

# A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

## Compte rendu

### Commission des affaires étrangères

Mercredi

13 janvier 2021

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 024

SESSION ORDINAIRE DE 2020-2021

**Présidence  
de M. Rodrigue  
Kokouendo,  
Vice-président**

- Examen, ouvert à la presse, et vote sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Burkina Faso relatif à l'emploi salarié des membres des familles des agents des missions officielles de chaque État dans l'autre et de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Paraguay relatif à l'emploi rémunéré des membres des familles des agents des missions officielles de chaque État dans l'autre (n° 2551) (M. Bruno Joncour, rapporteur)..... 2
- Examen, ouvert à la presse, et vote sur le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française, la région flamande et la région wallonne relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deûlémont en France et Menin en Belgique (n° 3244) (M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur) ..... 8
- Informations relatives à la commission ..... 19



*La séance est ouverte à 9 heures 35.*

**Examen, ouvert à la presse, et vote sur le projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Burkina Faso relatif à l'emploi salarié des membres des familles des agents des missions officielles de chaque État dans l'autre et de l'accord sous forme d'échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Paraguay relatif à l'emploi rémunéré des membres des familles des agents des missions officielles de chaque État dans l'autre (n° 2551) (M. Bruno Joncour, rapporteur).**

**M. Rodrigue Kokouendo, président.** Chers collègues, je suis très heureux de vous retrouver ce matin. Je vous présente tous mes vœux pour cette nouvelle année et adresse, en notre nom à tous, une pensée très fraternelle à notre présidente, Marielle de Sarnez. Notre ordre du jour appelle l'examen, ouvert à la presse, et le vote de deux projets de loi autorisant l'approbation de conventions internationales.

Nous allons tout d'abord examiner le projet de loi autorisant l'approbation de deux accords avec le Burkina Faso et le Paraguay sur l'emploi salarié des membres des familles des agents des missions officielles dans chacun des pays signataires. Ces accords internationaux, qui améliorent sensiblement les conditions d'expatriation des diplomates, sont classiques. Notre commission a, depuis le début de la législature, approuvé quatorze conventions de même nature.

**M. Bruno Joncour, rapporteur.** Chers collègues, je souhaite tout d'abord vous présenter mes vœux les meilleurs de bonne année. J'adresse également une pensée amicale à notre présidente, Marielle de Sarnez.

Notre commission est saisie d'un projet de loi visant à autoriser l'approbation de deux accords bilatéraux conclus à l'automne 2018 avec deux pays amis de la France : le Burkina Faso et le Paraguay. Ces deux accords ont pour objectif de faciliter l'accès au marché du travail local des membres des familles des agents des missions officielles. En pratique, il s'agit essentiellement des conjoints d'agents, même si les enfants peuvent être concernés sous certaines conditions. Formellement, les deux accords sont très similaires, bien que l'accord franco-paraguayen ait été conclu sous la forme d'un échange de lettres, à la demande du Paraguay.

Notre commission a autorisé, depuis 2017, l'approbation d'accords partageant cet objectif avec le Chili, la Bolivie, l'Équateur, le Pérou, le Congo, la République dominicaine, le Nicaragua, l'Arménie, les États-Unis et le Turkménistan. Un accord avec le Kosovo a été signé en juillet 2020 et devrait nous être soumis prochainement. Tous ces accords doivent être replacés dans le contexte plus global d'un projet de réforme du ministère des affaires étrangères, lancé en 2015, visant à moderniser le cadre d'expatriation des agents, et prolongé en 2017 par le programme Action publique 2022.

Dans un message adressé récemment aux agents de son ministère, Jean-Yves Le Drian a réaffirmé sa volonté d'améliorer l'accompagnement des départs à l'étranger pour toutes les catégories de personnels, d'une part, en poursuivant la conclusion de textes bilatéraux en vue d'une universalisation des dispositifs et, d'autre part, en examinant de façon prioritaire tant les demandes de double poste émises par les agents du ministère que les

demandes de double poste inter-administrations pour les départs au sein du réseau. Les candidatures des conjoints non-fonctionnaires doivent aussi être considérées en priorité pour des emplois de contractuels au sein du réseau.

Depuis 2015, et en comptant les deux textes qui nous occupent aujourd'hui, dix-sept accords bilatéraux ont été conclus par la France. En outre, des notes verbales ont été échangées avec quinze pays pour répondre à cette ambition d'adaptation et de modernisation du cadre d'expatriation des agents. Au total, plus de quarante pays sont désormais concernés par un dispositif bilatéral.

Les accords conclus visent à adapter un cadre juridique contraignant. En effet, en l'absence d'accord bilatéral et en dehors de l'espace économique européen et de la Suisse, les membres des familles des agents des missions officielles disposent d'un statut qui peut constituer un obstacle à l'exercice d'une activité rémunérée. Par ailleurs, les dispositions du droit national peuvent aussi limiter l'accès au marché du travail. Ainsi, en France, le titre de séjour accordé aux membres des familles d'agents n'octroie pas directement une autorisation de travailler, ce qui suppose d'engager des démarches distinctes pour en obtenir une.

L'entrée en vigueur des accords permettra aux ayants droit des agents de missions officielles d'accéder au marché du travail sans devoir renoncer à leur statut diplomatique. En France, cette démarche a été complétée par la mise en place d'une procédure administrative simplifiée. Au-delà de cette adaptation juridique, c'est une modernisation du cadre d'expatriation des agents qui est permise, indispensable pour répondre à des évolutions sociales déterminantes telles que la progression du taux d'emploi féminin au sein du corps diplomatique.

Si le mariage ou l'union civile de personnes de même sexe ne sont reconnus ni au Burkina Faso ni au Paraguay, l'accord franco-paraguayen pourra s'appliquer à tous les conjoints d'agents français légalement unis. Le Burkina Faso a quant à lui refusé, malgré une demande formulée par la partie française lors des négociations, d'inclure les conjoints de même sexe dans le champ d'application de l'accord.

L'objectif de la réforme du ministère des affaires étrangères était d'atteindre 80 pays permettant un accès au marché du travail pour les membres de famille des agents, en comptant l'espace économique européen et la Suisse. Cet objectif est en passe d'être atteint et devrait même être dépassé prochainement du fait des discussions en cours avec plusieurs pays. Selon une étude réalisée par le ministère en 2017, et à laquelle ont répondu 63 postes diplomatiques et consulaires, plus de 250 conjoints d'agents français résidant dans le pays d'affectation avaient obtenu une autorisation de travail ou travaillaient sans avoir besoin d'autorisation, comme dans les pays de l'espace économique européen. Les accords bilatéraux avec le Burkina Faso et le Paraguay concerneront directement un nombre limité de personnes – 18 conjoints d'agents français au Burkina Faso et 5 au Paraguay – mais il faut donc les resituer dans un cadre plus global. Ce type d'accord peut aussi favoriser les recrutements au sein du réseau diplomatique, consulaire et culturel français, en dehors des opportunités d'emploi parfois limitées dans l'État d'accueil. Enfin, je vous précise que le Paraguay a achevé son processus de ratification interne, tandis que le processus est toujours en cours concernant le Burkina Faso.

