

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008**

120<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du jeudi 7 février 2008**

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. BERNARD ACCOYER

### 1. Ratification du traité de Lisbonne (n<sup>os</sup> 690, 691) (p. 851).

M. Bernard Kouchner, ministre des affaires étrangères et européennes.

M. Hervé de Charette, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

EXPLICATIONS DE VOTE (p. 852)

MM. François Rochebloine, Pierre Lequiller, Pierre Moscovici, Jean-Claude Sandrier.

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 854)

## PRÉSIDENCE DE Mme CATHERINE GÉNISSON

### 2. Modification de l'ordre du jour prioritaire (p. 855).

### 3. Convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles (n<sup>os</sup> 170, 680) (p. 855).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 855)

### 4. Convention fiscale France-Éthiopie (n<sup>os</sup> 184, 603) (p. 855).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 855)

### 5. Convention européenne sur l'élimination des doubles impositions (n<sup>os</sup> 187, 602) (p. 855).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 855)

### 6. Accord France-Algérie sur l'espace extra-atmosphérique (n<sup>os</sup> 249, 604) (p. 855).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 856)

### 7. Convention de coopération culturelle France-Maroc (n<sup>os</sup> 300, 681) (p. 856).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 856)

### 8. Accord France-Australie sur la pêche (n<sup>os</sup> 443, 686) (p. 856).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 856)

### 9. Règlement sécurité de la liaison fixe trans-Manche (n<sup>os</sup> 500, 684) (p. 856).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 856)

### 10. Convention du Conseil de l'Europe sur le terrorisme (n<sup>os</sup> 516, 580) (p. 856).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 856)

### 11. Convention d'extradition France-Corée (n<sup>os</sup> 519, 685) (p. 856).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 856)

### 12. Accord France-Hong-Kong sur le transfèrement des personnes condamnées (n<sup>os</sup> 520, 605) (p. 856).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 856)

### 13. Accord France-États-Unis sur l'espace extra-atmosphérique (n<sup>os</sup> 521, 581) (p. 857).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 857)

### 14. Accord sur les privilèges et immunités de l'organisation ITER (n<sup>os</sup> 674, 679) (p. 857).

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 857)

### 15. Accord de transport aérien entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique (n<sup>os</sup> 668, 682) (p. 857).

Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.

Mme Nicole Ameline, rapporteure de la commission des affaires étrangères.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 859)

MM. Yanick Paternotte,

Jérôme Lambert.

Mme la secrétaire d'État.

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 861)

### 16. Accord européen sur le transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (n<sup>os</sup> 517, 601) (p. 861).

Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.

M. Jean-Marie Demange, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 864)

M. Marc Dolez,

Mme Françoise Branget.

Mme la secrétaire d'État.

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 866)

### 17. Accord France-Turquie sur les investissements (n<sup>os</sup> 518, 621) (p. 866).

Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme

M. Jean-Michel Ferrand, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 868)

MM. François Rochebloine,

Pierre Lequiller,

Mme Françoise Olivier-Coupeau.

Mme la secrétaire d'État.

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 871)

### 18. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 871)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. BERNARD ACCOYER

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

*(La séance est ouverte à quinze heures.)*

1

## RATIFICATION DU TRAITÉ DE LISBONNE

### Explications de vote et vote sur un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle les explications de vote et le vote par scrutin public sur l'article unique du projet de loi autorisant la ratification du traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne, le traité instituant la Communauté européenne et certains actes connexes (n<sup>os</sup> 690, 691).

Avant de passer aux explications de vote, je donne la parole à M. Bernard Kouchner, ministre des affaires étrangères et européennes.

**M. Bernard Kouchner, ministre des affaires étrangères et européennes.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, nous avons vivement et longuement débattu. Depuis le référendum de 2005, nous avons le sentiment d'un manque et d'une panne. Nous étions tous décidés à combler ce vide.

**M. Jean-Pierre Brard.** Un trou avec du vide autour !

**M. le ministre des affaires étrangères et européennes.** Ce fut fait hier, dans la diversité, avec talent et pugnacité. Je vous en remercie.

Mais ce qui est encore plus nécessaire, c'est d'autoriser la ratification du traité de Lisbonne. Nous donnerons ainsi à l'Europe le signal qu'elle attend depuis longtemps, au même titre que des explications sur le « non » au référendum.

De vos interventions, marquées dans leur diversité par la passion, nous avons retenu qu'il était nécessaire de prolonger le débat. Le Gouvernement sera encore plus attentif qu'auparavant à ce que vos suggestions, vos idées, vos refus, vos critiques puissent nourrir le débat au sein de la représentation nationale, fournir des explications et contribuer à maintenir le respect de nos idéaux. Je suis certain que chacun, à son niveau, travaillera pour que nous continuions dans ce sens.

**M. Jacques Desallangre.** Celui d'une Europe ultra-libérale !

**M. le ministre des affaires étrangères et européennes.** Les Français attendent beaucoup de la présidence française de l'Union au deuxième semestre et des propositions qui seront alors faites.

J'ai bien compris que chacun se déterminerait selon son cœur, dans la liberté de vote enfin retrouvée.

**M. Jean-Pierre Brard.** Ce n'est pas du grand Kouchner !

**M. le ministre des affaires étrangères et européennes.** L'Europe, vous le savez, se construit souvent aux dépens de soi-même.

**M. Roland Muzeau.** Aux dépens des Français, oui !

**M. le ministre des affaires étrangères et européennes.** Je vous remercie de votre vote, les Français vous en sauront gré.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Tu parles !

**M. le ministre des affaires étrangères et européennes.** Cette Europe, c'est ce que l'on peut attendre d'un nouveau monde ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

**M. le président.** La parole est à M. Hervé de Charette, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

**M. Hervé de Charette, rapporteur de la commission des affaires étrangères.** Monsieur le président, monsieur le ministre des affaires étrangères et des affaires européennes, monsieur le secrétaire d'État chargé des affaires européennes, chers collègues, nous voici arrivés au terme de ce débat qui présentait une très grande importance pour chacun d'entre nous. Mais plus important encore est le vote auquel nous allons participer en ce début d'après-midi du 7 février 2008.

**M. Jean-Claude Sandrier.** On s'en souviendra !

**M. Hervé de Charette, rapporteur.** Il s'agit tout d'abord de mettre un terme à la crise ouverte en Europe par le rejet du projet de Constitution européenne, qui a paralysé l'ensemble des pays de l'Union dans leurs efforts communs depuis maintenant plus de deux ans.

Pour sortir de cette crise, nous entendons respecter le vote de nos électeurs, comme on doit le faire en démocratie,...

**M. Pierre Gosnat.** Et le respect du référendum ?

**M. Hervé de Charette.** ... mais sans renoncer à la force de l'engagement de la France dans le projet européen. C'est l'équilibre subtil que réalise le projet de traité qui nous est soumis.

Il s'agit ensuite de remettre la France à la place qui est la sienne dans l'Europe de toujours : une place de premier plan, où elle exerce des responsabilités particulières, non seulement à l'égard de son propre destin mais à l'égard de l'avenir de l'Union européenne tout entière et de chacun de ses membres.

**M. Jean-Claude Sandrier.** C'est l'Europe vassale !

**M. Hervé de Charette.** Il s'agit également d'ouvrir pour l'Europe d'aujourd'hui des perspectives nouvelles. Nous ne pouvons nous contenter de répéter inlassablement le modèle établi par Robert Schuman et Jean Monnet, il y a cinquante ans, il convient d'élaborer un projet nouveau. Et pour cela, monsieur le ministre, les débats que vous nous avez promis seront bien nécessaires.

Enfin, nous sommes ici pour approuver le projet dont le mérite revient d'abord au Président de la République : il l'avait annoncé durant sa campagne électorale et a tenu ses engagements en un temps record. Ne boudons pas notre plaisir, chers collègues !

Je souhaite seulement, car cela aura une grande importance pour l'avenir, qu'au-delà des divergences politiques, voire politiciennes, qui peuvent nous opposer, nous soyons nombreux et nombreuses sur ces bancs, du côté de la majorité – ce qui va de soi, car elle est unie (*Exclamations et rires sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*) –, comme de l'opposition, à approuver ce projet de traité, quelles que soient les réserves que chacun a pu émettre. Voilà qui serait bon pour l'Europe ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

### Explications de vote

**M. le président.** Dans les explications de vote, la parole est à M. François Rochebloine pour le groupe Nouveau Centre.

**M. François Rochebloine.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, en autorisant, comme ils vont le faire dans un instant, la ratification du traité de Lisbonne, les députés du groupe Nouveau Centre se réjouissent de donner un nouvel élan à l'Union européenne.

Je le redis une fois encore : contrairement à ce que voudraient faire croire les partisans du « non », on ne peut dénoncer les traités européens comme s'ils étaient des accords internationaux de type classique. On ne peut faire comme si la France était seule, dominatrice, comme si elle pouvait se passer de ses partenaires et voisins européens pour bâtir un avenir qui ne s'inscrirait pas dans l'Europe.

L'Europe a de la même manière besoin de la France. Elle ne pourrait poursuivre son développement si l'un des États fondateurs, la patrie de Robert Schuman, restait en retrait. Le soutien actif de la France est indispensable à la vie des institutions européennes. Avec le traité de Lisbonne, notre pays revient dans le jeu ; mieux, il contribue à en améliorer les règles.

La France est naturellement une puissance européenne. Le cadre européen lui donne les moyens de faire progresser ses idées et ses préoccupations en association avec d'autres États membres. Le partenariat franco-allemand, conçu en dehors des instances communautaires – mais qui en a été et en reste le moteur –, l'initiative franco-britannique en matière de défense, l'appel de Rome en faveur de l'Union de la Méditerranée, constituent autant de relais pour des initiatives qu'il est de l'intérêt de la France de faire partager. L'entrée en vigueur du traité de Lisbonne garantit que de ces actions conjointes se poursuivront. Elles dynamiseront l'Europe.

L'Europe, par sa cohésion politique et culturelle, doit devenir dans le monde un exemple de paix et un facteur de stabilisation. Avec des ambitions certes plus modestes, mais plus réalistes que le traité constitutionnel, le traité de Lisbonne favorise le développement d'initiatives communes dans le domaine de la politique étrangère et de la défense. Les nations de l'Europe doivent bâtir un destin commun face aux grandes puissances qui se partagent le monde : les États-unis, bien sûr, la Russie, partenaire exigeant et difficile, mais aussi les pays dits « émergents », dont la puissance économique appelle un prolongement politique, la Chine, l'Inde, le Brésil.

Voici au moins trois raisons de fond qui poussent les députés du groupe Nouveau Centre à envisager positivement la ratification de ce traité.

Qu'il me soit permis, également, de saluer les dispositions qui renforcent l'implication des parlements nationaux dans les procédures communautaires. Il incombera à notre assemblée de mettre en œuvre, conformément à ses traditions, les responsabilités nouvelles que lui confère le traité : ce sera l'une de nos tâches dans les mois à venir.

La ratification du traité de Lisbonne est de bon augure pour la présidence française de l'Union européenne qui commence, rappelons-le, le 1<sup>er</sup> juillet prochain. Aussi le groupe Nouveau Centre apportera-t-il avec enthousiasme ses suffrages à ce projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Nouveau Centre et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** La parole est à Pierre Lequiller, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

**M. Pierre Lequiller.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, en ce jour historique, le groupe UMP est fier. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

**M. Roland Muzeau.** Fier de trahir le peuple français ?

**M. Pierre Lequiller.** Fier de voter pour la troisième fois « oui » au traité de Lisbonne : le 16 janvier dans cet hémicycle, puis le 4 février à Versailles et aujourd'hui pour la ratification du traité.

**M. Jean-Pierre Brard.** Amen !

**M. Pierre Lequiller.** Fier parce que c'est la seule attitude cohérente, responsable et positive pour la relance de l'Europe.

**M. Jean-Pierre Brard.** Amen !

**M. Pierre Lequiller.** Pour nous, c'est résolument dans l'Europe que se joue le destin de la France comme c'est de la France et de ses vingt-six partenaires que dépend le destin de l'Europe.

Nous respectons bien sûr le vote du peuple français en 2005.

**M. Roland Muzeau.** Ah bon ?

**M. Pierre Lequiller.** Le Président de la République a réussi à introduire des modifications dans le traité prenant en compte les inquiétudes et critiques exprimées pendant le débat référendaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**Plusieurs députés du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.** Mensonge !

**M. Pierre Lequiller.** Mais, aujourd'hui, cessons de regarder l'Europe à travers le prisme franco-français. Le véritable enjeu, ce n'est pas le mode de ratification, même si la Constitution française prévoit deux modes juridiquement égaux et même si le candidat Nicolas Sarkozy avait annoncé partout, loin de toute démagogie électorale, qu'il passerait par la voie parlementaire.

**M. Jean-Pierre Brard.** Dupanloup !

**M. Pierre Lequiller.** Il a été élu sur cet engagement, la majorité UMP aussi.

**M. Jean-Paul Lecoq.** On verra ce que ça donne !

**M. Pierre Lequiller.** Pour sortir de l'impasse, il fallait faire vite et aller de l'avant parce que la crise avait trop duré. L'Europe consiste à tendre la main aux autres. N'oublions pas que dix-huit pays avaient voté « oui ».

**M. Pierre Gosnat.** Non, il n'y a pas eu de vote partout !

**M. Pierre Lequiller.** N'oublions pas qu'ils ont accepté de voter à nouveau, car il ne s'agit pas du même texte. (*Exclamations sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Mes chers collègues, le véritable enjeu qui devrait nous rassembler sur tous les bancs, c'est de restaurer la place de la France en Europe au moment où elle va prendre la présidence de l'Union. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. Jean-Pierre Brard.** Le mensonge est un péché !

**M. Pierre Lequiller.** Cette présidence sera essentielle par ses priorités mais aussi déterminante parce qu'elle sera sans doute la dernière avant que l'Europe se dote d'un président stable de l'Union le 1<sup>er</sup> janvier 2009. Ce sera l'occasion de débattre dans tout notre pays de l'enjeu européen avant les élections européennes de 2009.

Nous nous demandons souvent ce que l'Europe peut nous apporter ; aujourd'hui, c'est l'occasion de nous demander ce que nous pouvons apporter à l'Europe

Au-delà des clivages partisans, en ce moment historique, il faut se rappeler que la belle idée européenne est née en France avec Jean Monnet. Elle mérite mieux que d'obscurs calculs internes (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire – Protestations sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine*), elle n'a que faire des considérations politiques sans lendemain. Elle mérite engagement, conviction, clarté.

