qui s'enquêrait de la responsabilité d'un capitaine en cas de dégazage en mer, **M. Michel Caron** a indiqué que tout capitaine était tenu de faire appliquer la convention «Marpol» sur son navire et que sa responsabilité était entière à cet égard.

**M. Alphonse Arzel** ayant ensuite demandé s'il était d'usage courant de jeter la cargaison à la mer en cas de danger, **M. Michel Caron** a rappelé que le jet à la mer est en droit toujours autorisé pour assurer le navire mais qu'en pratique il n'est techniquement guère possible avec des conteneurs pesant plusieurs dizaines de tonnes, les navires étant en général dépourvus de moyens de levage.

Répondant à **M. Josselin de Rohan** qui lui demandait s'il était toujours d'usage qu'un capitaine-expert vienne contrôler le chargement et qu'un inspecteur de la navigation contrôle le chargement des produits dangereux, **M. Michel Caron** a indiqué que la possibilité de requérir les services d'un capitaine-expert existait, mais aux frais du demandeur ; que les capitaines en faisaient souvent la demande à leurs armateurs, et que les chargeurs pou-

vaients eux-mêmes y recourir pour garantir leurs marchandises. Il a précisé que les contrôles du chargement des matières dangereuses par les inspecteurs étaient obligatoires en théorie, mais qu'en pratique ils étaient peu nombreux compte tenu de l'insuffisance des moyens des affaires maritimes au regard du volume du trafic.

**M. Josselin de Rohan** s'étant enquis des possibilités de contrôle de l'arrimage et du saisissage par le bord, en mer, **M. Michel Caron** a souligné qu'elles étaient plus importantes qu'aux escales, que des rondes quotidiennes sont effectuées sans qu'il soit cependant possible, pour des raisons de sécurité, de contrôler, en mer, les conteneurs arrimés sur les plans supérieurs, et que l'équipage pouvait au mieux reprendre quelques saisines. Il a souligné qu'il ne s'agissait pas ici simplement de risque de pollution, mais bien de risque de naufrage.

**Mme Marie-Madeleine Dieulangard** s'est interrogée sur l'opportunité de développer la notion de coresponsabilité entre les manutentionnaires et le bord, et sur la possibilité de ne commencer le chargement que lorsque l'on connaît l'intégralité de la cargaison.

**M. Michel Caron** a indiqué qu'il s'agissait-là de la solution idéale, appliquée à Singapour, où le navire n'est mis à quai que lorsque tous les conteneurs sont prêts au chargement. Il a estimé que les erreurs intervenaient moins dans les plans d'arrimage que dans le saisissage et reconnu qu'il existait des lacunes dans la formation des dockers. Il a précisé que les sociétés d'arrimage avaient une obligation de résultat qui peut engager leur responsabilité civile, mais que, pénalement, seul le capitaine était responsable. Il en a conclu qu'il faudrait responsabiliser les entreprises de manutention, dès lors que le capitaine n'a plus les moyens matériels de contrôler le chargement.

**M. Louis de Catuelan, président**, a jugé anormal que le commandant soit toujours seul responsable alors qu'il a perdu beaucoup de ses prérogatives.



**M. Alain Pluchet** a estimé toujours trop tardifs les contrôles en mer, compte tenu du volume des conteneurs et souligné l'importance des opérations au port, pour lesquelles il a regretté la perte d'autorité du commandant.

**M. Michel Caron** a noté que si l'autorité du capitaine reste entière en théorie, celui-ci se trouve confronté à des pressions commerciales énormes, et que si un capitaine français peut encore retarder le départ de son navire lorsqu'il le juge nécessaire, cette faculté est quasiment exclue pour le capitaine d'un navire sous pavillon de complaisance. Il a ajouté qu'il espérait que la leçon du Sherbro permettrait au capitaine de retrouver un peu de son pouvoir.