Avant de conclure, j'apporterai quelques précisions sur chacun des deux pays concernés. Le Burkina Faso, qui compte près de 20 millions d'habitants, est une république présidée par Roch Marc Christian Kaboré, élu en décembre 2015 et réélu en novembre 2020 ;

son gouvernement doit relever d'importants défis sécuritaires et socio-économiques. La France entretient des relations de grande proximité avec ce pays du fait des liens historiques qui les unissent et les rapprochent. Elles portent sur le développement, la coopération économique, culturelle, scientifique, sécuritaire et de défense dans le cadre de leur engagement dans les opérations de maintien de la paix dans la zone sahélo-saharienne.

Le Paraguay, qui compte 7 millions d'habitants, est présidé par Mario Abdo Benitez depuis 2018 ; la Constitution n'ouvre pas la possibilité d'un second mandat. Ce régime parlementaire a démontré sa volonté d'intégration régionale en s'organisant de manière privilégiée avec les pays voisins, notamment l'Uruguay, l'Argentine et le Brésil. Les relations avec la France, qui bénéficie d'une très bonne image dans ce pays, sont d'ordre culturel, scientifique et technique. La volonté de renforcer ces liens en matière d'enseignement du français, de formation et de mobilité étudiante est partagée. C'est vrai également dans le domaine de l'implantation d'entreprises françaises, aux côtés de l'Allemagne, de l'Espagne et de l'Italie.

Mes chers collègues, je vous invite à voter sans réserve en faveur de l'approbation de ces deux accords.

**M. Pierre Cabaré.** Pour cette première réunion de l'année, j'adresse tous mes vœux de bonne santé aux membres de cette commission et particulièrement à sa présidente, Marielle de Sarnez.

Les deux accords conclus avec le Burkina Faso et le Paraguay ont pour objet, sur la base de la réciprocité, de permettre au conjoint, voire à d'autres personnes à charge des agents de missions officielles, de solliciter une autorisation de travail pour l'exercice d'une activité professionnelle salariée pendant le temps d'affectation de ceux-ci, sans se voir opposer la situation locale de l'emploi.

Bénéficier de la liberté d'exercer une activité professionnelle semble être un droit évident ; or ce n'est pas toujours le cas pour les familles de nos diplomates. Les bénéficiaires de ces deux accords auront ainsi la possibilité de travailler, tout en conservant leur titre de séjour spécial ainsi que les privilèges et immunités octroyés par les conventions de Vienne. Ces accords correspondent à une priorité du ministère de l'Europe et des affaires étrangères, qui a souhaité adapter le cadre d'expatriation de ses agents en poste à l'étranger en facilitant l'accès au marché du travail du pays d'accueil aux personnes dont ils ont la charge.

Le groupe La République en Marche soutient et votera ce projet de loi car il clarifie le statut des personnes à charge des agents, simplifie leurs démarches administratives et répond à une forte attente des agents des missions officielles ainsi que de leurs familles. Enfin, ils contribuent au rayonnement de la France en favorisant la mobilité des personnels des missions officielles et en permettant au réseau diplomatique, consulaire et culturel français de proposer certaines compétences qui peuvent faire défaut sur place.

**M. Michel Herbillon.** Je vous présente tous mes vœux à l'occasion de cette première réunion de l'année de la commission des affaires étrangères. Je remercie Bruno Joncour pour sa présentation et les précisions qu'il vient de nous apporter. Le groupe Les Républicains votera ce projet de loi.

**M. Michel Fanget.** Je souhaite une bonne année à toutes et à tous. Je pense tout particulièrement à notre présidente, Marielle de Sarnez, dont nous attendons le retour car elle nous manque beaucoup.

Monsieur le rapporteur, je vous remercie pour votre travail de qualité et pour les explications que vous venez de nous donner. Ce type de rapport nous est désormais coutumier et s'inscrit dans le projet global de réforme du ministère de l'Europe et des affaires étrangères pour une diplomatie du XXI<sup>e</sup> siècle, dont le but est de moderniser le cadre d'expatriation des agents. À cette fin, ces accords visent à faciliter l'insertion professionnelle des familles des agents dans l'État de résidence tout en leur conservant les privilèges et immunités conférés par les conventions de Vienne de 1961 et 1963.

Si cela ne concerne que quelques dizaines de conjoints d'agents français au Burkina Faso et au Paraguay, 3 000 personnes au total pourront bénéficier de ce dispositif. Ces accords faciliteront l'intégration de la communauté française dans les pays de résidence, avec lesquels nous entretenons des relations importantes. Notre pays a conclu des accords similaires avec l'Arménie, l'Argentine, l'Australie, le Brésil, le Canada, le Chili. La confiance que nous avons à l'endroit du Burkina Faso et du Paraguay amène le groupe MODEM à soutenir ce projet de loi.

**Mme Laurence Dumont.** Ces deux accords correspondent à une priorité du ministère de l'Europe et des affaires étrangères, qui remonte à 2015, visant à favoriser la mobilité des personnels expatriés. Cela concerne certes un nombre limité de personnes dans ces deux pays, mais cela répond à des attentes des diplomates dont les expatriations sont de plus en plus conditionnées par la possibilité réservée à leurs conjoints de travailler dans le pays d'accueil.

Si le groupe Socialistes et apparentés approuve l'objet de ce projet de loi, il émet toutefois une réserve sur la portée réelle de l'article 2 de la convention, qui définit la notion de « membres de la famille à charge ». Si, dans le texte, rien ne paraît concernant la notion de conjoint, l'exposé des motifs précise bien que ce terme est plus restrictif en droits burkinabé et paraguayen qu'en droit français. Ces deux pays ne reconnaissent pas le mariage ou l'union civile entre personnes de même sexe. Il en ressort que les conjoints de même sexe, malgré la demande française formulée lors des négociations, ne pourront pas bénéficier de l'accord au Burkina Faso. Le Paraguay aurait néanmoins précisé que l'accord s'appliquerait aux « parents de conjoints et conjointes unis de fait et reconnus légalement », expression qui n'exclut pas les conjoints de même sexe. Le rapport cite l'exemple de l'obtention de sa carte de résident par un époux d'agent masculin en possession d'un passeport de service.

Il n'en demeure pas moins que la France accepte ainsi de signer des accords qui ne permettent pas à ces personnes, en raison même de leur orientation sexuelle, d'avoir accès aux mêmes droits. L'État crée de fait une discrimination à l'égard de ses propres ressortissants. S'agissant d'un accord international, nous n'avons pas de possibilité d'amender l'article 2. Cela ne peut pas nous satisfaire : le groupe Socialistes et apparentés s'abstiendra donc sur ce texte.

**M. Jean-Michel Clément.** Tous mes vœux à chacune et à chacun d'entre vous, en particulier à notre présidente, à qui j'adresse un salut amical. Comme pour les accords similaires examinés depuis le début de la législature, le groupe Libertés et Territoires approuvera les deux accords qui nous sont soumis. En effet, nous soutenons toute initiative

facilitant la vie de nos compatriotes à l'étranger et favorisant l'intégration au marché du travail local des familles des diplomates.

