

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I I I ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission des affaires étrangères

Mardi

28 juin 2011

Séance de 17 h 00

Compte rendu n°73

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

- Protocole additionnel n° 6 à la convention révisée pour la navigation du Rhin (n° 3243) – M. André Schneider, rapporteur..... 2
- Italie : accord entre la France et l'Italie relatif à la restauration du patrimoine architectural de la ville de L'Aquila (n° 3540) – M. Henri Plagnol, rapporteur 5
- Vietnam : accord entre la France et le Vietnam relatif à la coopération en matière de sécurité intérieure (n° 3137) – M. Gilles Cocquempot, rapporteur..... 7

Présidence
de M. Axel Poniatowski,
président
puis de Mme Martine
Aurillac, *vice-présidente*



Protocole additionnel n° 6 à la convention révisée pour la navigation du Rhin (n° 3243).

La séance est ouverte à dix-sept heures.

La commission examine, sur le rapport de M. André Schneider, le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification du protocole additionnel n° 6 à la convention révisée pour la navigation du Rhin (n° 3243).

M. André Schneider, rapporteur. L'objet modeste du protocole additionnel n° 6 à la convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 21 octobre 1999, est d'augmenter le montant maximal des amendes punissant les infractions aux prescriptions de police en matière de navigation du Rhin.

Avec environ 310 millions de tonnes de marchandises transportées chaque année, le Rhin constitue l'axe fluvial majeur européen. Il concentre en effet à lui seul près des deux tiers du trafic fluvial réalisé en Europe. Les bateaux qui y circulent sont soumis à une réglementation spécifique édictée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin, doyenne des organisations internationales regroupant les Etats Rhénans (Pays-Bas, France, Allemagne, Suisse, Belgique).

Prévue par l'acte final du congrès de Vienne qui consacrait, en 1815, le principe de la liberté de navigation sur les cours d'eau internationaux, sa première réunion se tient le 15 août 1816 à Mayence. D'abord implanté à Mannheim, le siège de la CCNR est depuis 1920 à Strasbourg.

Le 31 mars 1831 est adoptée la convention de Mayence qui rassemble les règles applicables à la navigation du Rhin. Elle est rapidement révisée pour tenir compte de l'apparition des bateaux à vapeur et de la concurrence des chemins de fer. C'est donc la convention de Mannheim, signée le 17 octobre 1868, qui instaure le véritable statut international de la navigation du Rhin.

L'acte de Mannheim, qui a été modifié à sept reprises en plus du présent protocole, définit les principes qui régissent la navigation rhénane : liberté de la navigation, égalité de traitement des bateliers et des flottes, exemption de taxes sur la navigation, simplification du dédouanement, obligation des Etats de maintenir et d'améliorer l'état du fleuve, prescriptions uniformes relatives à la sécurité du bateau et au trafic fluvial, juridiction commune pour les affaires de la navigation, tribunaux de la navigation du Rhin, possibilité de recours devant la Commission centrale en vue du respect des dispositions de la convention et des mesures prises en son exécution.

La commission centrale pour la navigation du Rhin s'assigne deux objectifs essentiels : favoriser la prospérité de la navigation rhénane et européenne et garantir un haut niveau de sécurité pour la navigation et son environnement.

Cette dernière préoccupation est à l'origine du sixième protocole soumis à la commission des affaires étrangères qui a pour unique objet d'augmenter le montant maximal des amendes punissant les infractions aux prescriptions de police en matière de navigation rhénane. 600 infractions sont constatées en moyenne chaque année sur le Rhin français.

Il faut rappeler que la sanction de ces infractions obéit à un régime juridique original puisque les Etats membres et la CCNR partagent la compétence de leur détermination. En effet, l'article 32 de la convention dispose que « les contraventions aux prescriptions de police en matière de navigation, établies pour le Rhin d'un commun accord par les gouvernements des États riverains, seront punies d'une amende d'un montant

correspondant au minimum à 3 et au maximum à 2 500 droits de tirage spéciaux sur le fonds monétaire international [...] ». Or, traditionnellement, les textes internationaux laissent le soin aux législateurs nationaux d'édicter les infractions et les peines correspondantes, sans prévoir de plafond pour ces dernières.