Au terme d'un débat de qualité, en votant « oui » massivement, le groupe UMP veut porter haut les couleurs mêlées de la France et de l'Europe. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, je fais d'ores et déjà annoncer le scrutin sur l'article unique du projet de loi dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

**M. Roland Muzeau.** Dépêchez-vous de trahir le peuple !

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Moscovici, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

**M. Pierre Moscovici.** Messieurs les ministres, nous allons voter dans quelques minutes le projet de loi autorisant la ratification du traité de Lisbonne, au terme d'une discussion qui a été quelque peu escamotée. Car, convenez qu'un débat de nuit suivi d'une matinée, c'est extrêmement peu au regard de l'importance du moment.

Nous allons ratifier ce traité par voie parlementaire et non par voie référendaire. Sur ce point, je dois dire à M. Copé, qui n'est jamais avare de mesquineries, qu'il lit mal les blogs. Si je suis, pour ma part, assez peu ami du référendum, je considère qu'il était absolument indispensable en l'occurrence, pour la simple raison que le peuple s'était prononcé sur un traité de même nature en 2005 et que, comme l'a dit fort justement Didier Maus que l'on ne peut soupçonner d'appartenir à ma famille politique : « Ce que le peuple a fait, il est difficile que le Parlement le défasse ». C'est pourquoi nous continuons à regretter, même si ce n'est pas le seul objet de notre vote d'aujourd'hui, que vous ayez refusé le référendum.

**M. Pierre Lellouche.** Vous avez dit le contraire !

**M. Pierre Moscovici.** Mais en 1992, au sujet du traité de Maastricht, comme en 2005 à propos du traité constitutionnel, c'est après que le Parlement eut révisé la Constitution et ratifié les traités que les présidents de la République François Mitterrand puis Jacques Chirac avaient décidé le référendum. Il reste une chance à l'actuel Président de la République de faire de même. En aura-t-il le courage ? Entendra-t-il ce message ? On m'objectera encore qu'il s'est engagé pendant la campagne. Nous verrons : il sera jugé sur cet engagement.

La réforme était indispensable parce que l'Europe à vingt-sept fonctionne mal, qu'elle est paralysée par l'unanimité, parce qu'il fallait lui donner des institutions plus démocratiques et plus efficaces. C'est parce que le traité de Lisbonne répond à ce cahier des charges qu'il permet ce progrès limité, mais qu'il n'est que cela, que le groupe socialiste, dans sa majorité, le ratifiera.

**M. Maxime Gremetz.** C'est scandaleux ! Mesdames, messieurs de la droite, vous devriez applaudir !

**M. Pierre Moscovici.** Il va le faire malgré les lacunes de ce texte, malgré ses retards, malgré ses exemptions, malgré son défaut d'ambition. Il va le faire en étant conscient que ce traité n'est pas la fin de l'histoire européenne, qu'il n'est qu'une base sur laquelle construire.

Il va falloir faire appliquer l'esprit de la charte des droits fondamentaux, et ce n'est pas avec la politique d'immigration que vous menez qu'on le fait.

Il va falloir...

**M. Pierre Lellouche.** Être courageux !

**M. Pierre Moscovici.** ... se saisir du protocole sur les services publics pour élaborer une directive-cadre sur les services publics.

Il va falloir concrétiser l'engagement dont vous vous targuez de ne plus considérer la concurrence libre et non faussée comme objectif mais comme instrument pour modifier la politique dogmatique en la matière.

Il va falloir une vraie politique étrangère qui accepte de se confronter à d'autres.

Il va falloir procéder aux justes nominations. Comme l'a dit de manière courageuse le président des affaires étrangères, le président du Conseil européen ne peut pas appartenir à un pays qui ne respecte pas toutes les disciplines de l'Europe, qui n'est ni dans la zone Schengen ni dans la zone euro. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) Quels que soient les talents de M. Blair, sa candidature ne peut être soutenue par la France.

Selon les orateurs qui m'ont succédé, il paraîtrait que ce traité serait le retour de la France en Europe. Je l'espère bien ! Mais au moment où va commencer la présidence française, il faut se rappeler qu'une présidence ne réussit que si elle est modeste, que si elle respecte les autres, que si elle est exemplaire, et elle ne l'est pas quand la France entend s'approprier seule le mérite de ce traité. En réalité, ce n'est pas le Président de la République qui en est l'auteur, mais vingt-sept États membres, et c'est la présidence allemande qui a mis le point final. Vous devriez le rappeler, car un peu de modestie et de partage ne nuisent pas.

**M. Pierre Lellouche.** Vous parlez de modestie, mais c'est vous qui avez fait échouer le référendum !

**M. Pierre Moscovici.** J'ajoute que vous serez jugés non sur vos déclarations, mais sur les résultats de la présidence française, notamment en termes de progression du modèle social européen.

Un traité, quel qu'il soit, n'est pas un projet ni une politique. Une fois ce traité ratifié, c'est à cela que nous devons nous atteler, vous avec la présidence française, nous en contrôlant et en jugeant les résultats de cette présidence. C'est sur la base de ce traité que nous devons bâtir notre projet européen, à commencer par les élections européennes de 2009 qui sont décisives.

En disant que nous allons majoritairement ratifier ce traité, j'ai envie d'utiliser cette formule : ce n'est qu'un début ; continuons le combat européen ! (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

**M. Maxime Gremetz.** Mesdames, messieurs de la majorité, vous devriez applaudir !

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Sandrier, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

**M. Jean-Claude Sandrier.** Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, cette journée restera dans l'histoire comme une journée noire pour la démocratie (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*), pour l'Europe et pour la France.

Une journée noire pour la démocratie car, en refusant à notre peuple le droit de s'exprimer à nouveau par référendum, vous lui jetez à la figure une marque de défiance rarement égalée.

**M. Nicolas Dupont-Aignan et M. Jean Lassalle.** Très bien !

**M. Jean-Claude Sandrier.** C'est un événement exceptionnel : l'Assemblée nationale élue selon un mode de scrutin aujourd'hui discuté va censurer le peuple français ! Cet acte de défiance a été traduit par cette phrase prononcée ici même le 11 décembre dernier par M. Kouchner : « Quant au bien-fondé d'un référendum, il y en a déjà eu un, on a vu le résultat ! » Ces propos indignes traduisent bien la volonté du Président de la République d'empêcher que des Français ne votent à nouveau sur un texte similaire au précédent.

Ainsi, non seulement le Gouvernement de la France marque sa défiance envers le peuple mais, pour tenter de se justifier, il ment aux Français car ce texte est fondamentalement le même que celui qui a été rejeté le 29 mai 2005. Il suffit pour s'en convaincre d'écouter les principaux responsables politiques européens : Angela Merkel, qui considère que « la substance de la Constitution est maintenue », M. Zapatero que « nous n'avons abandonné aucun point important » et le Premier ministre du Danemark que « ce qui est bien, c'est que des éléments symboliques aient été retirés et que ce qui a réellement de l'importance, le cœur, soit resté ». Enfin, pour le père de la Constitution européenne, M. Giscard d'Estaing, « ce texte est en fait le retour d'une grande partie de la substance du traité constitutionnel ».

Dire que 53 % des Français, en votant pour le candidat Sarkozy et ses deux cents propositions auraient accepté de renoncer au référendum est un argument grotesque. D'ailleurs, à quel Nicolas Sarkozy faut-il se fier ? À celui qui, le 9 mai 2004 déclarait : « A chaque grande étape de l'intégration européenne, il faut solliciter l'avis du peuple », à celui qui a dit qu'il serait le président du pouvoir d'achat ou à celui qui renie ses discours ?

Ces choix politiques sont graves pour la crédibilité des responsables politiques, pour la démocratie.

Mais il y a peut-être plus grave encore : en refusant à nos concitoyens de se prononcer sur la construction européenne, c'est en fait celle-ci que vous condamnez. Imposer une Europe sans l'avis des peuples directement consultés par référendum, c'est imposer une Europe sans les peuples, voire contre les peuples. C'est donc une Europe sans avenir.

Pourtant, plusieurs signes ont été envoyés, notamment par les peuples français et néerlandais, mais pas seulement. Ces signes auraient pu, auraient dû vous alerter sur le manque de soutien, la méfiance pour ne pas dire plus à l'égard de cette Europe dominée par un monde financier irresponsable et que vous voulez imposer à tout prix.

Lundi, à Versailles, le Premier ministre s'en prenait à ceux qui allaient voter non, les accusant de ne pas vouloir relancer l'Europe. C'est une belle façon d'esquiver la seule question qui compte : relancer l'Europe, oui, mais laquelle ? Une Europe de progrès social ? Mais alors, ce n'est pas l'Europe du dumping social et des paradis fiscaux. Une Europe de la coopération ? Mais alors ce n'est pas l'Europe de la concurrence libre et non faussée. Une Europe de l'égalité ? Mais alors ce n'est pas l'Europe des services publics soumis aux règles de la concurrence. Une Europe de l'indépendance ? Mais alors ce n'est pas celle de la soumission à l'OTAN. Une Europe dans laquelle le travail serait mieux rémunéré que le capital ? Mais alors ce n'est pas celle de la poursuite du renforcement de la libre circulation des capitaux. Cette Europe ultracapitaliste, on sait ce qu'elle signifie pour la France : pouvoir d'achat en baisse pour la majorité de nos concitoyens et pression sur les salaires, recul social généralisé sur les retraites, la sécurité sociale, le droit au travail, la multiplication des délocalisations, le développement de la précarité et des inégalités.

Vous construisez l'Europe du fric pour promouvoir la France du fric, celle de l'argent qui rend fou, selon l'expression d'un prix Nobel d'économie.

Parce que nous voulons une autre France, celle de l'égalité, de la solidarité, de la liberté, nous voulons une autre Europe, une Europe sociale, celle d'une juste répartition des richesses, garantie d'une Europe de paix durable. C'est pourquoi les élus communistes et républicains voteront contre la ratification du traité de Lisbonne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

**M. Jean Lassalle et M. Nicolas Dupont-Aignan.** Très bien !

#### Vote sur l'article unique

**M. le président.** Nous allons maintenant procéder au scrutin public, précédemment annoncé, sur l'article unique du projet de loi.

Je rappelle que le vote est strictement personnel.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**M. le président.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	410
Nombre de suffrages exprimés .....	388
Majorité absolue .....	195
Pour l'adoption .....	336
Contre .....	52

L'article unique du projet de loi est adopté. (*Applaudissements sur la plupart des bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre. – Applaudissements sur quelques bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

**Suspension et reprise de la séance**

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

*(La séance, suspendue à quinze heures vingt-cinq, est reprise à quinze heures quarante, sous la présidence de Mme Catherine Génisson.)*

**PRÉSIDENTE DE Mme CATHERINE GÉNISSON,**  
vice-présidente

**Mme la présidente.** La séance est reprise.

2

**MODIFICATION DE L'ORDRE  
DU JOUR PRIORITAIRE**

**Mme la présidente.** M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement m'a fait connaître que l'ordre du jour prioritaire était ainsi modifié :

Le mercredi 26 mars, l'après-midi, après les questions au Gouvernement, et le soir, l'Assemblée examinera la proposition de loi relative à la journée de solidarité.

3

**CONVENTION SUR LA LOI APPLICABLE  
AUX OBLIGATIONS CONTRACTUELLES****Vote sur un projet de loi**

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi autorisant la ratification de la convention relative à l'adhésion des nouveaux États membres de l'Union européenne à la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles, ouverte à la signature à Rome le 19 juin 1980, ainsi qu'aux premier et deuxième protocoles concernant son interprétation par la Cour de justice des Communautés européennes (n<sup>os</sup> 170 et 680).

Conformément à l'article 107 du règlement, je vais mettre aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

4

**CONVENTION FISCALE FRANCE – ÉTHIOPIE****Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat**

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique

d'Éthiopie en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (n<sup>os</sup> 184 et 603).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

5

**CONVENTION EUROPÉENNE  
SUR L'ÉLIMINATION DES DOUBLES  
IMPOSITIONS****Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat**

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification d'une convention relative à l'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie et de la République slovaque à la convention relative à l'élimination des doubles impositions en cas de correction des bénéfices d'entreprises associées (n<sup>os</sup> 187 et 602).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

6

**ACCORD FRANCE – ALGÉRIE  
SUR L'ESPACE EXTRA-ATMOSPHÉRIQUE****Vote sur un projet de loi**

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif à la coopération dans le domaine de l'étude et de l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique à des fins pacifiques (n<sup>os</sup> 249 et 604).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

7

### CONVENTION DE COOPÉRATION CULTURELLE FRANCE – MAROC

#### Vote sur un projet de loi

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention de partenariat pour la coopération culturelle et le développement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume du Maroc (n<sup>os</sup> 300 et 681).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

8

### ACCORD FRANCE – AUSTRALIE SUR LA PÊCHE

#### Vote sur un projet de loi

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Australie relatif à la coopération en matière d'application de la législation relative à la pêche dans les zones maritimes adjacentes aux Terres australes et antarctiques françaises, à l'île Heard et aux îles Mac Donald (n<sup>os</sup> 443 et 686).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

9

### RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DE LA LIAISON FIXE TRANS-MANCHE

#### Vote sur un projet de loi

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi autorisant l'approbation du règlement de la Commission intergouvernementale concernant la sécurité de la liaison fixe trans-Manche (n<sup>os</sup> 500 et 684).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

10

### CONVENTION DU CONSEIL DE L'EUROPE POUR LA PRÉVENTION DU TERRORISME

#### Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification d'une convention du Conseil de l'Europe pour la prévention du terrorisme (n<sup>os</sup> 516 et 580).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

11

### CONVENTION D'EXTRADITION FRANCE-CORÉE

#### Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de la convention d'extradition entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Corée (n<sup>os</sup> 519 et 685).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

12

### ACCORD FRANCE – HONG KONG SUR LE TRANSFÈREMENT DES PERSONNES CONDAMNÉES

#### Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine sur le transfert des personnes condamnées (n<sup>os</sup> 520 et 605).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*



13

### ACCORD FRANCE – ÉTATS-UNIS SUR L'ESPACE EXTRA-ATMOSPHÉRIQUE

#### Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifié, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord-cadre entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif à la coopération dans le domaine de l'exploration et de l'utilisation de l'espace extra-atmosphérique à des fins pacifiques (n<sup>os</sup> 521 et 581).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

14

### ACCORD SUR LES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS DE L'ORGANISATION ITER

#### Vote sur un projet de loi adopté par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle le vote, selon la procédure d'examen simplifiée, sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'organisation internationale ITER pour l'énergie de fusion relatif au siège de l'organisation ITER et aux privilèges et immunités de l'organisation ITER sur le territoire français (n<sup>os</sup> 674 et 679).