Le Burkina Faso, avec lequel nous entretenons des liens forts, compte une communauté française importante, notamment dans le secteur des ONG et du développement, la France étant le premier partenaire de ce pays pour l'aide publique au développement. Le renforcement de la coopération bilatérale est toujours une chose positive. Toutefois, nous appelons votre attention sur le faible impact de ces deux accords. En effet, selon les données figurant dans votre rapport, seuls dix-huit conjoints d'agents souhaitent accéder au marché du travail au Burkina Faso et les familles de seulement cinq agents travaillant au Paraguay seront potentiellement concernées. Ainsi, comme nous l'avons déjà signifié pour des accords similaires, il est dommage de limiter au seul personnel du réseau diplomatique la possibilité d'accéder au marché du travail local car cela conduit à une inégalité de traitement entre le conjoint d'un diplomate, qui aura le droit de travailler, et le conjoint d'un salarié expatrié qui n'aura pas forcément ces mêmes facilités, sans parler des questions de statuts familiaux non reconnus dans ces pays.

Ainsi, si ces accords constituent une avancée, il conviendrait de travailler à l'avenir sur la généralisation des possibilités de travail des familles d'expatriés, sans aucune exclusive.

**M. Jean-Paul Lecoq.** Nous n'avons pas prévu d'intervenir sur ce projet de loi, qui fait partie de ces textes que nous examinons régulièrement pour autoriser les conjoints de nos diplomates à travailler. Toutefois, le présent projet est assez particulier car la France s'apprête à signer deux accords dans lesquels la question du conjoint de même sexe pose problème. Le rayonnement de la France passe par la défense de ses valeurs, et notamment de cette évolution. Si l'interprétation de l'accord avec le Paraguay peut à la rigueur s'entendre, cela n'est pas acceptable pour le Burkina Faso.

Je sais bien que l'on n'amende pas un texte international mais il est possible de le modifier par avenant, comme nous l'avons fait récemment pour une convention conclue avec le Luxembourg parce qu'il existait un doute sur l'interprétation d'un terme. Je propose donc que nous procédions de la même façon pour l'accord avec le Burkina Faso car les parlementaires n'acceptent pas l'idée que l'on ne reconnaisse pas le statut de conjoint de même sexe dans des textes internationaux. Dans le cadre d'un traité, les pays doivent cheminer les uns vers les autres, faire preuve d'un respect mutuel. Je ne vois pas pourquoi nous respecterions le Burkina Faso s'il ne respecte pas nos valeurs. Nous ne lui demandons pas de faire comme nous mais de nous prendre comme nous sommes, tout comme nous les prenons comme ils sont : c'est cela, la diplomatie.

Le groupe GDR ne votera pas l'article sur le Burkina Faso et votera « du bout des lèvres » celui sur le Paraguay. Nous demandons au Gouvernement et au chef de l'État français de défendre les valeurs de la France et de continuer les négociations avec le Burkina Faso pour qu'un autre texte soit présenté à la ratification du parlement français.

**M. Jean-Louis Bourlanges.** Ce problème est très mineur eu égard à la quantité de population concernée mais soulève toutefois une question de fond. En droit international, les règles civiles de l'État d'origine d'une personne vivant dans un autre État doivent être respectées. C'est d'ailleurs une très grande difficulté pour les travailleurs immigrés. Le Conseil d'État a en effet jugé, à plusieurs reprises, que l'on ne pouvait pas contester la polygamie d'un ressortissant étranger séjournant sur le territoire français car il applique les règles civiles de son pays d'origine.

En l'espèce, le problème se pose des deux côtés. La France a voté une loi fondamentale dans notre droit familial, faisant du mariage homosexuel une réalité ; or, elle n'est pas prise en compte dans les accords. Quant aux ressortissants des pays qui auraient un régime de polygamie – je ne sais si tel est le cas au Burkina Faso –, leurs conjoints présents en France pourraient-ils être plusieurs à exercer une activité professionnelle ? Si tel n'est pas le cas, il faudrait savoir sur quoi l'on se fonde, parce que le principe de droit international que j'ai appelé est essentiel. C'est une affaire délicate parce qu'elle pose un problème de principe et soulève la question de la réciprocité.

**M. Christian Hutin.** J'aurai tout d'abord une pensée très affectueuse pour Marielle de Sarnez. Les commissaires présents ce matin ne sont pas très nombreux, respectent les règles sanitaires, et cela se passe très bien. Je crois de moins en moins en la démocratie 2.0 : comme disait Jaurès, pour bien se connaître, il faut se frotter un peu. Ne nous frottons pas trop, à cause du covid, mais je pense que la République fonctionne bien quand les représentants du peuple peuvent discuter en se côtoyant, et non par écrans interposés. Je remercie Marielle de Sarnez d'avoir pesé de tout son poids pour que la commission travaille dans cette configuration : c'est essentiel et nous, parlementaires, devons vraiment y faire très attention.

L'examen de ces conventions nous donne l'occasion de rappeler que notre réseau diplomatique et consulaire s'est montré exceptionnel au cours de la crise sanitaire. Tous les groupes l'ont reconnu parce que chacun d'entre nous a fait appel aux ambassades pour rapatrier certains de nos concitoyens. Les personnels de nos ambassades méritent qu'on les aide : quand ces hommes et ces femmes de valeur partent travailler à l'étranger pour représenter la France, leurs conjoints doivent pouvoir y travailler.

Notre groupe, comme d'autres, est toutefois assez inquiet. La France a des valeurs. L'Assemblée nationale a voté le fait qu'un homme puisse épouser un homme, une femme puisse épouser une femme. La France est souvent en avance – pourvu que cela dure ! – mais signe des accords internationaux avec des pays qui ne reconnaissent pas le mariage homosexuel. Nous devrions négocier très sérieusement avec ces pays, en leur rappelant que ce droit existe chez nous. Nous ne les obligeons pas en faire autant mais nous souhaitons que cette disposition, qui fait la grandeur de la France, soit respectée dans les conventions internationales. C'est la raison pour laquelle nous nous abstenons sur ce texte.

**M. Bruno Joncour, rapporteur.** Je remercie chacun d'entre vous pour vos appréciations sur le contenu du rapport. Les réserves exprimées par certains portent sur un point important pour notre pays. Concernant le Paraguay, les négociations ont permis de préciser que l'accord serait appliqué aux parents de conjoints ou conjointes unis de fait et reconnus légalement : cette expression n'exclut donc pas les conjoints de même sexe. L'ambassade de France au Paraguay a d'ailleurs indiqué que le ministère des relations extérieures de ce pays avait délivré sa carte de résident à un époux d'agent masculin en possession d'un passeport de service. Il semble donc qu'il y ait une ouverture sur ce point essentiel. En revanche, la voie semble fermée avec le Burkina Faso : lors des négociations, la partie burkinabè a rétorqué que les couples mariés ou pacsés de même sexe n'étaient pas reconnus au Burkina Faso, de même que la polygamie n'était pas reconnue en France.