La difficulté qui pourrait résulter de la contradiction entre la compétence de la commission pour fixer le plafond des sanctions et celle de l'Etat membre pour déterminer lesdites sanctions est en pratique surmontée : en effet, le règlement de police pour la navigation du Rhin qui établit les prescriptions de police s'inspire très largement du règlement général de police de la navigation qui s'applique en France, favorisant ainsi l'uniformité du régime de sanction ; en outre, un catalogue de peines très précis, mais à valeur seulement indicative, a été élaboré par la Commission du Rhin à l'intention des juridictions nationales, afin de guider utilement celles-ci et d'harmoniser les peines prononcées pour les infractions commises sur l'ensemble de la voie fluviale ; enfin, le respect du droit rhénan est assuré, en application de l'acte de Mannheim, par un ordre juridictionnel spécifique, qui comporte des « tribunaux rhénans » dans chaque Etat membre, constituant un premier degré de juridiction, et une chambre des appels de la Commission du Rhin, intervenant en appel. Le tribunal d'instance de Strasbourg est ainsi juge rhénan de premier degré et la juridiction d'appel est la cour d'appel de Colmar.

L'importance du trafic fluvial européen (environ 520 millions de tonnes, + 13,5 % sur la période 1995 -2006) et le développement important du transport spécialisé (plus de 60 millions de tonnes de matières dangereuses transportées chaque année par la voie fluviale) ont conduit à un renforcement progressif des règles de sécurité applicables sur le Rhin. Parallèlement, la législation des différents pays riverains relative à la police de la navigation est devenue plus rigoureuse, en particulier en ce qui concerne la sécurité des personnes, les atteintes à l'environnement se produisant en navigation et le transport de matières dangereuses.

Pourtant, aucun relèvement du montant des amendes n'avait été effectué depuis 1979 par la CCNR. Il s'agit donc aujourd'hui de mettre la convention en conformité avec des législations nationales souvent plus pénalisantes.

A cette fin, le sixième protocole modifie l'article 32 de la convention pour porter le plafond de 2500 droits de tirage spéciaux (soit environ 2 700 euros) à 25 000 euros et supprime le plancher jusqu'alors de 3 droits de tirage spéciaux.

Si ce relèvement du montant maximal des amendes est nécessaire au regard de sa législation, la France a néanmoins tardé à ratifier le protocole en raison d'une incertitude sur la portée de la modification qu'il propose.

Le plafond actuel de 2 700 euros pour les amendes est en effet insuffisant puisque les différentes lois applicables au transport fluvial en France prévoient des sanctions plus lourdes pour certaines infractions.

Par ailleurs, il est apparu nécessaire, pour respecter le principe de proportionnalité des délits et des peines, de préciser, par une déclaration interprétative adoptée à cet effet par les Etats parties, que l'objet du protocole n° 6 est bien de fixer un plafond, qui s'applique sans préjudice du droit interne, lequel détermine seul les délits et les peines. Par conséquent, le droit interne continuera à déterminer les sanctions selon la gravité des infractions commises, sous la seule réserve que les peines infligées par les juridictions compétentes ne puissent dépasser le plafond fixé. Cette interprétation est d'ailleurs conforme à celle qui a toujours été donnée par les juridictions ayant à appliquer l'article 32 de l'Acte de Mannheim.

En conclusion, le sixième protocole à la convention de Mannheim révisée, de portée limitée, permettra d'améliorer le respect des règles de navigation rhénane.

Alors que la France est le seul Etat membre de la Commission centrale de navigation sur le Rhin à n'avoir pas encore ratifié le présent protocole, je vous propose d'adopter le présent projet de loi.