Conformément à l'article 107 du règlement, je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

*(L'article unique du projet de loi est adopté.)*

15

### ACCORD DE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

#### Discussion d'un projet de loi

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et les États-Unis d'Amérique, d'autre part (n<sup>os</sup> 668 et 682).

La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** Madame la présidente, madame la rapporteure de la commission des affaires étrangères, mesdames, messieurs les députés, l'accord de transport

aérien dont la ratification est aujourd'hui soumise à votre autorisation est un accord majeur entre l'Union européenne et les États-Unis.

Les services aériens entre l'Union européenne et les États-Unis sont actuellement régis par une vingtaine d'accords bilatéraux entre les États membres et les États-Unis, qui contiennent des dispositions que la Cour de justice des Communautés européennes a jugées incompatibles avec le droit communautaire, et plus particulièrement avec les prescriptions du traité instituant la Communauté européenne relative à la liberté d'établissement.

Dans la situation actuelle, un citoyen de l'Union qui souhaite se rendre aux États-Unis depuis un État membre est contraint d'emprunter soit une compagnie américaine, soit une compagnie ayant la nationalité de cet État membre. Parce que de tels accords aboutissaient à une discrimination entre les compagnies européennes sur la base de la nationalité, la Cour de justice les a jugés illégaux.

C'est donc d'abord pour créer un nouveau cadre juridique conforme aux traités entre l'Union et les États-Unis que la Commission européenne a reçu, en juin 2003, un mandat de négociation du Conseil des ministres chargé des transports. Celui-ci fixait comme objectif l'établissement d'un espace aérien sans frontières entre l'Union européenne et les États-Unis, avec la perspective d'aboutir à un marché unique des services aériens de part et d'autre de l'Atlantique.

Je ne vous cacherai pas que, comme le commissaire européen aux transports, M. Jacques Barrot, l'a lui-même reconnu, ces négociations ont été longues et complexes ...

**M. François Rochebloine.** Et le commissaire n'a pas été le seul à le dire !

**Mme la secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** ... il n'a pas fallu moins de quatre années et onze sessions de négociations entre Européens et Américains pour aboutir à l'accord examiné aujourd'hui.

S'agissant du contenu, cet accord, dit « mixte » – car il comporte des dispositions relevant encore de la compétence des États membres – tend à libéraliser les échanges aériens entre l'Europe et les États-Unis. Il garantit aux transporteurs aériens communautaires la possibilité non seulement de fixer librement les tarifs et les capacités de leurs vols, mais surtout de voler librement au départ de tout État membre, indépendamment de leur nationalité. Se trouveront ainsi levées les contraintes réglementaires concernant l'aéroport d'Heathrow, où, en vertu d'un accord bilatéral datant de 1977, seules deux compagnies britanniques, British Airways et Virgin Atlantic, et deux compagnies américaines, American Airlines et United Airlines, avaient la possibilité de desservir les États-Unis au départ de Londres ; avec l'application du nouvel accord, toute compagnie communautaire, et en premier lieu Air France-KLM, pourra prendre position sur ce marché.

Je voudrais également souligner le caractère évolutif de cet accord : le présent texte n'est qu'une première étape, une seconde – qui doit se concrétiser par un autre accord – étant explicitement prévue à l'article 21. De ce fait, il peut par certains côtés laisser une impression d'inachèvement. Vous aurez notamment observé que la libéralisation du droit de cabotage – c'est-à-dire la possibilité pour une compagnie d'effectuer des vols à l'intérieur du territoire de l'autre partie – n'a pas été incluse dans ce premier accord, en raison de la volonté des États-Unis de réserver à leurs seules compagnies l'accès à leur marché intérieur. L'un des princi-

paux objectifs de l'accord de seconde étape sera précisément d'obtenir l'ouverture du marché intérieur américain aux compagnies européennes.

Cette ouverture passera sans doute par la levée des restrictions concernant la propriété et le contrôle des transporteurs aériens des États-Unis, ce qui permettrait aux capitaux communautaires de prendre le contrôle d'une compagnie américaine – ce qui est aujourd'hui impossible, la loi américaine limitant à 25 % des actions avec droit de vote la participation étrangère dans une compagnie aérienne. Cela dit, l'Europe a déjà obtenu pour ses investisseurs le droit de détenir plus de 50 % du capital d'une compagnie américaine, sans que cette détention soit présumée constituer un contrôle dudit transporteur. Réciproquement, l'Europe s'est réservée la possibilité de limiter à 25 % les prises de participation américaines au capital de sociétés européennes.

Nous devons par ailleurs nous réjouir que cet accord renforce la convergence réglementaire dans des domaines aussi importants que la sécurité, la sûreté ou la concurrence, et qu'il institue une coopération, certes encore timide, sur les questions d'environnement.

Il s'agit en définitive d'un accord équilibré qui représente, pour les cinq années à venir, des enjeux colossaux, estimés à 12 milliards d'euros de bénéfices, 80 000 emplois nouveaux de part et d'autre de l'Atlantique, et 26 millions de passagers supplémentaires. C'est à cette lumière que sa ratification par la France prend toute son importance.

Les parties prenantes se sont en effet engagées à ce que l'accord soit appliqué dès le 30 mars prochain, avant son entrée en vigueur définitive. Compte tenu de ses obligations constitutionnelles, la France ne pourrait être en mesure de le faire sans une rapide autorisation de ratification du Parlement. C'est pourquoi, mesdames, messieurs les députés, tout en vous remerciant, vous et votre rapporteur, de la diligence que vous avez mise à étudier ce texte après un préavis assez court du Gouvernement, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir autoriser la ratification de l'accord de transport aérien entre, d'une part, la Communauté européenne et ses États membres et, d'autre part, les États-Unis d'Amérique. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Nicole Ameline, suppléant M. Éric Raoult, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

**Mme Nicole Ameline,** suppléant M. Éric Raoult, rapporteur de la commission des affaires étrangères. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, après plus de quatre ans de négociations, l'Union européenne et les États-Unis sont parvenus à un accord, dit « Ciel ouvert », qui ouvre les couloirs aériens transatlantiques à davantage de concurrence. Avant d'aborder le contenu, j'aimerais évoquer brièvement le contexte dans lequel s'inscrit ce texte.

Le trafic aérien mondial ne cesse de se développer : en 2007, le trafic de passagers a enregistré une hausse globale de 6,6 % par rapport à 2006. Cette croissance est perceptible dans toutes les régions du monde ; en Europe, dont le trafic représente près de 40 % du trafic international, elle a été de 6,4 %, ce qui est proche de la moyenne mondiale.

Au-delà de ces chiffres, il faut insister sur les profondes mutations qu'a connues l'espace aérien européen depuis la fin des années 1980. En effet, une série d'actes législatifs a permis de créer, en moins de dix ans, un marché unique du transport aérien, au sein duquel les transporteurs aériens

européens sont libres de proposer leurs services, de fixer leurs prix et, depuis 1997, d'offrir des services de cabotage, c'est-à-dire des vols intérieurs. Cette libéralisation du marché intérieur de l'aviation s'est accompagnée de mesures visant à réorganiser l'espace aérien européen, dans le cadre de l'initiative « Ciel unique européen », lancée en 2004. Parallèlement à ces avancées, l'Union européenne a affirmé sa compétence dans le domaine des relations aériennes avec les pays tiers : c'est ainsi qu'ont été conclus, en juin 2006, un accord sur la création d'un espace aérien commun avec les pays partenaires du sud-est de l'Europe et, en décembre 2006, un accord sur le transport aérien avec le Maroc. C'est dans ce contexte global qu'intervient la négociation de l'accord entre l'Union européenne et les États-Unis.

Jusqu'à présent – je le rappelle après vous, madame la secrétaire d'État –, le transport aérien avec les États-Unis était régi par des accords bilatéraux que certains États membres avaient conclus avec les autorités américaines. Ces accords, qui contribuaient à la fragmentation du ciel européen, ont été jugés fin 2002 incompatibles avec la législation communautaire par la Cour de justice des Communautés européennes. Mandat a donc été donné à la Commission européenne de négocier un accord global avec les États-Unis. Commencées en juin 2003, ces négociations ont été difficiles, voire tendues, mais elles ont donné naissance à un projet d'accord, signé le 30 avril 2007, à l'occasion du sommet entre l'Union européenne et les États-Unis.

Qu'apporte cet accord ? À l'heure actuelle, se rendre aux États-Unis depuis la France n'est possible qu'en empruntant une compagnie française ou une compagnie américaine. En outre, tous les États membres n'ont pas conclu un accord « Ciel ouvert » avec les États-Unis, ce qui a pour conséquence de limiter le nombre de routes, par exemple en provenance d'Espagne, d'Irlande ou de Grèce. L'accord « Ciel ouvert » entre l'Union européenne et les États-Unis lève ces restrictions en permettant aux compagnies aériennes européennes, quelle que soit leur nationalité, de desservir n'importe quelle ville des États-Unis à partir de n'importe quelle ville d'Europe. Réciproquement, les compagnies aériennes américaines seront autorisées à desservir n'importe quelle ville européenne, puis à se diriger vers d'autres destinations. Je précise que cette libéralisation concerne au premier chef l'aéroport londonien d'Heathrow, d'où partent plus de 40 % des vols européens à destination des États-Unis.

Cet accord permet également aux compagnies aériennes européennes d'opérer sans restriction quant au nombre de vols, d'appareils et de routes, de fixer librement leurs prix en fonction du marché et de signer des accords de coopération.

Il vise, en outre, à renforcer la coopération entre les deux parties dans le domaine de la sécurité, de la sûreté, de la politique de la concurrence, des aides étatiques ainsi que de la protection des consommateurs et de l'environnement.

L'accord « Ciel ouvert » entre l'Union européenne et les États-Unis peut donc être considéré comme une étape décisive dans la réalisation d'un espace aérien transatlantique ouvert. Il reste cependant incomplet sur plusieurs points, ce qui explique qu'il contienne un engagement des deux parties à entamer, dans les deux mois suivant son entrée en vigueur, de nouvelles négociations afin de parvenir à un accord dit « de seconde étape ».

L'accord que nous examinons aujourd'hui n'est en effet qu'intermédiaire : son contenu doit évoluer, notamment sur la question du cabotage. Dans sa version actuelle, il ne

permet pas aux compagnies aériennes européennes d'effectuer des vols intérieurs aux États-Unis, alors que les compagnies américaines pourront assurer des liaisons entre pays européens, à condition de ne pas relier deux points à l'intérieur d'un même État membre. L'exclusion du cabotage du champ de l'accord limite la portée de la libéralisation des droits de trafic aérien.

Une seconde difficulté concerne la propriété des compagnies aériennes. En effet, la législation américaine dispose qu'une société étrangère ne peut détenir 25 % des actions à droit de vote d'une compagnie américaine et qu'elle ne peut la contrôler. Compte tenu de cette double contrainte, l'accord prévoit qu'une compagnie européenne peut détenir 50 % ou plus du capital d'un transporteur américain, sous la forme d'actions sans droit de vote, et sans que cette détention puisse être considérée comme constitutive d'un contrôle dudit transporteur. Malgré cet assouplissement, le droit des transporteurs aériens européens à exercer une influence réelle sur une compagnie américaine reste limité. C'est pourquoi l'accord rend plus difficiles les investissements des compagnies américaines au sein de leurs homologues européennes, en introduisant une limite équivalente de 25 %, qui, jusqu'alors, n'existait pas.

Eu égard à ces difficultés, l'accord du 30 avril 2007 appelle à la poursuite des négociations afin de supprimer les ultimes limitations à la libéralisation des droits du trafic aérien. Il fixe notamment un échéancier, suivant lequel, l'accord entrant provisoirement en vigueur le 30 mars 2008, la seconde phase de négociations doit commencer avant le 30 mai 2008 et s'achever fin 2010. Je précise que l'Union européenne s'est réservé le droit de suspendre certaines parties de l'accord si le dialogue ne permettait pas son approfondissement dans les trois prochaines années.

Malgré ces difficultés, je terminerai la présentation de l'accord « Ciel ouvert » en en soulignant les bénéfices attendus et en formulant un vœu quant à la conduite des prochaines négociations.

Il est tout d'abord incontestable qu'en mettant fin à la fragmentation du ciel européen, cet accord facilitera les échanges transatlantiques. Avec le rapprochement des deux plus grands marchés du transport aérien, c'est plus de 60 % du trafic aérien mondial qui est concerné. D'après la Commission européenne, la libéralisation des liaisons aériennes transatlantiques pourrait se traduire par une augmentation du nombre de passagers entre l'Europe et les États-Unis d'environ 26 millions de personnes en cinq ans, ainsi que par la création de 80 000 emplois.

Par ailleurs, cet accord pourrait servir de modèle à de futurs accords de même nature avec d'autres pays, contribuant ainsi à la libéralisation progressive du transport aérien international.

Mais, au-delà de ces bénéfices, je souhaiterais, madame la secrétaire d'État, appeler votre attention sur un aspect auquel je vous sais attachée : la protection de l'environnement. Dans une résolution sur l'accord en date du 14 mars 2007, le Parlement européen a souligné la nécessité, pour l'Union européenne et les États-Unis, de prendre des mesures effectives en vue de réduire les incidences négatives du secteur de l'aviation sur l'environnement, sans exclure au préalable tout instrument réglementaire, financier ou d'une autre nature pour atteindre cet objectif. Il me paraît indispensable que cette recommandation soit prise en compte dans les futures négociations, afin que l'accord de seconde étape avec nos partenaires américains accorde une place centrale aux questions environnementales.

Au-delà de ce vœu, et suite à l'avis favorable émis par la commission des affaires étrangères, je vous invite, mes chers collègues, à adopter le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

### Discussion générale

**Mme la présidente.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Yanick Paternotte, pour le groupe UMP.

**M. Yanick Paternotte.** Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique est un texte majeur en faveur de la libéralisation des échanges.

Cet accord, qui, comme cela vient d'être rappelé, a été longuement et âprement négocié – puisqu'il a nécessité quatre ans de négociations entre la Commission européenne, mandatée par le Conseil européen, et l'administration américaine –, a été signé le 30 avril 2007 à l'occasion du sommet entre l'Union Européenne et les États-Unis.