En réponse à **M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, qui abordait la question des sociétés de classification, il a estimé qu'elles manquaient de fiabilité dans leur ensemble et que seules 7 ou 8 sociétés sur les 11 que compte l'association internationale des sociétés de classification (AISC) devraient satisfaire à l'audit en cours actuellement. Il a déploré le laxisme de beaucoup d'Etats, qui ne disposent même pas d'administration de contrôle pour les navires qu'ils immatriculent.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, ayant souhaité connaître son opinion sur l'idée d'imposer des montants latéraux pour le stockage en pontée des marchandises dangereuses, **M. Michel Caron** a considéré que, dans la mesure où presque toutes les cargaisons comportent des marchandises dangereuses, il serait difficile de prévoir des dispositifs spéciaux à leur égard, et que le saisissage des conteneurs, même en pontée, est extrêmement sûr, les accidents étant dus à des fausses manoeuvres. Il a rappelé que la chute à la mer de tout conteneur, même «non dangereux» constitue un péril pour la navigation, notamment pour les navires de plaisance.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, s'étant enquis du nombre maximal de plans de conteneurs qu'il est raisonnable d'admettre en pontée, **M. Michel Caron** a

indiqué que certains grands navires étaient conçus pour 8 plans. Il a précisé que le *Sherbro* avait été conçu initialement pour 3 plans, mais que son armateur l'avait transformé pour gagner un plan supplémentaire.

**M. Louis de Catuelan, président**, a émis des doutes sur la fiabilité des projets de navires généralisant les glisnières entre les conteneurs tout en supprimant les panneaux de cale, ce type de porte-conteneurs embarquant plus d'eau qu'un navire à cale fermée.

**M. Michel Caron** a indiqué qu'il existait déjà quelques navires de ce type qui fonctionnent apparemment de façon satisfaisante, grâce, il est vrai, à des francs bords élevés et à des moyens de pompage et de filtrage très importants.

En réponse à **M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, qui l'interrogeait sur les moyens de faire mieux appliquer les règles existantes, **M. Michel Caron** a estimé que les affaires maritimes devraient systématiser leurs contrôles en y consacrant les moyens nécessaires, que les contrôles effectués au titre du Memorandum de Paris souffraient d'un manque de coordination du fait de la concurrence entre les ports européens et qu'il serait bon de disposer au moins d'un corps de contrôle européen à défaut de garde-côtes européens. Il s'est déclaré favorable à un renforcement des contrôles sur les navires, de préférence à la mise en place, sur les côtes, d'une sorte de «mur de l'Atlantique électronique».

Enfin, la mission d'information a procédé à l'**audition de M. Fabrice Théobald, délégué général de la Chambre syndicale des constructeurs de navires**.

**M. Fabrice Théobald** a tout d'abord indiqué que les constructeurs de navires ne pouvaient avoir qu'un point de vue partiel sur la sécurité du transport maritime, compte tenu de l'importance du rôle des commandants de bord et des équipages en la matière.

Il a ensuite rappelé que la construction navale française, bien que fortement réduite au cours des années

quatre-vingts, était toujours vivante et pouvait encore produire la totalité des gammes de navires.

Puis **M. Fabrice Théobald** a souligné le vieillissement de la flotte mondiale -59 % seulement des navires de plus de 500 tonneaux avaient moins de 15 ans en 1992 contre 71 % en 1988- et l'accroissement de l'âge moyen des navires. Il a également noté que l'évolution des taux de fret expliquait que l'on démolisse actuellement beaucoup moins de navires qu'au cours de la décennie précédente et qu'en raison de l'accroissement régulier de la productivité du transport maritime la demande de construction de navires neufs était aujourd'hui essentiellement une demande de remplacement, sauf en ce qui concerne les paquebots et les méthaniers.

**M. Fabrice Théobald** a mis l'accent sur le danger d'une prolongation excessive de la durée de vie des navires, faisant observer que les navires de plus de 15 ans, représentant 41 % de la flotte, totalisaient à eux seuls 84 % des sinistres en 1992.

Il a par ailleurs constaté que certains pavillons -et pas uniquement les pavillons de complaisance- étaient davantage affectés par les accidents que d'autres.