M. Jean-Claude Guibal. Quels sont les principaux pavillons des barges qui circulent sur le Rhin ? Quelle est la proportion entre les différents Etats ? Quelles sont les principales infractions constatées ? Quelle est la règle de proportion entre les infractions et les droits de tirage exigibles au titre des sanctions ?

M. André Schneider, rapporteur. Les Pays-Bas représentent le premier tonnage en 2009 avec 271 millions de tonnes. L'Allemagne représente 203 millions et la France 68 millions.

La grande majorité des infractions concernent le non-respect de la réglementation en matière de transport de passagers ou de produits, ainsi que celle relative à l'environnement.

Les droits de tirages spéciaux sont un instrument financier international créé en 1969 par le fonds monétaire international pour compléter les réserves des Etats membres. C'est la commission centrale pour la navigation sur le Rhin qui est responsable de l'édiction d'un catalogue indicatif de l'échelle des sanctions et des peines, mais *in fine*, l'application et le prononcé des sanctions dépend des juridictions nationales.

M. Jean-Paul Dupré. Y a-t-il beaucoup d'infractions à l'environnement, notamment en cas de délestage d'hydrocarbures ? Vous avez cité le chiffre de 600 infractions : cela me paraît très peu pour un trafic annuel de 310 millions de tonnes.

M. André Schneider, rapporteur. Le nombre d'infractions concerne le seul tronçon français. Concernant les atteintes à l'environnement, la réglementation actuelle couvre les principaux cas mais des modifications seront sans doute nécessaires pour prendre en compte les évolutions.

M. Jacques Remiller. L'Europe est frappée par une sécheresse majeure, et l'Allemagne en est l'une des principales victimes. Les experts allemands estiment que le débit du Rhin est inférieur de 50 à 60 % à sa moyenne annuelle. Si cette sécheresse devait se répéter, des solutions franco-allemandes pourraient-elles permettre de résoudre cette difficulté ?

M. André Schneider. Des niveaux trop faibles peuvent entraîner l'interruption du trafic sur le Rhin. Il faut toutefois rappeler que le Rhin a été canalisé il y a près de 50 ans, et que des bassins de réserve existent pour parer aux urgences pendant un certain temps. Les difficultés liées à l'environnement naturel ne se limitent pas à la sécheresse : des inondations peuvent aussi perturber la navigation sur le Rhin.

Suivant les conclusions du rapporteur, la commission *adopte* sans modification le projet de loi (n° 3243).

*

Italie : accord entre la France et l'Italie relatif à la restauration du patrimoine architectural de la ville de L'Aquila (n° 3540)

La commission examine, sur le rapport de M. Henri Plagnol, le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la restauration du patrimoine architectural de la ville de L'Aquila (n° 3540).

M. Henri Plagnol, rapporteur. Chacun d'entre nous se souvient du terrible séisme qui a frappé, dans la nuit du 5 au 6 avril 2009, la province de L'Aquila, en Italie, et plus spécialement la commune du même nom. Les dégâts ont été immenses : 308 morts, des centaines de blessés, des milliers de bâtiments détruits.

Dans un premier temps, le gouvernement italien a surpris la communauté internationale, en refusant l'aide d'urgence que le monde lui promettait. Mais cette position s'est rapidement assouplie. Si les premières mesures ont été exclusivement financées par l'Italie elle-même, le processus de reconstruction a été ouvert à d'autres pays.

Le gouvernement italien a ainsi rendu publique une liste de 44 sites historiques exceptionnels, détruits ou endommagés par le tremblement de terre, pour la reconstruction desquels l'aide internationale était sollicitée. Beaucoup de ces sites étaient classés au patrimoine mondial de l'Humanité.

Plusieurs pays ont dores et déjà signifié leur engagement en faveur de la reconstruction de L'Aquila. Le Kazakhstan, la Russie, l'Allemagne, l'Espagne ont choisi parmi la liste des projets ouverts à coopération les édifices leur semblant mériter un soutien particulier. Le Japon avait également avancé quelques propositions mais les drames récents subis par ce pays ont évidemment suspendu le processus pour ce qui le concerne.