Cet accord, dit « de ciel ouvert » – *open sky* en anglais –, met fin aux différents accords bilatéraux qui avaient pu être conclus entre certains États membres de l'Union européenne – notamment la Grande-Bretagne – et l'administration américaine.

Je rappellerai rapidement ici les principes, déjà évoqués, de cet accord : les capacités et les routes aériennes sont libres – tel est l'esprit –, les prix sont déterminés par le marché, sauf cas très précis, et toutes les compagnies aériennes des États signataires opèrent dans des conditions de respect du principe de concurrence loyale et équitable.

À la signature du texte, Jacques Barrot, commissaire européen chargé des transports a déclaré : « C'est un bon accord ! Un bon accord pour les passagers, un bon accord pour les compagnies aériennes ! » Je suis tout à fait prêt à reprendre à mon compte cette déclaration : cet accord est effectivement une bonne nouvelle à plusieurs titres. C'en est une tout d'abord pour l'Union européenne qui pèse désormais face aux États-Unis dans les négociations internationales – je le dis d'autant plus volontiers que l'Assemblée vient de voter le projet de loi autorisant la ratification du traité de Lisbonne. C'en est une également pour les valeurs de concurrence et de liberté d'entreprendre et donc aussi pour le consommateur et son pouvoir d'achat. C'en est une aussi pour les échanges culturels, universitaires et donc humains, ce qui est à souligner. C'en est une enfin tant pour la compagnie nationale Air France-KLM et pour l'emploi lié à l'activité éco-aéroportuaire que pour Orly dont les élus souhaitent un maintien de l'activité aéronautique.

En effet, à l'heure où je vous parle, si vous souhaitez vous rendre aux États-Unis en partant de France, vous ne pouvez emprunter qu'une seule compagnie aérienne française ou américaine. L'accord va lever les différentes restrictions existantes : à compter de son entrée en vigueur, comme l'a rappelé Nicole Ameline, toute compagnie aérienne européenne ou américaine pourra exploiter une ligne entre n'importe quel aéroport américain et n'importe quel aéroport européen. Air France pourra ainsi desservir la ville de New York depuis Madrid, Francfort ou Londres, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. C'est du reste – je tiens à le rappeler – l'aéroport de Heathrow à Londres que cette libéralisation touchera le plus puisqu'il représente aujourd'hui 40 % des vols au départ de l'Europe vers les États-Unis. Jusque-là seules quatre compagnies aériennes – vous l'avez

rappelé, madame la secrétaire d'État – deux américaines et deux britanniques, pouvaient assurer des liaisons entre le Royaume-Uni et les États-Unis. Cela oblige bon nombre de Français à une escale ou à un changement à Londres pour voyager entre Paris et certaines villes des États-Unis.

Aux termes des principes que j'ai déjà énoncés de cet accord dit de « ciel ouvert », les compagnies aériennes seront libres de fixer leurs prix en fonction du marché, d'opérer sur le nombre d'appareils, de routes et de vols qu'elles souhaitent, sous réserve évidemment d'avoir reçu les autorisations d'atterrissage et de décollage, et de signer entre elles des accords de coopération.

Toutefois, bien que cela ait déjà été dit, je tiens à insister sur le fait que l'accord prévoit aussi d'autres dispositions en matière de coopération, de sûreté et de sécurité – ce qui est important compte tenu des années que nous avons traversées et des temps qui viennent –, de protection des consommateurs et surtout d'environnement.

En tant que maire de Sannois, je souhaiterais aborder l'enjeu environnemental majeur que représente le développement du trafic aérien. Je ne rappellerai qu'un chiffre : depuis 1990 – c'est-à-dire depuis le premier accord dit de « ciel ouvert » –, les émissions de CO<sub>2</sub> dues au trafic aérien ont augmenté de plus de 80 %. L'article 15 de l'accord précise que « les parties reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale », aspect du texte qui devrait être l'objet des négociations qui s'ouvriront en mai prochain. Cet article ne doit pas rester un vœu pieux !

En effet, même s'il doit dynamiser l'économie aéroportuaire et donc l'emploi, la mise en œuvre de cet accord créera, n'en doutons pas, une augmentation du trafic aérien dans des zones déjà fortement sous pression. Pour ne citer que quelques chiffres, de 2006 à 2007, le nombre de mouvements aériens a augmenté de 1,6 % à Orly et de 2 % à Roissy-Charles-de-Gaulle, le nombre des passagers passant dans ce même aéroport à 60 millions, ce qui représente une augmentation de 5,4 %. On peut évidemment se féliciter de l'augmentation, à Roissy, de l'export moyen : il n'en reste pas moins qu'elle s'est traduite pour les riverains de Roissy-Charles-de-Gaulle par 543 810 mouvements d'avions, soit 1 485 par jour !

La Commission européenne a estimé que l'accord « ciel ouvert » engendrerait un accroissement d'environ 26 millions du nombre des passagers en cinq ans tout en entraînant la création de près de 80 000 emplois. La protection environnementale des riverains est donc, plus que jamais, une ardente obligation ! C'est le sens des treize propositions que j'avais soumises au gouvernement français en octobre 2006, en vue d'appliquer le développement durable au domaine du transport aérien dans notre pays.

Je souhaite vivement que la conscience écologique issue du Grenelle de l'environnement accélère la prise en considération des nuisances que subissent les habitants des zones concernées, en termes de nuisances sonores, de pollution de l'air ou de problèmes de sécurité.

L'accord de « ciel ouvert » ne peut en effet se faire contre les attentes de nos concitoyens et des citoyens européens dans leur ensemble. Il suffit de leur demander leur avis ! Je comprends les inquiétudes des riverains face à un tel accord qui va doper les mouvements d'avions et donc accroître les nuisances. Plus que jamais, il est impératif de finaliser la charte de développement durable de Roissy-Charles-

de-Gaulle annoncée le 26 juin 2007 par Nicolas Sarkozy, Président de la République, lors de l'inauguration du satellite S3 de l'aéroport Charles-de-Gaulle

Député élu dans la circonscription de Roissy-en-France en Val-d'Oise, j'en appelle au Gouvernement afin qu'il prenne en considération nos demandes sur le sujet. L'entrée en vigueur de cet accord majeur pour la libéralisation des relations transatlantiques exige une relance urgente de cette charte.

Je ne reviendrai pas sur les deux restrictions que notre rapporteur a détaillées – restriction sur le cabotage et limitation de la participation au sein des compagnies aériennes américaines –, si ce n'est pour souhaiter qu'elles soient rapidement levées dans le cadre des négociations qui seront entamées quelques semaines après l'entrée en vigueur provisoire de cet accord, le 30 mars 2008.

Cet accord – je le répète – est un événement majeur pour le trafic aérien : il rapproche, ne l'oublions pas, les deux plus grands marchés mondiaux du transport aérien. Pour peu qu'il respecte les projets de développement durable que nous attendons tous, il sera un atout majeur pour notre développement économique.

Pour toutes ces raisons, et compte tenu des remarques que j'ai formulées, le groupe UMP votera en faveur du projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jérôme Lambert, pour le groupe SRC.

**M. Jérôme Lambert.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, même si nous pouvons saluer l'avancée que représente cet accord entre la Communauté européenne et les États-Unis, puisqu'il permet un meilleur accès des couloirs aériens transatlantiques à l'ensemble des compagnies aériennes – il autorise par exemple toutes les compagnies aériennes d'un pays membre de l'Union européenne, depuis n'importe quel aéroport européen, à effectuer des vols vers les États-Unis sans en limiter le nombre ni celui des appareils affectés à ces transports –, cet accord, toutefois, ne règle pas certaines questions, notamment en vue de rendre identiques pour les deux parties le contrôle et la propriété des transporteurs aériens ou d'instaurer une égalité de traitement en matière de cabotage, afin de permettre l'égalité d'accès au marché intérieur de chacune des parties.

C'est dire que cet accord n'est qu'un premier pas et qu'il appelle la poursuite des négociations, l'ouverture de celles-ci étant d'ailleurs prévue dans les deux mois de son entrée en vigueur, à partir du 30 mars prochain.

L'histoire ne pouvant pas dire aujourd'hui si elles aboutiront, et alors que quatre années de négociations difficiles ont déjà été nécessaires à la signature de cet accord partiel, nous pouvons nous attendre à voir surgir de nouvelles difficultés dans cette prochaine période de discussions, au cours de laquelle les États-Unis s'efforceront, à notre détriment, de conserver leurs avantages concurrentiels.

Historiquement, les transports aériens transatlantiques étaient fondés sur des accords bilatéraux conclus entre chaque État européen et les États-Unis. Mais, en 2002, la Cour de justice des Communautés européennes a confirmé l'incompatibilité de ce système hétérogène avec le droit communautaire concernant le Marché unique, ces accords créant un désavantage commercial pour les compagnies aériennes des pays qui n'avaient pas conclu d'accord bilatéral.

C'est pourquoi un mandat de négociation a été confié à la Commission en vue de négocier un accord global avec les États-Unis, afin d'établir un espace aérien sans frontières.

Il convient de noter que cet accord, qui couvrira plus de 60 % du trafic aérien mondial, ouvrira à ce marché de nouvelles perspectives de croissance grâce à une plus grande souplesse dans le choix des dessertes des compagnies aériennes et à l'augmentation des liaisons transatlantiques.

Pour illustrer l'évolution importante que produira cet accord, on peut rappeler que les compagnies aériennes européennes ne peuvent actuellement assurer la liaison avec les États-Unis que depuis leur pays d'origine : or cet accord met fin à ces restrictions. Il permettra ainsi aux compagnies aériennes européennes de desservir n'importe quel aéroport des États-Unis à partir de n'importe quel aéroport européen, faculté qu'auront également les compagnies américaines, avec la possibilité de desservir ensuite d'autres destinations européennes. De plus, le présent accord permettra aux compagnies aériennes de l'Union européenne d'opérer sans restriction sur le nombre de vols, d'appareils et de routes aériennes. Toutefois nos compagnies européennes se voient encore en l'état privées du droit d'assurer un trafic de cabotage aux États-Unis.

Cette ouverture du trafic aérien passe également par la liberté de tarification en fonction du marché, les compagnies américaines devant toutefois respecter la réglementation européenne pour les tarifs intra-européens.

L'accord porte en outre sur des questions très importantes de sûreté et de sécurité, en organisant une coopération entre les parties en la matière. Nous y trouvons aussi des points relatifs à la politique de concurrence, à la réglementation des subventions et des aides des États et à la protection des consommateurs et de l'environnement.

Cet accord présente donc des avancés, qui ne doivent pas masquer quelques insuffisances nécessitant de tendre à un meilleur équilibre dans le cadre des négociations futures, en termes – je le rappelle – de cabotage aux États-Unis et de propriété et de contrôle des compagnies aériennes, celles-ci devant répondre à des règles plus contraignantes de la part des États-Unis.

Compte tenu des enjeux encore en discussion, l'Union européenne s'est réservé le droit de suspendre certaines dispositions de l'accord si le dialogue ne permettait pas son approfondissement harmonieux dans les trois ans qui viennent.

Ce texte est encore loin d'être parfait, mais il marque une réelle évolution dans un intérêt réciproque. Le groupe socialiste, radical et citoyen l'adoptera en l'état, tout en restant vigilant quant à la suite des négociations à venir.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme la secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** Madame Ameline, monsieur Paternotte, il est vrai que la croissance du trafic induite par la libéralisation des services aériens entre l'Europe et les États-Unis pourrait avoir des conséquences négatives sur l'environnement, notamment en termes de nuisances sonores et d'émissions gazeuses. Cette question sera du reste un des enjeux majeurs des négociations de l'accord de seconde étape qui s'ouvriront en mai 2008.

J'appelle toutefois votre attention sur les initiatives qui ont d'ores et déjà été prises, lesquelles soulignent l'engagement du Gouvernement sur les questions environnemen-

tales. C'est ainsi que la France soutient la proposition de la Commission européenne pour l'intégration de l'aviation dans le système d'échange de permis d'émissions de la Communauté dès 2011. De plus, le mercredi 6 février, la Communauté européenne a lancé le programme *Clean sky* – « Ciel propre » –, qui est doté, à partir de 2008, de 1,6 milliard d'euros sur sept ans. Largement soutenu par la France, ce projet vise à faire émerger et à valider les meilleures technologies en vue d'économiser le carburant et de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et d'oxyde d'azote. Enfin, le 18 juin 2007, au cours de l'inauguration du Salon du Bourget, le commissaire européen Jacques Barrot et son homologue américain, l'administrateur de la Federal Aviation Administration, ont lancé l'initiative commune Air, qui consiste à coordonner les deux grands programmes de modernisation de l'infrastructure de contrôle aérien – le SESAR ou *Single European Sky ATM Research* du côté européen et le NextGen du côté américain.

Le Gouvernement est donc fortement mobilisé et, dans l'hypothèse de la signature d'un second accord, des négociations sont d'ores et déjà prévues ; la France veillera à l'attention portée aux questions environnementales.

Monsieur Lambert, vous avez concentré votre attention sur le caractère peut-être insuffisant de l'accord. Reste que des négociations seront engagées dans les soixante jours qui suivent l'entrée en vigueur du texte, ce qui signifie que nous avons bien l'intention d'aboutir à la signature d'un second accord qui nous permettra de compléter le premier, qui n'est donc qu'un premier pas.

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

#### Article unique

**Mme la présidente.** J'appelle maintenant l'article unique du projet de loi.

Personne ne demande la parole dans les explications de vote ?...

Je mets aux voix l'article unique.

*(L'article unique est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

16

### ACCORD EUROPÉEN SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURES

#### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (n<sup>os</sup> 517, 601).

La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** Madame la présidente, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés,

l'accord européen relatif au transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, dit accord ADN, a été adopté le 25 mai 2000 par la conférence diplomatique réunie à Genève sous l'égide de la commission économique des Nations unies pour l'Europe – la CEE-ONU – et de la Commission centrale pour la navigation sur le Rhin – la CCNR. Il a été signé par la France à Genève le 23 octobre 2000.

En 1964, le comité des transports intérieurs de la commission économique des Nations unies pour l'Europe a mis à l'étude des prescriptions européennes harmonisées relatives au transport des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures. Toutefois, il n'existait pas de lien fluvial entre le bassin du Rhin et celui du Danube et chacun a préféré développer sa propre réglementation régionale.