Estimant que les contrôles effectués par les inspecteurs de l'Etat du port étaient assez superficiels, il a noté, à cet égard, que certains pays comme l'Australie ou le Canada se montraient plus vigilants que la Communauté européenne. Il a toutefois indiqué que la Commission européenne avait récemment transmis au Conseil une proposition de directive tendant à une harmonisation des inspections effectuées dans le cadre du Memorandum de Paris.

**M. Fabrice Théobald** a évoqué le rôle fondamental des sociétés de classification et a déploré les déficiences de certaines de ces sociétés qui acceptent pour «rendre service» de délivrer un certificat à un navire qui s'est déjà vu refuser ce certificat par une autre société de classification.

La mission d'information a alors visionné un film de la BBC intitulé «Scandale en mer», illustrant ce problème.

A l'issue de cette projection, **M. Fabrice Théobald** a regretté que la portée du projet de directive définissant des critères d'agrément pour les sociétés de classification ait été atténuée lors de l'examen du texte par le Conseil des ministres européen, sous la pression de la Grèce, et il a souhaité que le Parlement européen revienne au texte initial.

Il a par ailleurs estimé que les sociétés de classification qui avaient connu un certain laisser-aller affectant les plus sérieuses d'entre elles faisaient aujourd'hui un effort de rigueur.

Répondant alors à une interrogation de **Mme Marie-Madeleine Dieulangard**, **M. Fabrice Théobald** a précisé que l'OMI laissait les Etats membres appliquer les réglementations internationales et que les sociétés de classification agissaient en tant que délégués de l'Etat du pavillon. Il s'est déclaré sceptique quant à la possibilité, pour l'OMI, de mettre en demeure un Etat du pavillon de respecter ses obligations et il a considéré qu'il convenait d'agir d'abord au niveau européen.

La mission d'information a ensuite visionné un second film présentant un nouveau type de pétrolier «écologique» conçu pour réduire au minimum les risques d'accident et mis au point par cinq grands constructeurs européens (dit projet E 3 tanker).

**M. Fabrice Théobald** a précisé qu'en raison des taux actuels du fret, insuffisants pour amortir un pétrolier neuf, un seul de ces pétroliers était aujourd'hui en construction, en Espagne.

Il a toutefois estimé qu'en raison du vieillissement de la flotte, on pouvait espérer une reprise de la production mondiale, qui pourrait ainsi passer de 120 grands navires par an aujourd'hui à 200 en l'an 2000.

En réponse à une question de **M. Louis de Catuelan**, président, il a indiqué que la tendance à l'agrandissement des pétroliers s'était interrompue, la taille optimum paraissant être de l'ordre de 270.000 tonnes.

Il a par ailleurs constaté que la Commission européenne avait jusqu'à présent respecté le calendrier de travail prévu dans sa communication de février 1993.

**M. Jean-François Le Grand, rapporteur**, a souhaité savoir, d'une part, si l'OMI manquait de «casques bleus» pour faire appliquer ses conventions et, d'autre part, si des efforts de conception en faveur de la sécurité, analogues à ceux présentés par M. Fabrice Théobald en ce qui concerne les pétroliers, avaient été faits en matière de porte-conteneurs.

Sur le premier point, **M. Fabrice Théobald** a reconnu que le système actuel d'inspection des navires était loin d'être parfait et que les recommandations faites par les inspecteurs en vue de réparations n'étaient pas toujours suivies d'effet. Il a souhaité que l'inspection soit harmonisée au niveau européen, à défaut de la création d'un corps d'inspecteurs européen, et il a indiqué que les constructeurs avaient aidé la Commission européenne à définir des normes communes et qu'ils avaient envisagé de mettre des inspecteurs à la disposition des Etats.

Sur le deuxième point, **M. Fabrice Théobald** a expliqué que la structure cellulaire des porte-conteneurs la rendait plus sûre que celle des autres navires et que, par conséquent, la sécurité de ce type de navires reposait sur leur exploitation. Déplorant un certain fatalisme du monde maritime, il a souhaité que les recommandations formulées par l'OMI soient transformées en règles obligatoires.