Pour sa part, la France a promis lors du sommet du G8 organisé à L'Aquila en juillet 2009, de participer à la réfection de l'église Sainte-Marie-du-Suffrage, bâtiment remarquable mêlant classicisme et baroque du début du 18^{ème} siècle qui avait remplacé un édifice plus ancien lui-même détruit par un séisme.

L'accord qui nous est soumis aujourd'hui vise précisément à encadrer ce projet que la France et l'Italie doivent mener en commun d'ici décembre 2012. L'évaluation initiale du chantier, conduite par un expert français et un expert italien, a laissé apparaître un coût prévisionnel de 6,5 millions d'euros. La France s'engage, par le présent accord, à en verser l'exacte moitié, soit 3,25 millions d'euros.

La conduite du projet revient à la partie italienne, maître d'ouvrage. Toutefois, elle agit sous le contrôle étroit d'un comité mixte composé des représentants des autorités italiennes et françaises qui contrôlent chaque étape du chantier.

L'Italie a d'ailleurs proposé que les appels d'offres nécessaires pour la finalisation du chantier de reconstruction soient limités à dix entreprises françaises et dix entreprises italiennes. Le comité mixte doit être consulté, et la décision finale formalisée par un arrangement administratif entre les parties.

La France a souhaité inscrire sa coopération avec l'Italie dans le long terme. L'accord prévoit ainsi l'organisation d'un séminaire d'experts de tout le pourtour méditerranéen permettant de restituer les connaissances et l'expérience acquises dans le cadre du chantier de reconstruction de l'église de L'Aquila.

Je ne pense pas que le présent accord soulève de vraies difficultés quant à son interprétation ou l'objectif poursuivi. Il s'agit d'un acte de solidarité envers l'un de nos

voisins, frappé par un désastre naturel. C'est une tradition de notre diplomatie que de participer aux projets culturels de dimension mondiale.

Mme Martine Aurillac, présidente. La France participe-t-elle à d'autres projets que celui de la réfection de l'église Sainte-Marie-du-Suffrage ?

M. Henri Plagnol, rapporteur. Non, notre participation se limite à ce projet.

M. Jacques Remiller. Le rapporteur a évoqué la suspension de la participation du Japon. Celui-ci sera-t-il remplacé par un autre pays pour les engagements qu'il avait pris ?

M. Henri Plagnol, rapporteur. L'accord qui nous est soumis concerne uniquement la restauration de l'église Sainte-Marie-du-Suffrage, puisque c'est pour ce projet que la France apporte son concours. L'absence du Japon affectera sans doute l'équilibre financier global du chantier de reconstruction de la commune de l'Aquila. Je tiens à préciser que ce chantier s'étalera sur plusieurs années et qu'à ce jour les financements sont insuffisants. En tout état de cause, la France ne suppléera pas la défaillance du Japon.

M. François Loncle. Ma question était similaire à celle qu'a posée la Présidente. La France n'aurait-elle pu faire davantage ? La solidarité à l'égard de l'Italie est une priorité. Le souhait d'une participation accrue pourrait être exprimé par notre commission.

M. Henri Plagnol, rapporteur. Cette suggestion est intéressante mais force est de constater que les autres membres de l'Union européenne sont majoritairement absents de la reconstruction de l'Aquila. Sur les quarante-quatre chantiers listés par le gouvernement italiens, seuls cinq font l'objet de financements conjoints. La France fait donc déjà plus que d'autres. La participation à un chantier complexe comme celui de l'Aquila pose des problèmes financiers mais aussi de savoir-faire, s'agissant de joyaux artistiques universels. Rien ne serait pire qu'un excès de précipitation.

Mme Martine Aurillac, présidente. L'Italie avait initialement refusé tout secours. 3,25 millions d'euros est une participation importante et il conviendrait de s'en tenir là.