À la fin des années 1980, la perspective de la réalisation du canal Rhin-Main-Danube, la perspective du développement des échanges internationaux entre les pays de l'est et de l'ouest européen, de l'intégration de nouveaux pays à l'Union européenne et la nécessité d'harmoniser les différentes législations dans le domaine du transport fluvial de marchandises dangereuses ont relancé l'intérêt de telles prescriptions.

De plus, afin d'améliorer la cohérence des règles relatives aux transports terrestres de marchandises dangereuses – par route, fer et voies de navigation intérieures –, la Commission européenne a récemment proposé une directive fusionnée abrogeant les directives routes et chemin de fer, et intégrant le transport fluvial et le présent accord. Cette directive, qui étend le champ d'application des règles communautaires aux transports de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, sera transposée avant le 30 juin 2009.

À ce jour, sept pays ont déposé ou sont sur le point de déposer un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à l'accord ADN, qui devrait donc entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2009.

L'accord ADN vise à améliorer la sécurité et la sûreté des transports de marchandises dangereuses, tant au plan des matériels, des équipements que de la formation, dont les règles seront harmonisées. Il innove en proposant un agrément des sociétés de classification qui pourront être recommandées, dans le cadre de cet accord international, sur la base d'un dossier technique, par une commission d'experts des pays ayant déposé leur instrument de ratification.

Par ailleurs, le règlement annexé à l'accord ADN va intégrer, dès 2009, les nouvelles données du système global harmonisé de classement et d'étiquetage des produits chimiques. Cet accord SGH vise à améliorer la protection de la santé humaine et celle de l'environnement aquatique lors des manipulations et du transport des matières dangereuses.

Un nombre croissant de marchandises dangereuses actuellement transportées dans des bateaux à simple coque le seront dans des bateaux à double coque. Les équipements seront aussi mieux adaptés aux contraintes de sécurité industrielle. Cette tendance à la construction de nouvelles unités à double coque pour le transport fluvial de marchandises dangereuses est assez largement anticipée en France et dans d'autres pays de l'Union européenne.

Ces règles techniques, modernisées et harmonisées à un nombre croissant d'opérateurs et de pays européens, vont faciliter les opérations de transport et promouvoir un transport international de marchandises dangereuses plus sécurisé.

C'est naturellement au sein des instances de la commission économique des Nations unies pour l'Europe que les comités de sécurité et d'administration de l'accord ADN étudieront et adopteront de nouvelles dispositions réglementaires visant à optimiser les nouvelles conditions techniques de transport des marchandises dangereuses. Toutefois, pour pouvoir influencer sur les travaux de ces comités de sécurité et d'administration de l'accord ADN, la France doit ratifier cet accord international.

Enfin, les transports fluviaux sont particulièrement respectueux de l'environnement grâce à leur efficacité énergétique supérieure aux modes de transport terrestres. Du fait de la massification des volumes de marchandises dangereuses transportées, le transport fluvial contribue de manière significative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il contribue donc de façon crédible au développement durable. Par ses capacités, encore sous-exploitées, et grâce au développement des infrastructures envisagées, le transport de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures est une alternative vraiment compétitive aux modes de transports terrestres routiers et ferroviaires.

Telles sont, madame la présidente, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les députés, les principales observations qu'appelle l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, objet du présent projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Demange, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

**M. Jean-Marie Demange, rapporteur de la commission des affaires étrangères.** Madame la présidente, madame la secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme, chers collègues, vous ne m'en voudrez pas des quelques redites que comportera mon propos. En effet, je crois important de rappeler tout ce qui a pu être exposé au sujet de cet accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, signé à Genève le 25 mai 2000. Ce texte conclut une négociation menée de longue date sous l'égide de la commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

Cet accord vise à harmoniser les normes applicables au transport maritime intérieur de marchandises dangereuses. Aujourd'hui coexistent en Europe deux réglementations distinctes selon que les bateaux empruntent les voies fluviales du bassin du Rhin – il s'agit du règlement ADNR –, ou de celui du Danube – il s'agit du règlement ADND.

Le transport fluvial fait figure de voie d'avenir. Vous ne m'en voudrez pas d'insister sur ce point, tant il est vrai qu'il y a une quinzaine d'années nous n'étions pas très portés sur ce mode de transport, puisque nous en étions encore à évoquer le réseau Freycinet. Autant en matière ferrée on bénéficie d'un réseau très étoilé, autant en matière navigable on ne dispose que du réseau Freycinet, qui présente certes un intérêt touristique, économique, mais peu adapté au transport de grand gabarit. Or le transport fluvial, aux yeux de la majorité, constitue une voie d'avenir pour l'Europe au regard des exigences de sécurité et de développement durable.

Le présent accord contribue au développement de ce mode de transport en substituant aux deux règlements régionaux Rhin et Danube un cadre juridique unique qui respecte les standards élevés de sécurité actuels.

Il convient de rappeler certains chiffres : le transport fluvial représente environ 7 % du transport intérieur total de l'Union européenne – c'est peu ; parmi les marchandises transportées par voie d'eau, 17 % sont dangereuses, contre 3 % en France ; dix-huit des vingt-sept États de l'Union européenne sont parcourus de 35 000 kilomètres de voies d'eau, et dix États sont reliés par des voies de navigation intérieures. En 2003, le volume de marchandises transportées s'établissait, pour l'Union européenne, à 125 milliards de tonnes par kilomètre. Le mode fluvial permet en effet de transporter de grandes quantités : 12 500 bateaux, par exemple, équivalent, en capacité de chargement, à 440 000 poids lourds.

Le transport fluvial est aussi le mode de transport terrestre le plus respectueux de l'environnement, comme le rappelait Mme la secrétaire d'État. Il est en effet économe en énergie : la part d'énergie consommée par le fluvial représente seulement le sixième de celle consommée par le routier et moitié moins que le ferré. Enfin, il produit peu de gaz à effet de serre.

Ce mode de transport garantit également un degré de sécurité élevé pour le transport des marchandises dangereuses. Il faut noter que les accidents restent très rares. Ainsi, il y a une dizaine d'années, un accident est survenu tout près de Thionville dont je suis le maire, plus particulièrement à Uckange. Une barge avait heurté la pile d'un pont et l'on a dû malheureusement déplorer plusieurs morts. Il va de soi que le risque zéro n'existe pas.

La réalisation du canal Rhin-Main-Danube, ainsi que vous le souligniez, madame la secrétaire d'État, et le développement des échanges avec les pays de l'est, ainsi que l'harmonisation des législations au sein de l'Union européenne ont convaincu les pays européens de la pertinence de l'accord ADN, dont le projet est ancien. Le comité des transports intérieurs de la commission économique des Nations Unies pour l'Europe a en effet commencé ses travaux dès 1964 et ce n'est que le 25 mai 2000 que l'accord ADN a été adopté à l'occasion de la fameuse conférence diplomatique organisée conjointement par la CEE-ONU et la commission centrale pour la navigation du Rhin. Il a été signé par la France le 23 octobre 2000.

Le présent accord, pourvu en annexe d'un important règlement, vise à assurer un haut niveau de sécurité, et à contribuer de façon effective à la protection de l'environnement par la prévention de toute pollution résultant d'accidents ou d'incidents durant le transport. Il s'agit par ailleurs de faciliter les opérations de transport et de promouvoir – c'est important – le transport international des produits chimiques. Je rappelle, par exemple, que la Moselle est une rivière internationale et qu'il y passe des produits radioactifs, trafic régi, certes, par des recommandations de l'AIEA, mais qui entre également dans le cadre cet accord. En outre, les dispositions du règlement annexé, à la date de l'adoption de cet accord, sont très proches de celles applicables pour le Rhin ou le Danube.

Toutefois, il me semble fondamental d'insister sur la procédure d'agrément des sociétés de classification. Chacun a en mémoire le fameux dossier de l'*Erika*, homologué par la société Rina, italienne que je sache. Vous aurez donc parfaitement compris l'intérêt pour la France de signer cet accord pour que l'agrément des sociétés de classification

désirant être recommandées dans le cadre de l'accord ADN soit désormais examiné par une commission spécifique composée d'experts des pays ayant déposé leur instrument de ratification.

Il est important que la France puisse être représentée au sein de cette commission pour éviter que des navires poubelles circulent aussi bien en mer que dans le domaine fluvial. Le système des doubles coques représente à ce titre une sécurité.

À ce jour, sept des dix pays signataires ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, ou d'adhésion. Une nouvelle directive fusionnera les textes, vous l'avez rappelé, madame la secrétaire d'État. Nous devrions transposer en droit interne cette directive au plus tard le 30 juin 2009.

Cet accord contribue à améliorer la sécurité du trafic fluvial, dont on souligne toujours les importantes réserves de capacité tandis que les autres axes terrestres de communication demeurent largement saturés. Ainsi faut-il rappeler qu'entre 1997 et 2004 le taux de croissance des volumes de marchandises a été de 35 % pour la France. Depuis 2002, le trafic de conteneurs par la Seine a été multiplié par plus de trois, d'où l'intérêt d'étendre l'activité au-delà du port du Havre et de son hinterland, à travers la réalisation du réseau Seine-Nord. Quant au canal Seine-Escaut, il a été largement financé par l'Union européenne, à hauteur de 420 millions d'euros.

La connexion avec le bassin du Rhin et du Danube rendra 20 000 km de voies fluviales accessibles aux grands convois jusqu'à 4 400 tonnes. Je rappelle qu'un convoi peut représenter l'équivalent de trois à quatre trains ou 220 camions de vingt tonnes. Soulignons que la France dispose du plus long réseau fluvial d'Europe. Pourtant, aujourd'hui, deux tiers des conteneurs destinés à l'économie française sont déchargés à l'étranger et nous reviennent par camions car les grandes compagnies privilégient toujours les ports d'Anvers et de Rotterdam.

Cet accord s'inscrit dans un contexte post-Grenelle et doit être envisagé au regard des enjeux liés à la lutte contre le changement climatique et aux économies d'énergie, à la sécurité et à la fiabilité des échanges, à la décongestion des grands axes de transport routier, à l'aménagement du territoire et au développement économique de nos régions, ainsi qu'à certains aspects du projet méditerranéen. Car c'est aussi de cela qu'il s'agit : la Méditerranée doit être la plus belle mer, la mer la plus propre, mais également une source d'échanges.

Il est nécessaire, j'y insiste, madame la secrétaire d'État, de moderniser nos infrastructures de transport, dont notre réseau fluvial, pour soutenir ce mode de transport capable de générer une forte valeur ajoutée.

L'Europe et la France doivent progresser dans cette voie en encourageant la complémentarité et l'inter-opérabilité entre les modes de transport massifiés, comme vous l'avez dit. Il existe dans notre pays moins de 100 zones logistiques alors qu'il y en a plusieurs milliers en Europe du Nord. Vous aurez ainsi compris, mes chers collègues, pourquoi la France n'est pas le meilleur élève de la classe en matière de transport fluvial, à la différence des Pays-Bas ou de l'Allemagne. Développer des plateformes multimodales au carrefour des différents réseaux de transports terrestres est nécessaire pour faciliter la sortie rapide et fiable des marchandises déchargées dans les ports maritimes.

On peut se réjouir de la modernisation qui a commencé par les investissements réalisés dans les ports du Havre, avec le projet Port 2000, et de Marseille, avec le projet FOS2XL, pour accueillir les porte-conteneurs et organiser l'interconnexion du réseau fluvio-maritime.

Il convient cependant de poursuivre les investissements de l'interconnexion du réseau fluvial entre les différents bassins français et avec les réseaux de nos voisins européens. Le réseau français à grand gabarit n'est pas inter-bassins, et n'est pas encore intereuropéen.

Nous avons la chance d'avoir, en France, un réseau routier important et des corridors dédiés au fret ferroviaire. Nous avons eu la chance de disposer d'équipements de très haute technologie, avec les lignes LGV, qui libèrent des couloirs de fret ferroviaire. C'est important. Mais il est indispensable de favoriser les échanges par voie fluviale, car dans les vingt ans qui viennent, j'insiste sur ce point comme d'autres l'ont déjà fait, la route et le fer n'y suffiront plus. Et l'Union européenne doit nous y aider.

C'est la raison pour laquelle la définition d'un véritable schéma européen de grandes infrastructures est souhaitable, en particulier en matière fluviale. J'ai cité tout à l'heure le canal Seine-Escaut. Nous pouvons regretter l'abandon du projet Rhin-Rhône, ou Rhin-Saône. J'ai aujourd'hui tendance, avec certains, à insister sur l'utilité du raccordement Saône-Moselle, qui doit désormais être une priorité. Il faut également songer à la liaison Seine-Moselle.

Mes chers collègues, c'est pour moi un grand honneur de vous présenter ce rapport, et c'est avec beaucoup de plaisir que je vous invite à autoriser la ratification de cet accord européen. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

### Discussion générale

**Mme la présidente.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Marc Dolez.

**M. Marc Dolez.** Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, à propos du texte que nous examinons cet après-midi, je voudrais formuler trois séries de remarques.

La première concerne l'accord proprement dit. Le groupe socialiste, radical et citoyen approuve cet accord, qui vise à mettre en œuvre une réglementation européenne unique, applicable au transport de marchandises dangereuses par les voies de navigation intérieures.

Comme notre rapporteur l'a parfaitement rappelé, cet accord vise à assurer un haut niveau de sécurité du transport international de marchandises dangereuses par la navigation fluviale. Il vise à contribuer de façon effective à la protection de l'environnement. Il vise, enfin, à faciliter les opérations de transport et à promouvoir le transport international des produits chimiques.

La double réglementation héritée de l'histoire nécessitait à l'évidence cette harmonisation et cette approche cohérente pour une gestion efficace du transport international sur le Danube et le Rhin, et donc sur l'ensemble de ces bassins fluviaux.

Ma deuxième série de remarques concerne le transport fluvial en général, qui, c'est vrai, ne représente aujourd'hui qu'environ 7 % du transport intérieur total de l'Union européenne, mais qui offre une alternative compétitive aux transports routier et ferroviaire. C'est un mode de transport

en pleine évolution, qui dispose de plusieurs atouts : une grande capacité de transport, des prix attractifs, un réseau non saturé.

Vous avez cité quelques chiffres très éloquentes, monsieur le rapporteur. J'en ai d'autres, qui sont complémentaires : à service équivalent, un seul convoi de 4 400 tonnes par voie fluviale représente 220 camions de 20 tonnes et trois ou quatre trains de 110 wagons. C'est évidemment significatif.