Enfin, **M. Josselin de Rohan** a évoqué la réglementation unilatérale adoptée par les Etats-Unis en matière de transport pétrolier, qui prévoit en particulier une responsabilité illimitée des armateurs et l'obligation d'une double coque. Il a craint que cette réglementation n'aboutisse à un monopole de la desserte de la côte américaine par des sociétés contrôlées par des moyens américains. S'agissant des sociétés de classification, il s'est déclaré favorable à la publication d'une «liste noire» des sociétés

douteuses et à l'adoption d'une convention spécifique par l'OMI, faisant part de son scepticisme quant à la volonté d'un Conseil européen placé sous présidence grecque d'aboutir sur ce sujet.

En réponse à ces interrogations, **M. Fabrice Théobald** a jugé très critiquable l'«Oil pollution act» américain. Regrettant la trop grande opacité du monde maritime, il a également souhaité la publication d'une «liste noire» actuellement prévue par le projet de directive européenne.

**DÉLÉGATION DU SÉNAT  
POUR LES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES**

**Mardi 1<sup>er</sup> février 1994 - Présidence conjointe de M. Jacques Genton, président, et de M. Jean François-Poncet, président de la commission des affaires économiques et du plan.** La délégation a procédé, avec la commission des affaires économiques et du plan et la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, à l'**audition de M. René Steichen, commissaire chargé de l'agriculture et du développement rural à la Commission européenne.** (Le compte rendu figure sous la rubrique «affaires économiques»).

## OFFICE PARLEMENTAIRE D'ÉVALUATION DES CHOIX SCIENTIFIQUES ET TECHNOLOGIQUES

**Jeudi 3 février 1994 - Présidence de M. Robert Galley, vice-président.** L'Office a tout d'abord approuvé les conclusions du rapport de **M. Claude Birraux, député**, relatif à la **sûreté nucléaire**.

Ce document, le quatrième publié par la délégation sur cette question, traite cette année du transport de matières radioactives, de la radioprotection des travailleurs des entreprises extérieures aux centrales, de la procédure des enquêtes publiques et, enfin, des moyens d'expertise à la disposition des commissions locales d'information.

Il contient 22 recommandations.

**M. Claude Birraux, député**, a particulièrement insisté sur la nécessité de désigner au sein du ministère de la santé une véritable autorité responsable de la radioprotection.

Il a jugé inadaptées les procédures actuelles d'enquêtes publiques, estimant nécessaire de bien les différencier selon que leur enjeu était de niveau national ou local.

Enfin, après avoir rappelé qu'il avait souhaité renforcer le rôle, le pouvoir et les moyens d'expertise des commissions locales d'information, il a conclu que le pouvoir souverain d'appréciation et de décision des pouvoirs publics devait néanmoins être préservé.

En réponse à une question de **M. Pierre Vallon, sénateur, le rapporteur** a indiqué que Superphénix n'était pas l'outil de recherche le plus approprié en ce qui concerne l'incinération des actinides ; la consommation de



plutonium, quant à elle, fait l'objet du programme CAPRA (consommation accrue de plutonium dans les rapides) concernant les réacteurs à neutrons rapides.

La délégation a ensuite procédé à l'audition de **M. René Pellat, président du C.N.E.S.** (Centre national d'Études spatiales).

Celui-ci n'a pas limité son propos aux seuls problèmes de la politique spatiale.

Il a évoqué les spécificités de la recherche française, soulignant, notamment, le poids des grands programmes technologiques destinés à faire face à des enjeux importants, énergétiques ou stratégiques, ainsi que le caractère pratiquement unique au monde du C.N.R.S. (Centre national de la Recherche scientifique), organisme à la fois centralisé, pluridisciplinaire et cloisonné, peu ouvert sur l'enseignement.

Il a suggéré d'intégrer les classes préparatoires aux grandes écoles aux universités, afin d'accroître le prestige de ces dernières, sans pour autant rendre les concours d'entrée correspondants moins sélectifs.

Il a vanté les mérites des "programmes exploratoires" propres à la recherche militaire, qui ne débouchent pas nécessairement sur la fabrication d'un produit industriel. Si le programme Hermès avait été conçu de la sorte, a estimé **M. René Pellat**, il n'aurait pas été interrompu et 7 milliards de francs n'auraient pas été dépensés en vain.