M. Jean-Paul Dupré. A combien s'élèvent les financements nécessaires à la réalisation du chantier global de reconstruction ?

M. Henri Plagnol, rapporteur. Le coût est estimé, pour le seul gouvernement italien, à 6,5 milliards d'euros, plus 1,5 milliards d'euros de crédits d'urgence.

M. Jean-Pierre Dufau. L'accord prévoit que la France s'engage à verser 50 % des crédits. Cela signifie-t-il que la France participerait à hauteur de 50 % de l'intégralité du programme de réfection de l'église Sainte-Marie-du-Suffrage ?

M. Henri Plagnol, rapporteur. Exactement, et cette approche tendant à concentrer notre participation sur un programme me semble judicieuse.

Suivant les conclusions du rapporteur, la commission *adopte* sans modification le projet de loi (n° 3540).

*

Vietnam : accord entre la France et le Vietnam relatif à la coopération en matière de sécurité intérieure (n° 3137)

La commission examine, sur le rapport de M. Gilles Cocquempot, le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République socialiste du Vietnam relatif à la coopération en matière de sécurité intérieure (n° 3137).

M. Gilles Cocquempot, rapporteur. L'accord avec le Vietnam qu'il est proposé de ratifier a été signé à Hanoï entre nos deux gouvernements le 12 novembre 2009 et a été ratifié par la partie vietnamienne qui l'a notifié le 11 février 2010.

Il s'inscrit dans la continuité d'une politique de négociation et de conclusion d'accords en matière de sécurité intérieure, sur la base d'un modèle élaboré en 2007, dans le but d'harmoniser et de renforcer la cohérence de la coopération en matière de sécurité intérieure que conduit la France avec de nombreux pays. La commission s'est ainsi déjà prononcée sur des accords élaborés sur cette base avec huit pays (Croatie, Slovénie, Albanie, Israël, Libye, Grèce, Arabie Saoudite et île Maurice) et devrait examiner prochainement ceux passés avec la Géorgie et la Bosnie-Herzégovine.

L'accord a pour objet de consolider une coopération technique de bon niveau, d'élargir les domaines de coopération et d'approfondir une coopération opérationnelle, reposant sur l'échange d'informations, permettant de mieux lutter contre les réseaux criminels. Le Vietnam est en effet situé dans une zone où circulent de nombreux trafics, soit que le Vietnam en soit un pays de destination, soit qu'il en soit un pays de transit ou même un pays source.

Il s'agit d'abord du trafic de stupéfiants, pour lequel le Vietnam est un point de transit de l'héroïne produite dans le triangle d'or et des drogues synthétiques. En 2009, les autorités vietnamiennes ont saisi 213 kilos d'héroïne et plus de 520 000 comprimés de drogues synthétiques.

Il s'agit ensuite du trafic de femmes et d'enfants aux fins de travail forcé et d'exploitation sexuelle, orienté essentiellement vers la Chine et le Cambodge, également vers la Thaïlande via le Laos et la Malaisie. Ces activités criminelles sont le fait de ressortissants vietnamiens en contact avec des groupes criminels situés dans les pays de la région, voire en Europe, en Australie et aux Etats-Unis. Depuis 20 ans, plusieurs dizaines de milliers de femmes et enfants auraient été envoyés en Chine. Entre 2004 et 2010, 65 % des cas identifiés de trafic de femmes en Chine était d'origine vietnamienne. On estime qu'un tiers des prostitués cambodgiens sont des mineurs vietnamiens.

La troisième catégorie d'activités criminelles transnationales est la contrefaçon, qui affecte directement notre pays. En 2010, 70 % des produits contrefaits saisis par les douanes françaises provenaient d'Asie. Le Vietnam constitue avant tout un pays de transit de la production chinoise représentant 80 % de la contrefaçon mondiale. Il est aussi un pays « producteur » de médicaments contrefaits, notamment de marque française. Des faux génériques circulent. Ce trafic pose un problème majeur de santé publique et de protection des citoyens.