En outre, ce mode de transport offre une double garantie : en termes de sécurité, mais aussi en termes d'écologie, puisqu'il est très respectueux de l'environnement. Le rapport indique qu'il ne consomme, par tonne/km de marchandises transportées qu'environ un sixième de l'énergie nécessaire pour le mode routier.

Cela étant, il faut bien reconnaître, madame la secrétaire d'État, que ces dernières décennies, tous les gouvernements, quels qu'ils soient, n'ont pas accordé la priorité nécessaire au transport fluvial. Nous avons, notamment en termes d'investissements, pris de grands retards par rapport à nos voisins européens. Le vœu que je formule est que, compte tenu de l'ensemble de ces éléments et de l'accord que nous allons approuver aujourd'hui, le transport fluvial devienne véritablement et concrètement, dans les choix qui sont opérés, une priorité.

Ma troisième série de remarques ne vous étonnera sans doute pas : elle consiste à dire quelques mots, comme l'a fait mon collègue Jean-Pierre Kucheida en commission, sur l'importance que nous accordons à la réalisation de la liaison Seine-Nord. Je me fais ici, j'en suis sûr, votre interprète, madame la présidente, et celui de l'ensemble des élus du Nord-Pas-de-Calais, en rappelant l'intérêt que nous accordons à ce projet vieux de 200 ans qui consiste à réaliser un canal à grand gabarit assurant la jonction entre l'Europe du Nord et la région parisienne. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la liaison fluviale Seine-Escaut reliant la France aux Pays-Bas, laquelle a d'ailleurs été reconnue en 2004 comme projet européen prioritaire, à réaliser d'ici à 2020. Cette liaison a fait l'objet d'une décision favorable du CIADT de décembre 2003.

L'enjeu européen de ce projet est incontestable, puisque cette liaison permettra d'intensifier les importations et les exportations par voie d'eau, en ouvrant largement les portes des marchés belge, néerlandais et allemand, avec également, dans la continuité des liens fluviaux, une ouverture à nos partenaires d'Europe centrale et orientale.

L'enjeu européen est donc manifeste et décisif. Mais c'est aussi, vous me l'accorderez, un projet majeur pour les régions traversées, les impacts sur l'aménagement de nos territoires étant réels.

Madame la secrétaire d'État, je sais bien que cette question n'entre pas directement dans le champ de vos compétences et qu'elle relève plutôt de celles de M. le secrétaire d'État chargé des transports. Mais je voulais vous dire, pour conclure mon propos, que toutes les collectivités territoriales, toutes les régions qui seront traversées par cette liaison Seine-Nord prennent leurs responsabilités. Elles sont totalement impliquées, notamment à travers les contrats de plan.

La région Nord-Pas-de-Calais – et je parle sous le contrôle de Mme la présidente, qui est aussi vice-présidente de son conseil régional – va investir 200 millions d'euros dans cette opération. Mais pour que cet engagement soit tenu, et surtout pour que le calendrier de réalisation le soit, il conviendrait que le Gouvernement dégage les moyens



nécessaires, à la hauteur de cette ambition, s'agissant d'une infrastructure décisive pour l'avenir. Cela semble malheureusement ne pas être le cas.

C'est pourquoi j'ai insisté sur ce point et c'est pourquoi je demande, avec une certaine solennité, que l'État soit à la hauteur de ce rendez-vous, car, comme j'ai essayé de le démontrer, ce projet présente un intérêt pour nos régions respectives, mais il a aussi, bien entendu, un intérêt européen. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Françoise Branget.

**Mme Françoise Branget.** Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, l'accord dit ADN, que la France a signé le 23 octobre 2000, seulement quelques mois après son adoption à Genève le 25 mai de la même année, revêt une grande importance : 14 autres pays européens, qu'ils soient membres de l'Union européenne ou non, en sont aussi signataires, et il reste ouvert à d'autres nouveaux adhérents.

Cet accord a plusieurs objectifs. Il vise à assurer un haut niveau de sécurité du transport international de marchandises dangereuses par les voies de navigation intérieures ; à contribuer de façon effective à la protection de l'environnement par la prévention de toute pollution résultant d'accidents ou d'incidents durant un tel transport ; à faciliter les opérations de transport et à promouvoir le transport international des produits chimiques.

Cet accord permet d'harmoniser les normes applicables au transport maritime intérieur de marchandises dangereuses. En effet, comme l'a rappelé M. le rapporteur, le transport des marchandises dangereuses en Europe est actuellement soumis à deux réglementations régionales. La première relève de la commission centrale de navigation sur le Rhin, la CCNR ; la seconde dépend de la commission du Danube.

À l'heure de l'harmonisation européenne et du développement des échanges avec nos partenaires de l'Est, la logique d'une réglementation commune à ces deux bassins s'impose. Cette harmonisation est bien entendu un gage de sécurité pour les citoyens français et européens.

Le classement des matières considérées comme dangereuses est aussi harmonisé au niveau international. Les critères définis par le système global harmonisé, le SGH, comme la toxicité, la radioactivité, l'inflammabilité, sont applicables à tous les modes de transport.

En outre, la Commission a décidé de reprendre la réglementation applicable par l'accord ADN afin de l'appliquer aussi à la route et au transport ferroviaire.

Une telle décision permet la mise en cohérence de tous les systèmes de transports de l'Union et garantit une même application des normes de sécurité. Comme notre rapporteur l'a fort bien rappelé, l'accord ADN permet donc de promouvoir un mode de transport moderne qui, tout en respectant l'environnement, garantit un degré de sécurité élevé pour le transport des marchandises dangereuses.

Au-delà de ce texte, je souhaiterais mettre en lumière toute l'utilité du transport fluvial et les perspectives d'aménagement de notre territoire.

Malgré l'insuffisance des infrastructures et des investissements, le trafic fluvial a progressé de 40 % en dix ans. Par ailleurs, la voie d'eau conserve de considérables réserves de capacités. Elle a toutes les qualités requises pour s'affirmer

comme un mode de transport d'avenir, performant et moderne. Pour autant, le transport fluvial ne représente en France que 3,24 % de l'ensemble du trafic terrestre, soit bien moins que chez nos voisins : 42 % du trafic total de marchandises aux Pays-Bas et environ 13 % en Allemagne.

À l'heure où nous affichons collectivement nos préoccupations pour l'avenir de la planète, le développement du transport fluvial est un formidable défi, car c'est le mode de transport terrestre le plus respectueux de l'environnement. En témoigne son efficacité énergétique : par tonne de marchandises transportées au kilomètre, il ne consomme qu'un sixième de l'énergie nécessaire par la route et la moitié de celle utilisée par la voie ferroviaire. Il est aussi – et ce n'est pas un luxe – très peu générateur de bruit et de nuisances. En termes de sécurité, les risques de collision sont quasi-inexistants. Aucun dommage direct ne peut être causé à la population, contrairement aux autres modes de transport. En outre, le risque de pollution est limité par les aménagements techniques qui peuvent contenir les dégâts environnementaux éventuels.

Le transport fluvial s'inscrit dans le cadre d'un rééquilibrage des modes de transports terrestres, qu'il ne s'agit pas d'opposer. Au contraire, il faut conjuguer leurs avantages, valoriser leur complémentarité en les coordonnant et en organisant l'intermodalité. Le « tout routier » est insatisfaisant au regard des enjeux environnementaux et de la sécurité routière. La voie d'eau est une solution alternative aux couloirs de camions le long de nos autoroutes : un seul chaland peut transporter l'équivalent de 120 à 150 camions.

Développer le transport fluvial sera la concrétisation d'une prospective à long terme et un investissement réalisé au bénéfice des générations actuelles et futures. À l'heure de l'agrandissement du canal de Suez, à l'heure où la mer Méditerranée est au centre des échanges, où on revalorise nos grands ports fluviaux, il importe d'affirmer notre volonté politique de repenser l'aménagement du territoire. La France a besoin d'un aménagement cohérent pour le transport des marchandises, dangereuses ou non, en complément du fer et de la route. Alors que 75 % des échanges de marchandises se font par l'eau dans le monde, seuls 2 000 kilomètres de notre réseau fluvial – qui, avec 8 500 kilomètres, est l'un des plus importants d'Europe – sont navigables sans interconnexion. Il nous faut donc réaliser les liaisons inter-bassins Seine-Nord, Saône-Doubs-Rhin, Saône-Moselle et Seine-Moselle, pour obtenir un véritable maillage du réseau fluvial au sein d'un réseau européen. Nous pourrions ainsi relier l'Europe du Nord et de l'Est à l'Europe du Sud, de la Méditerranée à la mer du Nord et à la mer Noire.

Certes, le développement du transport fluvial nécessite de dégager des financements, qui peuvent être obtenus grâce aux crédits européens, aux partenariats public-privé ou à la création d'un fonds d'investissement dédié à long terme, voire à des redevances d'utilisation. À titre d'exemple, les aménagements pour les trois liaisons que j'ai citées correspondraient au coût de la liaison ferroviaire Lyon-Turin.

En tant qu'élue du Doubs, je ne peux pas manquer d'évoquer la liaison Saône-Rhin, qui a été brutalement stoppée en 1997 par le gouvernement Jospin et par ceux-là mêmes qui défendaient l'environnement et l'écologie. Quel gâchis ! Ce projet, s'il n'avait pas été tué dans l'œuf, aurait dû être opérationnel dès 2010.

Le transport fluvial est un atout formidable et la voie d'eau est l'avenir, mais il faut agir vite. Nos voisins européens nous attendent et trop de temps a déjà été perdu. Je souhaite que nous initiions une politique de transport volontariste et que nous redécouvriions la culture du fluvial.

L'accord ADN soumis à notre ratification va évidemment dans le bon sens puisqu'il prévoit une harmonisation des réglementations. Le groupe UMP le votera. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme la secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** Pour répondre à votre rapporteur, M. Demange, je rappelle que, s'agissant du débat sur la construction du canal Rhin-Rhône, la réalisation d'une liaison fluviale de grand gabarit entre les bassins du Rhône et du Rhin est envisagée à long terme comme une réponse possible au développement à venir du trafic de marchandises. Des études préliminaires d'opportunité ont été engagées par l'État.

S'agissant du raccordement du Roussillon au réseau fluvial, la pertinence du projet n'est pas encore démontrée. D'autres solutions utilisant des infrastructures existantes pourraient être mises en œuvre, comme le cabotage maritime, les liaisons fluviomaritimes ou encore le transport ferroviaire.

Monsieur Dolez, vous avez évoqué des sujets qui concernent Dominique Bussereau, à qui je ne manquerai pas d'en faire part. D'ores et déjà, je peux vous indiquer que la déclaration d'utilité publique du projet Seine-Nord Europe vient d'être transmise au Conseil d'État et qu'une mission de financement a été constituée. Elle est actuellement en contact avec l'ensemble des collectivités et des pays concernés : Wallonie, Pays-Bas, Flandres. Son rapport est attendu pour la mi-mai.

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

#### Article unique

**Mme la présidente.** J'appelle maintenant l'article unique du projet de loi, dans le texte du Sénat.

Personne ne demande la parole dans les explications de vote ?...

Je mets aux voix l'article unique.

*(L'article unique est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

17

### ACCORD FRANCE – TURQUIE SUR LES INVESTISSEMENTS

#### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République

française et le Gouvernement de la République de Turquie sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (n<sup>os</sup> 518,621).

La parole est à Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.

**Mme Rama Yade, secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, la mondialisation ne sera bénéfique que si elle est régulée. Soucieuse d'encadrer les flux économiques dont elle est destinataire, la France cherche également à fournir un cadre simple, clair et protecteur à ses investissements à l'étranger. C'est pourquoi elle a conclu avec la Turquie, le 15 juin 2006, l'accord de protection des investissements qui vous est aujourd'hui soumis. Quatre-vingt-onze autres accords de ce type sont en vigueur, dont vous avez déjà autorisé l'approbation.

Je rappelle les principales dispositions du texte. D'abord, l'accord garantit nos entreprises contre le risque politique. Il interdit ainsi toute expropriation arbitraire et assure une indemnisation prompte et adéquate de toute dépossession. Les investisseurs français pourront également, à compter de l'entrée en vigueur du texte, être assurés par la COFACE, la Compagnie française d'assurance pour le commerce extérieur. L'accord prévoit ensuite la clause de traitement de la nation la plus favorisée et la clause de traitement national, qui sont autant de gages d'une compétition économique équitable. Tout aussi essentielle est la clause de libre transfert, qui permettra aux entreprises françaises actives en Turquie de tirer les bénéfices de leur implantation. Enfin, l'accord ouvre des voies de recours juridique, y compris devant l'arbitrage international, en cas de différend avec le pays d'accueil.

Nos relations économiques avec la Turquie sont bonnes et les liens entre l'association du patronat turc et le MEDEF sont étroits. Dynamisés par l'union douanière entre la Turquie et l'Union européenne, réalisée en 1996, les échanges commerciaux bilatéraux connaissent depuis plusieurs années un mouvement d'amplification fort et régulier. La Turquie représente le sixième débouché – hors Union européenne – des exportations françaises, qui ont atteint 4,7 milliards d'euros en 2005. La France est le cinquième fournisseur de la Turquie et les flux d'import-export entre les deux pays, qui croissent à un rythme très rapide, ont atteint 8,2 milliards en 2005. Quant aux importations, elles sont également en hausse : en cinq ans, la Turquie est passée du vingt-huitième au dix-huitième rang de nos fournisseurs. Avec 3,3 milliards d'euros en 2004, sa part de marché représente toutefois moins de 1 % de nos importations.

Les implantations françaises en Turquie sont passées de 15 en 1987 à 250 en 2006 et emploient environ 45 000 personnes. En 2006, la France était le septième investisseur étranger en stock et le cinquième en flux, selon le Trésor turc. L'importance de nos échanges rend plus que jamais nécessaires des garanties juridiques à même de les sécuriser.

Telles sont, mesdames et messieurs les députés, les observations qu'appelle de ma part l'accord sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements avec la République de Turquie soumis à votre approbation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Michel Ferrand, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

**M. Jean-Michel Ferrand, rapporteur de la commission des affaires étrangères.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, l'accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République de Turquie sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements vient compléter la liste des 91 accords bilatéraux de cette nature déjà ratifiés par la France. S'il emprunte très largement aux modèles précédents, il se distingue par la portée singulière que lui confèrent les relations entre la France et la Turquie, dominées par la candidature turque à l'Union européenne.