Le ministère de l'Europe et des affaires étrangères a précisé que la France ne pouvait imposer sa conception de la famille au Burkina Faso, au risque en outre de mettre en danger ses agents dans des pays où l'homosexualité n'est pas socialement acceptée. Les États étrangers ne peuvent de même imposer leur conception de la famille en France. Ainsi, un

diplomate polygame ne pourra obtenir de titres de séjour pour ses diverses épouses sur notre territoire. Cela étant, cela n'est pas satisfaisant eu égard aux valeurs qui sont les nôtres. Il faut poursuivre et insister auprès des pays avec lesquels il y a négociation sur ce point. Lorsque nous recevrons le ministre de l'Europe et des affaires étrangères, début février, j'interviendrai pour lui transmettre les préoccupations et les réserves sur le contenu des accords qui viennent d'être formulées. Pour le reste, je n'ai pas noté d'autre question majeure.

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> autorisant l'approbation de l'accord du 26 octobre 2018 conclu avec le Burkina Faso.*

*Elle adopte l'article 2 autorisant l'approbation de l'accord du 28 novembre 2018 conclu avec le Paraguay.*

*Elle adopte l'ensemble du projet de loi sans modification.*

**Examen, ouvert à la presse, et vote sur le projet de loi, adopté par le Sénat après engagement de la procédure accélérée, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française, la région flamande et la région wallonne relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deûlémont en France et Menin en Belgique (n° 3244) (M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur).**

**M. Rodrigue Kokouendo, président.** Notre commission est saisie d'un type d'accord international peu courant, conclu non pas avec le gouvernement d'un État, mais avec deux gouvernements provinciaux.

Notre rapporteur Jean-Paul Lecoq a parfaitement mesuré les enjeux multiples et européens de cette convention, signée le 19 novembre 2018, qui vise à gérer l'aménagement, l'entretien et l'exploitation d'un cours d'eau mitoyen entre la France et la Belgique dans le but de réaliser la liaison fluviale à grand gabarit reliant la Seine à l'Escaut. Elle matérialise une coopération exemplaire entre la France et la Belgique, y compris en matière environnementale. Elle nous invite aussi à réfléchir au soutien que la puissance publique doit apporter au transport fluvial, ainsi qu'aux enjeux économiques, pour les ports et entreprises des Hauts-de-France et de Normandie, de la réalisation de cette liaison à grand gabarit qui les mettra en concurrence directe avec les grands ports et entreprises fluviales belges et néerlandais. La convention dont nous sommes saisis est donc loin d'être anecdotique.

**M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur.** Je vous présente, à mon tour, mes meilleurs vœux pour l'année à venir. J'espère qu'elle nous permettra de continuer à travailler avec cette belle liberté de ton et ce respect qui caractérisent notre commission, et de tenir toutes nos réunions à effectif complet, sur place. J'espère évidemment qu'elle permettra aussi à Marielle de Sarnez de revenir présider nos réunions.

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement notre administratrice, Camille d'Ollone, qui a réalisé un excellent travail, organisé nos auditions et notre déplacement, et m'a aidé à rédiger ce rapport dans un délai très contraint afin que tout un chacun en dispose bien en amont de notre réunion – j'ai vu que notre président s'y était plongé et en avait retenu l'essence.

Le projet de loi que je vous propose d'adopter vise à approuver la convention entre le Gouvernement de la République française, la région flamande et la région wallonne relative à l'aménagement de la Lys mitoyenne entre Deûlémont en France et Menin en

Belgique. La Lys mitoyenne est une voie d'eau partagée entre la France et la Belgique, essentielle au réseau fluvial Seine-Escaut. Mais ce canal empêche les plus grands gabarits de barges fluviales de passer du réseau de Dunkerque-Escaut, en France, à celui de la Lys, en Belgique. Vous pouvez le constater sur la carte figurant à la page 9 de mon rapport. Identifié par l'Union européenne comme chantier nécessaire à l'amélioration du maillage fluvial européen, l'aménagement du canal de la Lys mitoyenne permettra à des barges de 180 mètres de long, transportant jusqu'à 4 400 tonnes de fret, de naviguer entre ces deux réseaux. Aujourd'hui, seules les barges n'excédant pas 110 mètres de long et transportant 1 500 tonnes de fret au maximum peuvent passer de l'un à l'autre. Il s'agit donc d'une opération importante pour la dynamique fluviale en France et en Europe.

Cette dynamique converge tout à fait avec la transition écologique. Connaissez-vous un autre mode de transport qui permette d'accueillir une faune et une flore complètes, de déplacer des volumes considérables de marchandises sans affecter les autres usagers, d'avoir un stock flottant sans recourir à des hangars de stockage gigantesques, de limiter les crues, de stocker de l'eau douce et même de produire de l'hydroélectricité, grâce à plusieurs écluses dont certaines fonctionnent déjà ? Le transport fluvial est un véritable instrument écologique, malgré des interrogations et des réserves quant aux dégâts occasionnés par le creusement de certains canaux – c'est ici le député du Havre qui parle et qui pense évidemment au canal Seine-Nord.

D'un point de vue environnemental, l'aménagement du canal de la Lys mitoyenne permettra de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, puisque le transport fluvial est cinq fois moins émetteur que le transport routier. Il permettra aussi de décongestionner la métropole de Lille. En outre, un soin particulier a été apporté à la compensation de l'impact environnemental du projet, avec par exemple la construction, quasiment terminée, de franchissements piscicoles, la restauration du chemin de halage et la création d'une vaste zone humide sur un site de gestion des sédiments. J'en profite pour rappeler que tous les États européens ne sont pas soumis à la même réglementation concernant les sédiments, et je me réjouis que les Belges aient parfois pu gérer ceux-ci avec un peu plus d'efficacité et un peu moins de contraintes que nous !

Les travaux d'élargissement du canal de la Lys mitoyenne illustrent donc la convergence des intérêts écologiques et économiques propre au fret fluvial. D'un point de vue économique, le gabarit du canal n'est, pour l'heure, pas adapté à la croissance du trafic sur ce point de réseau. Selon l'étude d'impact, le projet affiche une rentabilité économique intrinsèque indépendamment même de son inscription dans le projet Seine-Escaut.

En outre, il s'agit d'un projet véritablement européen, piloté par l'État français et deux régions – la région flamande et la région wallonne –, les régions belges étant compétentes en matière de transport. Trois maîtres d'ouvrage interviennent donc sur ce canal de 16,5 kilomètres, dont le tracé qui ne correspond pas exactement aux frontières entre les différentes parties, avec deux langues de travail et des financements croisés des trois parties, auxquels s'ajoutent d'importants financements provenant de l'Union européenne et de la région Hauts-de-France. Malgré cette ingénierie complexe, le projet témoigne d'une coopération franco-belge exemplaire en matière fluviale et montre le visage d'une Europe de projets concrets, qui fonctionnent. C'est l'Europe comme je l'aime !

Il s'agit aussi d'un projet utile, dont nous avons besoin pour affronter le monde de demain. La crise sanitaire actuelle nous démontre de manière particulièrement vive que notre économie mondialisée repose sur des flux très précaires et que la moindre perturbation peut

mettre à mal des chaînes logistiques et entraîner des pénuries de produits parfois vitaux. Demain, notre dépendance à l'extérieur, par exemple pour nos médicaments, ne sera plus tolérée ni tolérable. Les États doivent donc se préparer au plus vite à ce changement de mentalité. J'entendais ce matin certaines personnes parler de « démondialisation ». Une mutation est en train de s'opérer à l'échelle mondiale : nous ne devons pas la subir mais l'accompagner en adaptant notre mode de vie.