Enfin, il ne faut pas oublier l'immigration illégale en provenance du Vietnam. Je connais particulièrement le sujet étant élu du Pas-de-Calais. Ce département est le réceptacle d'une grande communauté de migrants vietnamiens qui cherchent par tous les moyens à rejoindre le Royaume-Uni. 4 614 interpellations ont été réalisées en France en 2009, soit un triplement en deux ans seulement. Cette vague importante de migrants s'est accompagnée de la mise en place de filières mafieuses.

Le Vietnam a conscience des activités criminelles présentes sur son territoire. L'administration vietnamienne est centralisée, hiérarchisée et organisée avec rigueur. Les quelques 90 000 hommes de la direction générale de la police bénéficient de formations régulières et s'apparentent à une police de « proximité », avec des policiers de quartiers et des correspondants citoyens qui les renseignent. Cet encadrement très prégnant impose par exemple aux citoyens d'en référer préalablement aux forces de police pour certaines démarches. En contrepartie, il assure une grande efficacité.

Cependant, les matériels et outils pédagogiques sont obsolètes et relativement inadaptés à l'évolution rapide de la criminalité organisée. C'est pourquoi le Vietnam s'est ouvert à la coopération bilatérale, prioritairement avec les pays limitrophes mais aussi avec certains de ses partenaires privilégiés, parmi lesquels la France, premier partenaire européen du Vietnam dans tous les domaines.

Nos relations bilatérales se sont ainsi enrichies en mars 1999 d'un volet sécurité intérieure avec la création, au sein de l'Ambassade de France, de la délégation du service de coopération technique internationale de police (SCTIP). Un service de sécurité intérieure a été créé et est dirigé par un attaché de sécurité intérieure ayant compétence pour le Vietnam et le Laos. Une antenne a été aussi créée à Ho Chi Minh Ville en septembre 2003.

Notre coopération est à la fois technique, avec la promotion de l'organisation policière et des techniques françaises d'enquête, incluant des formations et des visites d'études en France, et opérationnelle, particulièrement en matière de lutte contre l'immigration illégale et de la lutte contre les contrefaçons. A ce sujet, il convient de souligner que la France a lancé un projet de Fonds de solidarité prioritaire pour la région du Mékong, qui concerne donc le Vietnam, le Laos et le Cambodge, qui devrait démarrer prochainement.

Pour conclure, je soulignerai que le Vietnam occupe une position stratégique et que ce n'est pas pour rien qu'il s'ouvre progressivement depuis plusieurs années déjà. En ce sens, cet accord est aussi important parce qu'il participe de l'objectif de stabilité de l'ensemble de l'Asie du sud-est, au travers d'un pays avec lequel la France entretient des liens étroits.

Mme Martine Aurillac, présidente. Je vous remercie pour ce rapport très complet et cette présentation vivante. Mis à part les médicaments, sur quels secteurs porte la contrefaçon ?

M. Gilles Cocquempot, rapporteur. Le Vietnam n'est pas seulement un producteur, c'est aussi un pays de transit des contrefaçons de tous types en provenance de Chine.

Je souhaiterais avant de répondre aux questions sur l'accord avec le Vietnam qu'il est proposé de ratifier, vous dire que les membres du groupe d'amitié ont été très choqués par le fait que l'Assemblée nationale n'ait pas envoyé de délégation pour les cérémonies du 1000^e anniversaire d'Hanoï, malgré les invitations répétées de l'ambassadeur du Vietnam en France. Seul le président honoraire du Sénat, mandaté par le Président de la République, s'y est rendu. Je ne pense pas que nos amis vietnamiens ait apprécié ce refus.