**M. François Rochebloine.** Non !

**M. Jean-Michel Ferrand, rapporteur.** Alors que les différends politiques émaillent l'histoire récente des relations franco-turques, les liens économiques et commerciaux entre nos deux pays sont particulièrement fructueux. En confortant le dynamisme des échanges, l'accord signé à Ankara le 15 juin 2006 témoigne de la volonté commune de surmonter les obstacles, qu'ils soient économiques ou politiques.

La reconnaissance par la France du génocide arménien, puis le vote par l'Assemblée nationale d'une proposition de loi en pénalisant la négation ont compromis à deux reprises les relations entre la France et la Turquie.

**M. François Rochebloine.** C'est faux !

**M. Jean-Michel Ferrand, rapporteur.** Aujourd'hui, les deux pays s'emploient à dépasser leurs divergences et à construire une relation forte.

Cependant, la question européenne continue de les opposer. Le Président de la République est ainsi défavorable à l'adhésion turque à l'Union européenne, préférant la formule de l'association. C'est dans ce contexte qu'au mois de décembre dernier, le Conseil européen a retenu la proposition française de constituer un groupe de sages chargés de réfléchir aux frontières de l'Union européenne. Dans l'attente des conclusions du groupe de réflexion sur le futur de l'Union européenne à l'horizon 2020-2030, les négociations d'adhésion se poursuivent, en dépit des avancées timides et des lacunes persistantes qu'a soulignées la Commission dans son dernier rapport de suivi. Lors de la conférence intergouvernementale du 19 décembre dernier, deux nouveaux chapitres de négociation ont ainsi été ouverts : la santé et la protection des consommateurs ainsi que les réseaux transeuropéens de transports.

La mise en œuvre de l'union douanière entre l'Union européenne et la Turquie depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996 a d'ores et déjà permis d'intensifier les relations économiques avec les États membres. Si les échanges avec la Turquie ne représentent qu'une part modeste de notre commerce extérieur, ils ont fortement progressé depuis l'entrée en vigueur de l'union douanière : en dix ans, ils ont été multipliés par cinq, atteignant 10 milliards d'euros. Les produits automobiles dominent ce commerce bilatéral.

En 2006, avec une part de marché proche de 5 %, la France était le cinquième fournisseur de la Turquie, comme vous le rappeliez, madame la secrétaire d'État.

La Turquie est le douzième client de la France, le cinquième hors Union européenne. En 2006, les ventes françaises dans ce pays se chiffraient à 5,2 milliards d'euros. Nos investissements y ont fortement progressé en l'espace de quinze ans, faisant aujourd'hui de la France le quatrième investisseur étranger en Turquie. Le nombre d'entre-

prises françaises qui y sont implantées est ainsi passé de 15 en 1985 à près de 250 actuellement ; elles emploient 45 000 personnes.

Afin d'intensifier des échanges prometteurs, l'environnement pour les investisseurs doit néanmoins être amélioré pour offrir des garanties juridiques aux deux parties. C'est l'objet de l'accord visant à encourager les investissements réciproques.

Dans la continuité des 91 accords précédemment ratifiés par la France, le texte signé à Ankara le 15 juin 2006 reprend les clauses qui caractérisent ce type d'accords, à l'exception de stipulations faisant l'objet d'un protocole qui lui est adjoint.

J'évoquerai brièvement les principales dispositions de cet accord.

L'article 3 pose les principes généraux d'admission et d'encouragement par une partie des investissements effectués par les investisseurs de l'autre partie : les investissements de l'autre partie bénéficient d'un traitement « juste et équitable ». Les investisseurs ne peuvent être traités moins favorablement que ceux de l'État où ils investissent, ou moins favorablement que les investisseurs de la nation la plus favorisée si le traitement réservé à ceux-ci est plus favorable. Chaque partie examine avec bienveillance les demandes d'entrée et d'autorisation de séjour, de circulation ou de travail sur son territoire de nationaux de l'autre partie, dans le cadre d'un investissement.

En vertu de l'article 4, l'État partie dans lequel l'investissement est réalisé assure la protection et la sécurité pleine et entière de celui-ci. Les mesures d'expropriation ou de nationalisation sont prohibées sauf pour cause d'utilité publique. L'expropriation éventuelle donne lieu au paiement d'une indemnité « prompte et adéquate ».

L'article 5 garantit le libre transfert des diverses formes de revenus que peut produire l'investissement, sauf circonstances exceptionnelles exigeant des mesures de sauvegarde, ces dernières étant limitées à une durée de six mois.

Le mode de règlement des conflits prévu par le présent accord dépend de la nature des différends. En cas d'échec de la phase de règlement amiable, les différends opposant un investisseur et une partie contractante sont soumis soit à la juridiction compétente dans le pays où l'investissement a été réalisé, soit à l'arbitrage du Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements, tandis que les différends opposant les parties contractantes sont éventuellement soumis à un tribunal d'arbitrage.

Le protocole adjoint au présent accord rappelle que les autorités turques ont, par déclaration en date du 3 mars 1989, soustrait à la compétence de la CIRDI les différends relatifs aux droits de propriété et aux droits réels sur les biens immobiliers. Ces derniers demeurent de la compétence exclusive des tribunaux turcs. En revanche, tous les autres différends découlant des activités d'investissement direct peuvent être soumis à la CIRDI.

Alors que les échanges économiques et commerciaux ont bénéficié de la mise en place de l'union douanière entre la Turquie et l'Union européenne, le texte signé à Ankara améliore une protection des investissements encore insuffisante. C'est la raison pour laquelle la commission des affaires étrangères est favorable à cet accord, de facture très classique, qui contribue à renforcer les liens entre la France et la Turquie et à permettre à nos deux pays de dépasser leurs divergences politiques. Suivant l'avis de la commis-

sion, je vous recommande d'adopter le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

### Discussion générale

**Mme la présidente.** Dans la discussion générale, la parole est à M. François Rochebloine.

**M. François Rochebloine.** Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, comme l'a très bien montré le rapport de Jean-Michel Ferrand, le traité franco-turc sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements fait partie de ces textes en soi classiques dont le contexte ne l'est pourtant pas du tout.

J'ai noté, en effet, qu'il existait déjà 91 accords bilatéraux de même nature entre la France et divers pays à travers le monde. Mais je rejoins notre rapporteur pour relever la « portée singulière » d'un accord qui s'inscrit dans des relations franco-turques « dominées par la candidature turque à l'Union européenne ».

Je suis moins sûr d'être d'accord avec lui quand il oppose l'état fructueux des relations économiques aux « différends » qui marquent les relations politiques.

D'abord, la résistance française à la candidature turque à l'Union européenne n'est pas un différend bilatéral, elle traduit une appréciation différente de la portée d'une négociation politique collective dans le cadre de l'Europe, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

À l'inverse, je ne voudrais pas que la recherche, en elle-même opportune, d'un cadre amélioré pour les relations économiques entre la Turquie et la France soit perçue comme une alternative ou comme un moyen de contourner des obstacles de nature politique.

Notre rapporteur a évoqué les « crispations » liées au génocide arménien. J'imagine qu'il fait allusion, notamment, aux pressions émanant de milieux favorables à la Turquie, qui avaient prétendu que la reconnaissance du génocide arménien par la loi française – je suis fier d'avoir été le rapporteur de cette proposition de loi – entraînerait de la part des Turcs des mesures de rétorsion économique. La signature de l'accord dont il nous est demandé d'autoriser la ratification montre qu'il fallait prendre ces rumeurs comme des actes de provocation et d'intimidation, et que le réalisme l'a emporté.

Madame la présidente, je me permets de rappeler que nous avons reçu à l'Assemblée nationale, lors des débats sur la reconnaissance du génocide arménien par la France, pas moins de deux mètres cubes de fax et de mails.

Mais un autre problème surgit alors. Par cet accord, la Turquie et la France s'engagent à faciliter de diverses manières les échanges de biens et services et la circulation des personnes. Il s'agit, nous dit le rapporteur, de clauses classiques. Elles correspondent au comportement de bon aloi dans les échanges internationaux.

Pourquoi, dès lors, la Turquie persiste-t-elle à appliquer à l'Arménie un rigoureux blocus économique, obligeant ce pays à de périlleux contournements par la Géorgie au nord et l'Iran au sud ? Un tel comportement est contraire aux standards internationaux appliqués dans l'accord bilatéral que nous examinons actuellement. C'est pourquoi, madame la secrétaire d'État, je vous pose cette question : considérez-vous que le développement de relations économiques sûres et durables avec la Turquie est compatible avec ce comportement d'isolationnisme à rebours ?

Si je ne m'oppose pas à la ratification de l'accord franco-turc, je souhaite cependant vivement que cette ratification ne soit pas perçue comme l'acceptation par la France du blocus infligé par la Turquie à l'Arménie.

J'aimerais savoir si le Gouvernement français a fait connaître son opinion à ce sujet aux autorités turques et quelle réponse il en a reçue. J'aimerais également savoir quelles initiatives il a pris ou compte prendre pour contribuer à faire cesser ce blocus inacceptable.

**M. Jean-Marie Demange.** Très bien !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Lequiller.

**M. Pierre Lequiller.** Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, l'Assemblée nationale est aujourd'hui saisie du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord signé le 15 juin 2006 entre la France et la Turquie sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements.

Je souhaite rappeler qu'une convention fiscale a été signée le 18 février 1987 entre la République française et la République de Turquie. Les flux d'investissements entre ces deux pays ont fortement progressé, accompagnant la forte croissance que connaît la Turquie depuis 2002.

Afin de conforter le dynamisme des échanges franco-turcs, l'accord signé à Ankara témoigne d'une volonté commune de poursuivre cette coopération. Comme vous l'avez excellemment rappelé, madame la secrétaire d'État, il vise à apporter aux investisseurs un ensemble de garanties que le droit interne tend progressivement à leur accorder dans le cadre des négociations d'adhésion à l'Union européenne.

J'aimerais rappeler l'intensité des échanges qui nous lient avec la Turquie. L'union douanière, mise en œuvre entre l'Union européenne et la Turquie depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1996, a intensifié nos relations économiques. Ces échanges ne représentent certes – pour l'instant – qu'une part modeste de notre commerce extérieur, mais ils progressent fortement depuis l'union douanière. Ainsi les échanges franco-turcs ont-ils été multipliés par cinq en dix ans. Ils atteignent aujourd'hui 10 milliards d'euros.

Pour les investisseurs, la Turquie représente un marché de plus de 73 millions d'habitants, dont le quart de la population a moins de vingt-cinq ans.

En 2006, la France était le cinquième fournisseur de la Turquie avec 5,2 milliards d'euros d'exportations et un excédent commercial bilatéral de près d'un milliard d'euros. La Turquie est un client important de la France. Notre part de marché y est de 5 % et nos importations y ont progressé de 19 % en 2006, pour atteindre 4,2 milliards d'euros. Les investissements français en Turquie ont connu une progression très rapide au cours des quinze dernières années. Le nombre de nos implantations est passé de 15 en 1985 à environ 250 aujourd'hui, ce qui est loin d'être négligeable.

Actuellement, les investissements directs étrangers mobilisés par la France en Turquie représentent plus de 3 milliards de dollars en stock et, sur la période 2002-2006, la France se situait au quatrième rang des investisseurs étrangers. La France tout comme la Turquie ont donc tout intérêt à conforter leurs échanges et investissements réciproques.

L'accord étudié aujourd'hui est très proche d'un accord-type de protection des investissements. Je ne reviendrai pas sur son contenu, que vous avez parfaitement exposé, madame la secrétaire d'État, de même que notre rapporteur.

L'évolution économique de la Turquie est telle que nos échanges doivent se poursuivre et se renforcer. Il est donc indispensable de conforter les relations franco-turques à travers cet accord. Et ce d'autant plus que des problèmes politiques, tels ceux évoqués par M. Ferrand et M. Rochebloine, doivent être surmontés par l'intensification des relations économiques entre les deux pays.

Je regrette profondément que le Parlement turc n'ait toujours pas modifié l'article 301 du code pénal, limitant la liberté d'expression,...

**M. François Rochebloine.** C'est très regrettable, en effet !

**M. Pierre Lequiller.** ... malgré les appels répétés de l'Union européenne, et ait autorisé, cette nuit même, le port du voile pour les jeunes filles à l'université.

**M. François Rochebloine.** Eh oui !

**M. Pierre Lequiller.** Je trouve que ces signaux récents sont très inquiétants, alors que la Turquie souhaite entrer dans l'Union et nous sollicite sans cesse.

**M. François Rochebloine.** On avance à reculons !

**M. Pierre Lequiller.** Madame la secrétaire d'État, vous êtes en charge des droits de l'homme. Or je constate que les évolutions positives que l'on avait observées dans le passé, sur la question de Chypre ou sur les deux problèmes que je viens d'évoquer, sont aujourd'hui remises en cause. Lorsque je me suis rendu en Turquie il y a deux ou trois ans, on parlait déjà de la modification de l'article 301 du code pénal, qui n'a toujours pas été faite, et l'on envisage même maintenant d'autoriser le port du voile pour les femmes occupant des emplois publics.

Ce sont des raisons supplémentaires pour consolider nos relations économiques avec la Turquie. Le groupe UMP approuve donc le présent projet de loi. Mais je souhaite appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de faire pression sur la Turquie, qui me semble reculer par rapport aux progrès qu'elle avait accomplis en matière de laïcité.

**M. François Rochebloine.** Oui !

**M. Pierre Lequiller.** En Turquie même, les partisans de la laïcité protestent contre la décision prise cette nuit. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

**M. Jean-Michel Ferrand, rapporteur.** D'où l'obligation de ne pas isoler ce pays !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Françoise Olivier-Coupeau.

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le groupe socialiste, radical et citoyen votera le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre la France et la Turquie sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements. C'est l'intérêt de notre pays. C'est aussi celui de la Turquie.

Mais cet accord, somme toute assez classique, nous amène à aller plus loin dans la réflexion sur nos rapports avec la Turquie.

Aujourd'hui, nous disons oui au commerce bilatéral avec la Turquie, oui à l'investissement réciproque, oui également à l'adhésion, même si ce oui là est conditionnel. Au nom du groupe SRC, je souhaite rappeler la nécessité pour la Turquie, si elle entend rejoindre l'Europe, d'en accepter toutes les valeurs.