Pour que le secteur fluvial prenne la place qui lui revient dans la chaîne logistique européenne, deux conditions sont nécessaires : nous devons connaître les besoins en fret, et avoir une infrastructure et des services adaptés. Le premier point peut paraître trivial, mais il nous renvoie à un double enjeu.

D'une part, le secteur fluvial permet un transport capacitaire de masse extrêmement utile pour l'industrie – une barge de 150 mètres transporte autant de fret que quatre trains de 750 mètres ou 250 camions. Mais le fluvial est tellement lié à l'industrie que lorsque cette dernière souffre, il rencontre des problèmes de viabilité. Il est donc très important d'envisager ce réseau de canaux comme une possibilité, pour l'Europe, de renforcer son autonomie stratégique au sein de l'économie mondialisée ; il nous permettra de disposer d'un outil d'échanges au cœur de l'Union européenne et d'amorcer une réindustrialisation tant à l'échelle européenne qu'à l'échelle nationale, comme les députés communistes le proposent depuis toujours.

D'autre part, connaître les besoins en fret nécessite de connaître les zones d'influence économique des ports maritimes, à savoir leur *hinterland*. Je souhaite appeler votre attention toute particulière sur ce point. Le réseau Seine-Escaut est un réseau européen, mais en tant qu'élé du peuple français, je ne vous cache pas mon inquiétude, que je formule également s'agissant du canal Seine-Nord, au vu d'une orientation de la politique de l'Union européenne très favorable aux ports des Pays-Bas et de la Belgique, notamment à ceux d'Anvers et de Rotterdam, au détriment des ports français de Calais, de Dunkerque et du Havre. Rappelez-vous que le gouvernement d'Édouard Philippe avait oublié de faire inscrire le port du Havre, par exemple, dans la liste des corridors maritimes entre l'Irlande et l'Europe, et qu'il a fallu rattraper les choses au Parlement européen. Face au manque d'ambition française pour son secteur fluvial, le réseau Seine-Escaut étend de fait l'*hinterland* des ports du Benelux jusqu'à Paris, ce qui les rend plus compétitifs que les ports français – c'est justement la raison pour laquelle de nombreux élus du Havre ont combattu le canal Seine-Nord. Il ne faut pas négliger l'impact de cette dynamique sur notre économie nationale et notre balance commerciale.

Je nuancerai néanmoins mon propos car j'ai rencontré des gens qui m'ont permis d'affiner mon analyse. Cette situation est loin d'être une fatalité. De nombreuses choses peuvent être faites pour améliorer le trafic fluvial français et accroître, de ce fait, l'attractivité des ports français face à la concurrence européenne. Ce chantier est aujourd'hui trop négligé par les pouvoirs publics, mais de belles choses peuvent être réalisées en France.

Tout d'abord, il faudrait mieux organiser les *hinterlands* français à partir de Dunkerque, de Calais, du Havre et des autres ports maritimes connectés à ce réseau. Ce travail n'est presque pas effectué en France car les opérateurs n'intègrent pas encore ce schéma. Il convient de changer les mentalités, et les élus que nous sommes doivent prendre toute leur part dans ce travail. La fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris peut être une étape intéressante.

Par ailleurs, il faut mieux identifier tous les goulets d'étranglement et les ruptures de charges. Ce travail est mené par Voies navigables de France (VNF). Il est important de pouvoir aller d'un point à un autre sans encombre, et si des investissements sont nécessaires, VNF doit disposer de moyens pour les réaliser au plus vite. Là encore, nous avons un rôle à jouer : ce chantier doit être soutenu au maximum par les pouvoirs publics.

Enfin, la batellerie française est d'une grande qualité, mais il lui manque beaucoup de services pour être tout à fait compétitive. La France dispose par exemple de très peu de services de nettoyage de cale après déchargement, ce qui pose le problème de ce que l'on appelle le « retour de cale » : les bateaux rentrent à vide. C'est un gâchis économique et écologique complet. Beaucoup d'autres services sont indispensables, mais je n'ai pas le temps de tout développer ici.

J'appelle également votre attention, et plus particulièrement celle des députés de Normandie, des Hauts-de-France et d'Île-de-France, sur la nécessité de constituer une alliance entre nos trois régions pour construire et réparer des barges et former davantage de bateliers. Cela permettrait d'organiser et de renforcer ce secteur. Franck Dhersin, vice-président de la région Hauts-de-France chargé des transports et des infrastructures de transport, que j'ai auditionné, a souligné cet enjeu, auquel je souscris. Vous l'aurez compris, il est urgent de créer un écosystème et une véritable politique économique autour du secteur fluvial.

Enfin, la plus grande vigilance doit être de mise s'agissant des plateformes multimodales. Les pays du nord de l'Europe disposent d'un écosystème très puissant et rachètent des plateformes afin d'organiser au mieux l'*hinterland* des ports du Benelux, qui s'étend jusqu'à la France. Nous ne devons pas perdre ces véritables clés de voûte logistiques. C'est tout le sens de l'action positive menée par la région Hauts-de-France. Il faut maîtriser le foncier et disposer d'opérateurs de réseau multimodaux puissants ; ce n'est pas encore le cas, mais j'espère que cela s'améliorera.

Pour résumer, un travail de planification associant les acteurs publics et privés, des élus et des professionnels de ce secteur doit être mené au niveau de l'État – je m'adresse ici au Mouvement démocrate, puisque son président est haut-commissaire au plan. Notre mobilisation autour de ce chantier d'avenir doit être à la hauteur des enjeux.

Mes chers collègues, il m'a semblé très important de mettre ce sujet en évidence pour que vous connaissiez les enjeux qui se cachent derrière un petit canal de 16,5 kilomètres entre la France, la Wallonie et la Flandre. Je vous propose d'approuver cette convention.

**Mme Brigitte Liso.** Je partage en grande partie les positions de notre rapporteur sur la capacité de la France à marquer son territoire, si j'ose dire.

La convention relative à l'aménagement d'une portion de la Lys entre Menin, en Belgique, et Deûlémont, en France – une commune située dans ma circonscription –, m'intéresse évidemment au plus haut point. Elle complète une première convention franco-belge, conclue en 1982, qui avait établi le gabarit actuel de la Lys mitoyenne. Il s'agit aujourd'hui d'un gabarit de catégorie 4. La voie navigable de cette portion de la Lys entre Menin et Deûlémont est longue d'environ 16,5 kilomètres ; elle permet actuellement la circulation, dans les deux sens, de bateaux de 1 500 tonnes. Demain, la Lys mitoyenne pourra accueillir des bateaux de 3 000 tonnes en double sens ou de 6 000 tonnes en navigation alternée. Pour ce faire, il est nécessaire de mener des travaux importants, à savoir

l'approfondissement du cours d'eau à 4,5 mètres, l'élargissement du canal et l'aménagement des territoires avoisinants.