M. Serge Janquin. Je salue l'ambassadeur du Vietnam à Paris ! Je partage les conclusions du rapporteur et je voudrais faire référence à la situation qu'il a évoquée, celle du triangle Calais-Sangatte-Coquelles, qui est unique en France. Des flux de migrants très importants s'y concentrent, en partance pour l'étranger. Je souhaite notamment attirer l'attention sur la situation des enfants. Compte tenu des règles en vigueur relatives à la

reconduite aux frontières, la France doit les garder jusqu'à leur majorité et il s'agit d'une charge très lourde pour le conseil général du Pas-de-Calais, qui reçoit un flux de migrants en provenance de toute la France. Il serait opportun que la solidarité nationale joue via le ministère de l'intérieur.

M. Gilles Cocquempot, rapporteur. Je partage tout à fait l'avis de M. Serge Janquin. Le Pas-de-Calais subit cette situation depuis 2000. Les migrants ne sont plus aujourd'hui des Kosovars, mais la situation est la même. Je veux souligner ici la profonde empathie de la population calaisienne. Les migrants sont disséminés, ils font désormais partie du paysage, avec l'espoir de partir au Royaume-Uni ou plus loin. Il n'y a jamais de problème entre eux et la population, ils souffrent et sont des plus respectables.

M. Jean-Paul Dupré. Quelle est l'importance de la criminalité et quels sont les moyens mis en œuvre par la France et le Vietnam pour y faire face ?

M. Gilles Cocquempot, rapporteur. L'objet de l'accord est précisément d'organiser la coopération entre les forces de police françaises et vietnamiennes, engagée depuis maintenant plusieurs années. Elle repose à la fois sur des échanges et des actions de formation, notamment en matière de technologies, et sur des échanges d'informations permettant de mieux lutter contre les réseaux.

M. Jean-Pierre Dufau. Ma remarque est plus large et porte sur la péninsule indochinoise. Le Vietnam est un pays phare avec lequel la France a les rapports que l'on sait. Il serait peut-être opportun de partir de cette coopération bilatérale en matière de sécurité pour essayer d'y associer des pays comme le Laos et le Cambodge, qui connaît en ce moment le procès douloureux des Khmers rouges. Ce serait l'occasion, compte tenu du fait que nos moyens ne sont pas à la hauteur de nos ambitions, de réfléchir à une manière de globaliser notre action, ce que je crois stratégique face à l'immensité de la Chine. Il me semble qu'il y a là un point névralgique sur lequel il y aurait des opportunités à saisir.

M. Gilles Cocquempot, rapporteur. Je partage votre avis. Nous disposons d'un service de sécurité intérieure au Vietnam, qui a aussi compétence pour le Laos. Le Vietnam coopère avec ses deux voisins, avec lesquels la France ne dispose pas d'accord de sécurité intérieure. La France lance en revanche un projet de fonds de solidarité prioritaire qui couvrira les trois pays en matière de lutte contre les contrefaçons. Il est évident que l'approfondissement de notre coopération avec le Vietnam doit constituer une ouverture pour travailler plus largement sur la région. Je souscris personnellement à votre suggestion.

Suivant les conclusions du rapporteur, la commission *adopte* sans modification le projet de loi (n 3137).

La séance est levée à dix-huit heures.

Membres présents ou excusés

Commission des affaires étrangères

Réunion du mardi 28 juin 2011 à 17 heures

Présents. - Mme Martine Aurillac, M. Jean-Michel Boucheron, Mme Chantal Bourragué, M. Gilles Cocquempot, M. Tony Dreyfus, M. Jean-Pierre Dufau, M. Jean-Paul Dupré, M. Alain Ferry, M. Jean-Claude Guibal, M. Serge Janquin, M. François Loncle, M. Henri Plagnol, M. Axel Poniatowski, M. Jacques Remiller, M. Jean-Marc Roubaud, M. André Schneider, M. Dominique Souchet

Excusés. - Mme Sylvie Andrieux, M. Jean-Paul Bacquet, M. Patrick Balkany, M. Jean-Louis Bianco, M. Michel Destot, M. Jean Glavany, M. Jean-Pierre Kucheida, M. Jean-Paul Lecoq, Mme Henriette Martinez, M. Jean-Claude Mignon, M. Michel Terrot