Le président du C.N.E.S. a également insisté sur le poids, en matière spatiale, des décisions passées avortées et sur l'erreur qui avait consisté à vouloir imposer aux Allemands à la fois Hermès et Ariane V. Il a rappelé que l'essentiel du marché des activités spatiales se situait dans ce que l'on appelle le "segment sol" (qui comprend, outre les stations de contrôle, toutes les installations de réception et de traitement des données transmises par satellite).

La France qui, souvent, n'a plus les moyens des ambitions que le général De Gaulle lui avait fixées, doit éviter, selon M. René Pellat, deux écueils : une politique de dilution des priorités en matière de recherche ou une politique du "hérisson" qui consiste, vis-à-vis de nos partenaires, à défendre, de façon crispée, les programmes ambitieux auxquels nous avons voulu les associer et qu'ils sont tentés d'abandonner.

L'office a ensuite entendu le haut commissaire à l'énergie atomique, **M. Robert Dautray**. Celui-ci a précisé aux délégués les conditions dans lesquelles le rapport servant de base à la consultation nationale sur les grands objectifs de la recherche avait été établi puis corrigé à l'issue de la phase I de cette consultation.

Il a indiqué que les sujets essentiels de discussion concernaient les ressources humaines et, en particulier, la situation de la recherche universitaire, la recherche industrielle et l'aide dont elle a besoin, les relations entre la science et la société, enfin, la recherche fondamentale, avec les problèmes du coût croissant des équipements et de la répartition des tâches entre les programmes nationaux et internationaux.

En réponse à une question de **M. Robert Galley, député, président**, **M. Robert Dautray** a souligné les mérites des grands programmes, notamment au regard de leur caractère formateur et de leur effet mobilisateur.

Répondant à une autre question de **M. Henri Revol, sénateur**, sur l'impact des nouvelles technologies sur l'emploi, le haut commissaire s'est déclaré convaincu, en ce qui concerne le chômage des jeunes diplômés, qu'il était possible d'employer des étudiants de niveau post-doctoral dans les universités, les grands organismes de recherche et les entreprises.

Il a souhaité une plus grande mobilité entre la recherche publique et privée.

Evoquant enfin les questions énergétiques, il a rappelé les avantages de l'énergie nucléaire, soulignant notam-

ment qu'un gramme d'uranium est susceptible de produire autant d'énergie que deux tonnes de pétrole, sans en nier les inconvénients, liés en particulier au problème des déchets.

**PROGRAMME DE TRAVAIL DES COMMISSIONS,  
POUR LA SEMAINE  
DU 28 FÉVRIER AU 5 MARS 1994**

**Commission des Finances, du contrôle budgétaire et  
des comptes économiques de la Nation**

**Mercredi 2 mars 1994**

Salle de la commission

*A quinze heures trente :*

- **Audition de M. Michel ROUSSIN**, ministre de la Coopération, sur la dévaluation du franc CFA, ses mesures d'accompagnement et ses incidences.

*A dix sept heures trente :*

- **Audition de M. François LEOTARD**, ministre d'Etat, ministre de la Défense, sur le Livre blanc consacré à la défense.

- **Nomination de rapporteurs sur les textes suivants :**

- projet de loi n° 158 (1993-1994) autorisant la ratification de la convention entre la République française et la République d'Autriche en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (ensemble un protocole).

- projet de loi n° 159 (1993-1994) autorisant la ratification de la convention entre la République française et la République d'Autriche en vue d'éviter les doubles imposi-

tions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur les successions et sur les donations.

- projet de loi n° 164 (1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de l'Inde 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 protocole).

- projet de loi n° 167 (1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République socialiste du Viet-Nam en vue d'éviter les doubles et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (ensemble un protocole).

- projet de loi n° 176 (1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat du Bahrein en vue d'éviter les doubles impositions.

- projet de loi n° 177 (1993-1994), adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat du Qatar, portant interprétation de la convention fiscale du 4 décembre 1990 en vue d'éviter les doubles impositions.