Compte tenu de la hausse de la circulation sur la Lys mitoyenne, les travaux permis par cette convention sont absolument essentiels. Comme l'a indiqué M. le rapporteur, un convoi fluvial de 5 000 tonnes équivaut à 250 camions ou quatre trains. Le transport fluvial est par ailleurs le transport le plus économique à la tonne transportée, avec un prix jusqu'à quatre fois inférieur à celui du camion.

Cette opération, dont la réalisation doit s'achever en 2027, représente un coût total de 140 millions d'euros. Les différents aménagements sont cofinancés par trois régions – les Hauts-de-France, la Wallonie et la Flandre – et par l'Union européenne, selon une répartition se rapportant aux kilomètres inclus dans chaque territoire. Le reste à charge pour l'État français est estimé à 33 millions d'euros. Les bénéfices attendus sont inestimables, compte tenu de la convergence des intérêts économiques, écologiques et européens.

Cette convention intervient à l'heure du Brexit, à un moment clé pour l'avenir du projet européen. L'exploitation du canal transformé permettra en effet d'accroître la compétitivité du secteur fluvial, au bénéfice de l'Europe. La présente convention va dans le sens de l'objectif gouvernemental d'une gouvernance communautaire renforcée.

Compte tenu de tous ces éléments, le groupe La République en Marche votera ce projet de loi.

Néanmoins, je tiens à exprimer un regret, à titre personnel. Des élus locaux m'ont indiqué que la plateforme logistique bimodale prévue par la convention serait située du côté belge et non du côté français. Nous aurions bien sûr préféré que les accords conclus il y a quelques années aient favorisé la France, en particulier la belle commune de Deûlémont que vous avez eu le plaisir de visiter, monsieur le rapporteur.

Pour terminer, je poserai deux questions qui me semblent essentielles. Dans quelle mesure les acteurs locaux et associatifs seront-ils associés à la finalisation de ce projet, côté français ? D'après mes renseignements, seules des entreprises néerlandaises ont été retenues à ce jour pour les travaux déjà engagés. En outre, la transparence des informations sera-t-elle assurée sur le terrain ?

**M. Michel Fanget.** Je remercie M. le rapporteur pour son excellent travail, qui nous apporte un éclairage à la fois technique et stratégique sur la concrétisation de ce projet qui n'est pas sans difficulté et revêt un caractère stratégique de première importance. Dans le contexte du Brexit, il est vital que nous renforçons la position de nos ports continentaux pour assurer leur prédominance en Europe. Cette convention n'est pas sans poser de question sur la place des ports français. Leur intégration croissante dans un réseau où les ports sont reliés entre eux, non seulement par leur façade maritime, mais également par leur arrière-pays grâce à l'émergence d'un réseau fluvial fort, nous semble de nature à garantir leur avenir, dont nous devons absolument nous soucier. C'est d'ailleurs le sens des travaux menés par ailleurs, notamment dans le cadre de la réalisation du canal Seine-Nord.

M. le rapporteur insiste également sur les difficultés techniques posées par ce projet, qui démontre bien la qualité de la coopération franco-belge en la matière, dont nous ne pouvons que nous féliciter. Cette dimension européenne nous paraît pleinement profitable. L'investissement financier de l'Union européenne nous semble aussi devoir être souligné. Si

le coût est substantiel au regard de l'importance des travaux à mener, il nous paraît essentiel de souligner que ce projet peut également être un exemple de bonne gestion environnementale lors de la réalisation de grands projets d'infrastructures.

Pour toutes ces raisons, le groupe du Mouvement démocrate (MoDem) et démocrates apparentés soutiendra ce projet de loi.

**M. Jean-Claude Bouchet.** Je présente à chacun mes meilleurs vœux de santé, avec une pensée toute particulière pour la présidente de notre commission.

Nous allons donc enfin commencer à suivre une stratégie globale en matière d'environnement. J'ai travaillé dans le secteur des transports et je me souviens de l'abandon du projet de canal Rhin-Rhône, le 1<sup>er</sup> novembre 1997, alors que M. Gayssot était ministre des transports et Mme Voynet ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement. Depuis cette décision, la France subit un retard considérable en matière de politique multimodale de transport de fret. Aujourd'hui, quand des containers en provenance de Chine doivent être livrés à Lyon, il peut être plus économique de les envoyer à Rotterdam et de leur faire prendre la route jusqu'à leur destination finale que de faire appel aux ports français. Tout cela est déplorable. Notre vision de l'environnement est à courte vue. Je me réjouis de cette convention car il me semble utile d'aménager un canal de 16,5 kilomètres pour augmenter le gabarit de la Lys et favoriser le transport multimodal, mais la France et l'Europe doivent adopter une stratégie globale en la matière. Le transport fluvial doit être associé au fret ferroviaire et au transport routier. Dès lors que le multimodal n'existait pas, un grand volume de fret a été transféré à la SNCF et au transport routier, ce qui est catastrophique.

Le groupe Les Républicains soutiendra cette convention conclue entre la France et les régions wallonne et flamande, mais je réitère mon appel en faveur d'une stratégie globale en matière d'environnement et de transport, que celui-ci soit routier, ferroviaire, fluvial ou aérien. Lorsqu'un projet est réalisé, c'est pour vingt ou trente ans. Celui dont nous parlons a été élaboré pour décongestionner la métropole de Lille, mais nous avons déjà vingt ans de retard.

**M. Alain David.** Nous prenons bonne note, monsieur le rapporteur, de votre avis favorable à cette convention, qui permet d'élargir le gabarit de cette voie d'eau maritime mitoyenne et d'adapter ce chenal de navigation, rendant possible une augmentation du trafic sur le vaste ensemble des bassins de la Seine et de l'Escaut. Nous prenons également bonne note des intérêts économiques et environnementaux de ce projet, largement encouragé par la Commission européenne pour rendre l'économie française plus résiliente et durable dans le cadre du budget pluriannuel 2021-2027. Nous avons en particulier relevé qu'un convoi fluvial pouvait remplacer 250 camions – ce chiffre est impressionnant – et que ce mode de transport était le plus économique et le plus écologique à la tonne transportée, puisqu'il émet cinq fois moins de CO<sub>2</sub> que le transport routier.

Nous notons cependant votre vigilance quant au risque de concurrence accrue des ports du Benelux, notamment Anvers et Rotterdam, vis-à-vis des ports français lorsque la connexion entre la Seine et l'Escaut sera renforcée. Parallèlement aux travaux réalisés sur la Lys mitoyenne, vous appelez à une consolidation et à une structuration du secteur fluvial français. Quelles pistes de travail préconisez-vous ?

**M. Jean-Michel Clément.** Le titre de cette convention est, à lui seul, une invitation au voyage. Puisque je connais moins bien la partie nord de notre pays, c'est avec grand plaisir que j'irai voir ce que cache cette Lys.

Notre groupe partage l'avis du rapporteur : nous saluons ce projet, qui s'avère bénéfique tant pour l'intégration régionale que pour nos territoires. L'aménagement de la Lys mitoyenne permettra de fluidifier les échanges, d'accroître la compétitivité de la navigation fluviale au Nord-Ouest de l'Europe et de favoriser le transfert modal de la route vers la voie d'eau, plus vertueuse d'un point de vue environnemental.