**M. François Rochebloine.** Vous rêvez !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Nous sommes favorables à tout ce qui peut renforcer les échanges mutuels. D'autres traités similaires à celui que nous examinons aujourd'hui ont déjà été signés et ratifiés par notre pays avec bien des pays du monde. Ces textes internationaux accompagnent le développement de l'économie et du commerce.

Le niveau atteint par nos échanges bilatéraux était suffisamment important pour que les autorités françaises et turques fassent tout pour en faciliter l'essor. Ainsi, une convention fiscale a été négociée, signée et ratifiée en 1987. Un accord d'association a, en 1996, supprimé les barrières douanières entre l'Europe et la Turquie. Les investisseurs, de plus en plus nombreux, attendaient un accord leur assurant des garanties juridiques optimales. C'est celui qui nous est soumis aujourd'hui, et nous nous en réjouissons.

Oui, deux fois oui à la ratification parlementaire de l'accord de ce jour avec la Turquie. C'est l'une des économies les plus dynamiques au monde. Je ne rappellerai ici que quelques chiffres, le rapporteur ayant déjà souligné l'essentiel.

La Turquie est un marché de 73 millions d'habitants. Avec 7,2 % par an, son taux de croissance est celui d'un pays émergent. Ouverte sur l'Europe, on l'a vu, mais aussi sur le monde, la Turquie échange chaque année davantage avec de plus en plus de partenaires et – conséquence de cette évolution – elle accueille de plus en plus d'investisseurs étrangers.

La France y trouve son compte. La balance des échanges entre Paris et Ankara est favorable à notre pays. Vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur, ces échanges ont été multipliés par cinq en dix ans et la France est le quatrième investisseur étranger dans ce pays.

Rien de tout cela n'aurait été possible sans l'impulsion donnée à la Turquie par l'Europe. L'accord d'association de 1964, la négociation en cours sur la future adhésion turque à l'Union européenne ont, à notre sens, constitué un catalyseur déterminant.

Les contextes de l'économie, de l'investissement et du commerce sont on ne peut plus positifs. Il convenait d'accompagner ces évolutions. Le projet de loi qui est soumis à l'appréciation de la représentation nationale y contribue, et nous ne pouvons que nous en féliciter,

Toutefois, madame la secrétaire d'État, le groupe SRC tient à appeler votre attention, avec gravité et responsabilité, sur une double préoccupation. À Copenhague, en décembre 1999, l'Union européenne a « donné le la » de l'adhésion turque. Les négociations ont débuté sur cette base le 17 décembre 2004. C'est clair, il n'y aura pas d'élargissement sans respect de l'acquis communautaire. Un certain nombre de critères ont été listés. Les valeurs fondamentales y occupent, et cela est logique, une place centrale. Il n'y a là rien de discriminatoire. L'Espagne et le Portugal ont aussi attendu le temps nécessaire, celui de leur démocratisation.

Ce qui est demandé à la Turquie relève du socle démocratique commun à l'ensemble des États membres. Certains droits fondamentaux – liberté d'opinion, liberté de la presse, droits des minorités, droit international, droits sociaux, droits des détenus – ne sont pas négociables.

**M. Pierre Lequiller.** Très bien !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** La Turquie doit les adapter à ses réalités, mais elle doit, aussi et surtout, les reprendre intégralement dans ses règles et normes juridiques.

**M. Pierre Lequiller.** En effet !

**M. François Rochebloine.** Ce n'est pas demain la veille et c'est plutôt mal parti !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Nous aussi, nous avons des inquiétudes. L'évolution des positions sur le voile – l'autorisation, votée la nuit dernière, de porter le voile dans les universités – et ce que l'on appelle ici comme à Ankara la « laïcité positive » nous interpellent.

Les Kurdes sont trop souvent interdits d'expression. Leurs élus sont trop souvent emprisonnés.

**M. François Rochebloine.** Absolument !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** La question arménienne reste posée.

**M. François Rochebloine.** Oui !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Les survivants du génocide attendent un geste. Initiateur de la reconnaissance par la France de la réalité du génocide de 1915, le groupe SRC sera vigilant sur ce point.

Bien entendu, la Turquie doit accepter le concert européen tel qu'il est. Chypre est l'un des États membres de l'Union. La République de Chypre, artificiellement divisée depuis 1974, doit recouvrer au plus tôt son unité, sous une forme ou sous une autre, qu'elle soit fédérale ou régionale. La Turquie peut y aider. Mais elle doit au préalable reconnaître l'existence d'un seul État chypriote. Chypre fait aussi partie de l'acquis communautaire.

Telles sont les conditions. Il ne saurait y en avoir d'autres.

**M. Pierre Lequiller.** Elles sont déjà nombreuses !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Ici ou là, certains font un procès en sorcellerie au Grand Turc. Godefroi de Bouillon et Jeanne d'Arc feraient-ils référence pour bouter l'infidèle hors du pré carré européen ? Pour ma part, je préfère François I<sup>er</sup> et Soliman II, souverains alliés, en dépit de leurs différences religieuses, précurseurs de notre modernité européenne.

Laissons, mes chers collègues, la religion dans le cœur de chacun.

**M. François Rochebloine.** Ce n'est pas une question de religion.

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** C'est le meilleur exemple que nous pouvons donner à nos amis turcs. Soyons résolument neutres, religieusement neutres dans nos propos lorsque nous parlons de la Turquie. C'est la meilleure façon de l'aider à préserver son principe de laïcité.

Nous avons constaté des avancées. La peine de mort a été abolie. La Cour de sûreté de l'État a été supprimée. Toilettée, la Constitution accorde des droits nouveaux aux femmes, à la presse, aux minorités linguistiques. Le code pénal a été révisé pour être mis aux normes européennes. Ces avancées sont les bienvenues même si elles restent encore insuffisantes. Ne bloquons pas le mouvement en cours par des surenchères identitaires. Elles ne font rien d'autre que provoquer ce qu'elles dénoncent.

Et de grâce, ne menons pas la Turquie en bateau ! Le chef de l'État est-il toujours contre l'adhésion de la Turquie comme il l'a dit pendant la campagne électorale ? « Je veux

vous dire la vérité », déclarait M. Sarkozy, alors candidat, à une publication arménienne : « Je suis opposé à l'entrée de la Turquie dans l'Union. »

**M. François Rochebloine.** Il a raison !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Comment alors interpréter son « oui » à la poursuite des négociations, une fois élu ?

**M. Pierre Lequiller.** Il a fait le tri entre les chapitres !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Quelle est la vérité du Président dans ces allers-retours incompréhensibles ?

**M. Pierre Lequiller.** Mais non !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Devrons-nous faire un détour par Delphes, chez nos amis grecs, voisins de la Turquie, pour déchiffrer la parole de l'homme élyséen ?

Et que penser des projets méditerranéens du Président Sarkozy ? L'Union méditerranéenne existe. Elle a été, je vous le rappelle, inventée à Barcelone en 1995. Pourquoi donner l'illusion de faire du neuf avec de l'existant ?

**M. Pierre Lequiller.** Parce que cela ne marche pas bien.

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Les Turcs ne sont pas dupes.

**M. François Rochebloine.** Nous non plus !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Pas plus que nos partenaires européens. Oui, le processus de Barcelone patine.

**M. Pierre Lequiller.** Hélas !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Oui, Barcelone bute sur nombre de problèmes bien identifiés : le conflit israélo-arabe, les contradictions maghrébines, la relation syro-libanaise – si difficile en ce moment –, les complexités balkaniques. Rebattre les cartes pour distribuer le même jeu, resservir le même plat sous un habillage plus attractif, ne changera rien.

**M. Pierre Lequiller.** Ce n'est pas la question !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Les difficultés que je viens d'évoquer ne seront en rien réduites par le concept élyséen d'Union méditerranéenne. Et la Turquie ne mordra pas à cet hameçon maladroit.

**M. Pierre Lequiller.** Vous êtes subjective !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Alors, le groupe SRC est on ne peut plus clair : oui aux négociations d'adhésion, oui aux critères de Copenhague : tous les critères, bien sûr, mais rien que les critères.

Notre collègue Pierre Moscovici a, en 1999, exprimé ce qui est pour nous la seule feuille de route crédible. Permettez-moi, en conclusion, de vous en rappeler l'essentiel.

**M. Pierre Lequiller.** Il faut rappeler surtout que Pierre Moscovici était contre l'entrée de la Turquie dans l'Union !

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Je ne sais pas comment cela se passe en Turquie mais je constate que, dans cet hémicycle, il est pour le moins difficile de s'exprimer lorsqu'on appartient à la minorité des femmes !

**Mme la présidente.** Notre collègue dit des choses intéressantes, messieurs. Laissez-la s'exprimer librement !

**M. Pierre Lequiller et M. François Rochebloine.** Nous ne sommes pas méchants ! (*Sourires.*)

**Mme Françoise Olivier-Coupeau.** Voici – et ce sera ma conclusion – ce que déclarait Pierre Moscovici en 1999 : « L'Union européenne n'est pas un club chrétien. La candidature turque ne fait injure ni à l'histoire, ni à la géographie, même si l'adhésion, à l'évidence, n'est pas pour demain. »

**Mme la présidente.** La discussion générale est close.

Je sais, madame la secrétaire d'État, que vous avez à cœur de répondre à chaque orateur.

Vous avez la parole.

**Mme la secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** Merci, madame la présidente. Je souhaite en effet répondre aux différents intervenants, dont les interrogations sont d'ailleurs similaires.

Concernant l'adhésion de la Turquie à l'Union européenne, je rappelle que nous avons annoncé, en juin 2007, que nous y étions opposés, et notre position n'a pas varié.

**M. François Rochebloine.** Très bien !

**Mme la secrétaire d'État chargée des affaires étrangères et des droits de l'homme.** Je ne crois pas que l'on puisse mettre en doute la position du Président de la République ni sa détermination : il n'a pas changé d'avis. Il est, pour sa part, favorable à un autre processus, inclus dans les négociations, à savoir l'association la plus étroite possible entre la Turquie et l'Union européenne.

Ainsi, sur les trente-cinq chapitres de négociation, nous avons indiqué clairement que nous étions opposés à l'ouverture de cinq chapitres, réservés aux États ayant vocation à adhérer : je pense, par exemple, à celui relatif aux institutions.

Mais les négociations peuvent se poursuivre sur les trente autres chapitres, huit d'entre eux étant actuellement gelés en raison de la non-reconnaissance de la République de Chypre par la Turquie.

Pourquoi privilégier l'association plutôt que l'adhésion ?

Tout d'abord, la Turquie, comme l'a très bien dit le Président de la République, n'est pas en Europe. C'est une réalité, non un jugement de valeur.

Ensuite, M. Lequiller et M. Rochebloine y ont insisté, un certain nombre de problèmes demeurent en Turquie, qui justifient notre position, comme celui de la liberté d'expression, ou encore celui du génocide arménien. Ce n'est pas à nous de nous en mêler, c'est aux historiens d'écrire l'histoire, et surtout aux Turcs et aux Arméniens de se rapprocher.

Il y a aussi la question du voile. Que le port du voile vienne d'être autorisé au sein de l'université publique, au pays de la laïcité, ne plaide pas en faveur de l'adhésion. Vous connaissez l'attachement de la France au principe de laïcité, et les propos de M. Lequiller trouvent écho dans notre tradition, mais également dans la tradition laïque de la Turquie, dont nous souhaitons qu'elle persiste dans ce choix.

Dans le cadre de cette association la plus étroite, l'adoption, le 10 décembre 2007, des conclusions du Conseil sur la Turquie a permis de préserver le processus de négocia-

tion entre l'Union européenne et la Turquie, tout en faisant prévaloir notre position. Le Président de la République a donc bel et bien tenu ses engagements.

Quant à l'Union méditerranéenne, elle relève d'une autre logique, qui appuie les processus existants, comme le cinq plus cinq que vous avez évoqué. L'Union méditerranéenne n'est pas une opération conduite pour s'opposer à ce qui existe déjà ou pour l'invalider, mais bien pour le compléter. Elle repose sur quatre piliers : l'écologie, afin de faire de la Méditerranée la mer la plus propre du monde ; le développement, car on ne peut pas avoir, sur la rive nord, des pays où tout va bien, et sur la rive sud, des pays où tout va mal, au point de plonger des populations dans l'extrémisme ; les migrations ; enfin, le dialogue entre les cultures.

Ces quatre piliers offrent un espoir dans la relation entre les pays du sud et du nord de la Méditerranée : il ne faut pas y voir autre chose. À cet égard, la présidence française de l'Union européenne sera un moment important puisqu'une réunion est prévue dès le 13 juillet à ce sujet. Ce sera l'occasion de discuter avec nos voisins du sud des modalités de l'Union méditerranéenne. Je vous donne rendez-vous à ce moment-là : vous verrez que cela n'entame en rien notre position sur la Turquie et notre souci de ménager les processus méditerranéens existants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

**M. François Rochebloine.** Et le blocus de l'Arménie ?

#### Article unique

**Mme la présidente.** J'appelle maintenant l'article unique du projet de loi dans le texte du Sénat.

Personne ne demande la parole dans les explications de vote ?...

Je mets aux voix l'article unique.

(*L'article unique est adopté.*)

**Mme la présidente.** Je constate que le vote est acquis à l'unanimité.

18

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**Mme la présidente.** Prochaine séance le mardi 25 mars 2008, à neuf heures trente :

Questions orales sans débat.

La séance est levée.

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

*Le Directeur du service du compte rendu intégral  
de l'Assemblée nationale,*

JEAN-PIERRE CARTON



## ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>03</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>155,70</b>
<b>33</b>	Questions..... 1 an	<b>108,00</b>
<b>83</b>	Table compte rendu..... 1 an	<b>26,60</b>
	<b>DÉBATS DU SÉNAT :</b>	
<b>05</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>139,30</b>
<b>35</b>	Questions..... 1 an	<b>78,20</b>
<b>85</b>	Table compte rendu..... 1 an	<b>23,50</b>
<b>95</b>	Table questions..... 1 an	<b>16,40</b>
	<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>07</b>	Série ordinaire..... 1 an	<b>813,10</b>
<b>27</b>	Série budgétaire..... 1 an	<b>116,10</b>
	<b>DOCUMENTS DU SÉNAT :</b>	
<b>09</b>	Un an.....	<b>787,10</b>

### En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(\*) Arrêté du 28 décembre 2007 publié au *Journal officiel* du 30 décembre 2007

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15  
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

**Prix du numéro : 2,20 €**  
(Fascicules compte rendu et amendements)