Cet aménagement ne consiste pas à créer une voie d'eau, mais à agrandir un canal existant, ce qui limite les nuisances occasionnées. On sait bien que nos concitoyens sont très sensibles aux sujets de cette nature. Nous saluons à cet effet les mesures compensatoires mises en place.

Nous souhaitons aussi souligner le caractère positif du développement des projets de voies navigables en Europe au service de l'intégration européenne. La coopération frontalière franco-belge a été exemplaire dans ce domaine. Ce projet permet aussi de relancer le transport fluvial au niveau européen, en accord avec le Pacte vert pour l'Europe.

Nous partageons par ailleurs la vision du rapporteur, qui nous invite à profiter de ce texte pour entamer une réflexion sur le secteur fluvial et maritime français. Comme lui, nous pensons que ce secteur est stratégique pour notre pays : il est nécessaire de le renforcer et de structurer ses filières afin que notre pays tire profit des investissements et de la création de nouvelles voies navigables face à la concurrence du Benelux et alors que le Brexit offrira de nouvelles opportunités.

Enfin, le développement de l'intermodalité est un prérequis indispensable à la création de toute taxe carbone sur les transports routiers, afin que celle-ci ne soit pas perçue comme une taxe sur l'éloignement des centres de consommation. Souvenons-nous du mouvement des bonnets rouges, qui trouvait notamment sa source dans l'impossibilité d'un report modal en Bretagne : le produit de la taxe destinée à le développer aurait échappé à la région puisqu'il devait être centralisé au niveau de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) pour des projets nationaux. Travaillons demain dans une direction différente !

Nous soutiendrons évidemment cette convention.

**M. Jean-Louis Bourlanges.** Je ne répéterai pas ce qu'a dit excellemment le porte-parole de mon groupe, Michel Fanget, qui a souligné le triple intérêt économique, écologique et européen de ce projet.

J'adresse toutes mes félicitations à notre rapporteur, Jean-Paul Lecoq, qui a fait preuve d'un double désintéressement eu égard à ses options fondamentales.

Je veux d'abord parler de ses options géopolitiques, car il faut un certain courage à un élu du Havre pour soutenir ce projet, qui contribue à la construction d'un réseau de voies navigables intégrant la Seine à la banane bleue, c'est-à-dire au cœur battant de l'Europe fluviale situé au Benelux. Toute amélioration de ces voies de communication étend l'*hinterland* des ports du Nord, c'est-à-dire de Dunkerque, mais surtout d'Anvers et de Rotterdam, au détriment de ceux de l'axe séquanien, c'est-à-dire du Havre, de Rouen et de

Paris. Bien que député des Hauts-de-Seine et ancien élu de Seine-Maritime, j'approuve ce projet nécessaire, cette œuvre d'intérêt général, mais cela ne m'empêche pas de saluer le courage de M. Lecoq et son effort de dépassement des intérêts de clocher.

Le second éloge que je veux adresser à notre rapporteur concerne ses options idéologiques. L'entreprise de désengorgement que permet cette convention améliore en effet les échanges entre les pays de l'Union européenne et constitue une contribution importante au libéralisme commercial. Je salue donc les efforts de M. Lecoq pour se rapprocher des positions du Mouvement démocrate : quand il voudra franchir une étape supplémentaire, notre porte lui sera ouverte. (*Sourires.*)

**M. Christian Hutin.** Il serait difficile au député de Dunkerque de ne pas intervenir sur un tel sujet. Tout cela apparaît très équilibré, très écologique et très européen, mais en réalité, ce n'est pas tout à fait lisse ! (*Sourires.*)

Comme Jean-Louis Bourlanges, je tiens à vous féliciter, monsieur Lecoq. Rares sont les rapports confiés aux députés du groupe GDR ; le vôtre est remarquable, et vous l'avez rédigé avec une objectivité exceptionnelle.

Les ports du Havre et de Dunkerque ont toujours été concurrents. C'est une concurrence nationale, mais fraternelle. Vous venez d'ailleurs de nous piquer le meilleur directeur du port de Dunkerque, qui vient d'arriver au Havre aujourd'hui – mais je tiens à préciser qu'il habite encore Dunkerque ! Cependant, nous ne sommes pas tout à fait rivaux car nous nous situons sur deux marchés différents.

Les investissements français que nous allons réaliser apporteront-ils du trafic supplémentaire au port de Dunkerque ? Je le souhaite de tout cœur, mais je ne le pense pas. Les ponts enjambant le canal à grand gabarit ont une hauteur de six mètres ; ils auraient dû être hauts de douze mètres pour permettre le passage des péniches. L'État n'a pas investi dans ce domaine et nous allons être coincés. À mon sens, l'ensemble des investissements profiteront très rapidement à Anvers et Rotterdam. Nous sommes donc en train de financer une fuite du trafic vers ces deux ports – nous n'en gagnerons qu'un peu, un tout petit peu. N'oublions pas non plus que le port de Dunkerque est particulièrement touché par le Brexit : il subit une baisse régulière du trafic et n'assurera plus certaines activités. J'espère que les choses s'arrangeront.

Cette convention vise-t-elle à aider le port de Dunkerque et les ports français en général ou à créer une autoroute fluviale vers les ports d'Anvers et de Rotterdam, contre lesquels nous sommes en guerre permanente ? J'ai un énorme doute. Je ne peux donc pas voter ce texte, qui obère les perspectives du Dunkerquois, de notre littoral et des Hauts-de-France en général. Je déplore que certaines grosses entreprises des Hauts-de-France continuent sans vergogne à travailler avec Anvers et Rotterdam, refusant de passer par le port de Dunkerque, pourtant situé à 70 kilomètres de la ville de Lille, à laquelle il est relié par une autoroute gratuite.

Cela me fait beaucoup de peine. Tout le monde pense que ce projet est merveilleux, car il est écologique et européen, alors que l'investissement réalisé par notre pays n'aura probablement pas de retombées pour le port de Dunkerque. Je suis très inquiet et je lance l'alerte. Que l'État ne soit pas capable de rehausser quelques ponts pour permettre à l'élargissement d'un canal d'apporter du trafic au port de Dunkerque, je ne trouve pas cela raisonnable ni équitable.

**M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur.** En tant que membre du plus petit groupe de notre commission, je suis souvent le dernier à choisir les rapports. Il restait le rapport sur cette convention : je l'ai pris. Je pouvais aborder le sujet de deux manières : soit je m'opposais au texte, en tant que député du Havre, et j'en faisais un outil de combat contre la politique européenne et la domination des ports du *range* nord-européen, c'est-à-dire du Benelux ; soit je faisais abstraction de ces combats et je considérais qu'il s'agissait d'un beau chantier, d'un bel investissement utile pour les générations à venir. J'ai choisi cette seconde approche, mais je ne pouvais pas faire totalement abstraction de mon opinion sur l'Europe – Jean-Louis Bourlanges a sans doute bien noté que j'ai évoqué ma prédilection pour l'Europe des projets – et sur la façon dont la France s'inscrit dans la gouvernance européenne – à ce sujet, je partage tout à fait les propos de Christian Hutin.

Avant de lutter contre le canal Seine-Nord, j'ai mené de nombreux combats en faveur de certains projets. Quand Mme Voynet était ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, nous avons discuté non seulement du canal Rhin-Rhône, mais également du canal Seine-Est. Je suis alors allé voir la ministre dans son bureau, avec des acteurs du Havre, pour défendre ce projet. Mme Voynet considérait que ce dernier nécessitait la construction d'un trop grand nombre d'écluses par rapport au canal Seine-Nord, ce qui m'a choqué – ce critère n'est pas suffisant, d'autant que les écluses peuvent aussi s'avérer utiles.

Aujourd'hui, le chantier de la Lys mitoyenne est bien engagé et le canal est même quasiment terminé – la députée de la circonscription le sait bien car elle le voit régulièrement. Je vous invite à vous rendre sur place, monsieur Clément, comme je l'ai fait moi-même. Ce doit être le déplacement qui a coûté le moins cher à la commission des affaires étrangères, et cela a fait plaisir aux gens qui travaillent sur ce chantier : tant les ouvriers que les maîtres d'œuvre de Voies navigables de France ont été flattés de voir débarquer un rapporteur de la commission des affaires étrangères et ont senti que leur travail était valorisé. En me rendant sur place, j'ai aussi compris beaucoup de choses s'agissant du système hydraulique des canaux.

Ce déplacement m'a également fait prendre conscience d'un défi que nous devons tous relever – et je vous invite, monsieur Hutin, à me rejoindre dans ce combat, comme le font les élus des Hauts-de-France, qui ne sont pas mes amis politiques. On relie donc la Seine à l'Escaut. On peut y voir un risque, celui d'offrir la Seine aux ports du Benelux dont nous étendrions l'*hinterland* à l'Île-de-France. On peut aussi considérer, à l'inverse, qu'on relie la Seine et HAROPA, l'alliance des ports du Havre, de Rouen et de Paris, dont le potentiel est immense, aux pays du Benelux. On peut circuler sur une voie d'eau dans les deux sens ! Il faut soutenir tous les investissements possibles et imaginables pour mettre les infrastructures françaises au niveau – cela passe aussi par un rehaussement des ponts – et connecter les ports français à l'*hinterland* européen par cette voie d'eau.

Il est urgent et important de le faire car, demain, la question de la facture carbone par conteneur sera posée – tous ceux qui suivent les questions européennes le savent, notamment Jean-Louis Bourlanges car il a déjà eu l'occasion d'en discuter. Il faudra donc se demander à quel endroit il vaudra mieux débarquer les conteneurs, pour que la taxe carbone ne s'applique pas.

Souvent, les bateaux chinois qui arrivent dans la zone font un peu de cabotage, s'arrêtent au Havre – peu de temps –, avant de gagner Rotterdam ou Anvers. La facture carbone des conteneurs qui s'arrêtent au Havre et utilisent la voie d'eau, y compris pour aller

vers le cœur de l'Europe, peut-elle concurrencer celle des « bouettes » qui débarquent à Rotterdam ou à Anvers ? Gageons que oui, et agissons pour qu'elle le soit.

De toute manière, nous n'avons pas le choix, sauf à faire exploser tout le système, ce que je propose parfois, sur des questions nationales. La question de la facture carbone, du climat, de l'environnement continuera d'être posée, de manière quasi universelle. C'est pourquoi il vaut mieux investir, tout de suite, fortement, pour lever les ponts sur le canal et développer le transport fluvial.

Vous posiez la question des services : il y en a une multitude à créer. Vous demandiez comment faire pour que le fluvial ait un sens, en France. La préfiguratrice du port d'HAROPA, Mme Rivoallon, lorsqu'elle était acheteuse pour de grands magasins parisiens, avait imposé la livraison par transport fluvial comme critère d'achat. Les acheteurs peuvent, eux aussi, adopter une démarche écologique volontariste. Les logisticiens et les armateurs disent toujours que c'est le client final qui décide. Le jour où il aura en tête d'être totalement écologique dans la livraison de ses produits, il choisira les conteneurs dont la facture carbone sera la moins élevée. Faisons en sorte que les ports français puissent présenter une telle facture. Si les ponts sont levés à partir de Dunkerque, le canal de la Lys mitoyenne devient pleinement crédible, pour décharger à Dunkerque et livrer à Lille, avec une facture carbone la plus basse possible. Si l'on fait le calcul à ce moment, ce sera non pas Le Havre qui aura la facture carbone la plus basse, mais Dunkerque et son secteur, qui peut être large, compte tenu du réseau fluvial considéré.

J'avais donc la possibilité de le prendre mal, de m'opposer au projet. Ma première réaction en débutant le travail sur ce rapport a d'ailleurs été de chercher à rencontrer tous ceux qui étaient contre le projet, par exemple les associations environnementales. Cela a été compliqué : ils n'étaient pas si nombreux, parce qu'il y a eu l'enquête publique, les gens se sont exprimés. Certains projets sont plutôt mieux présentés, y compris au débat public, que d'autres. C'était le cas de celui-ci, qui, bien que compliqué à mettre en œuvre, était bien amené dans le territoire, avec responsabilité et attention. Quand on voit les différents aménagements qui seront réalisés, on sent que les responsables du projet ont été à l'écoute des voisins, des maires, des gens du territoire. Cela se ressent et se vit sur le terrain.

Quant au pilotage de la section française, je connaissais déjà Voies navigables de France. Dans un appel d'offres, surtout pour un projet européen, il n'est pas simple de faire de la préférence locale, si j'ose dire. Il y en a pourtant un peu, ne serait-ce que dans la main d'œuvre qui a été prise en supplément pour faire cette activité. Cela reste limité, mais on sent un projet soutenu par le territoire.

Pour ce qui concerne les vingt ans de retard qu'a évoqués Jean-Claude Bouchet, la France a trop joué la carte des poids lourds. Un lobby a imposé sa politique au détriment du ferroviaire et du fluvial. Aujourd'hui, il est plus compliqué sinon de faire marche arrière, du moins de réorienter l'activité. Les vingt ans de retard sont une réalité. Toutefois, je suis communiste, donc optimiste pour changer les choses. Il faut rester optimiste et se dire que l'avenir nous appartient, ce sont nos décisions qui feront que ce projet et d'autres amélioreront la vie des générations à venir, celles de nos enfants et petits-enfants.

Je vous invite donc à voter pour. J'ai longtemps hésité à vous appeler à un tel vote et à le pratiquer moi-même, mais je le fais quand même au regard d'un tel projet.

**M. Rodrigue Kokouendo, président.** Alain David avait demandé quelles sont les pistes de travail pour renforcer le transport fluvial.

**M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur.** Je l'ai évoqué avec l'exemple de Mme Rivoallon. Renforcer le fluvial, c'est faire en sorte que les clients demandent que leurs marchandises, arrivées dans nos ports, soient transportées par le fleuve. Ils peuvent le demander : le client est roi, comme on dit en République. Nous devons l'inciter à le faire.

Nous avons rencontré Franck Riester, ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité, au Havre, il y a quelques jours. Nous discutons de tout cela, car, dans ce domaine, il faut certainement accompagner les entreprises françaises faisant du commerce extérieur. S'agissant d'abord du positionnement géographique, nous les encourageons à se mettre plutôt du côté des voies d'eau. Les représentants de Voies navigables de France nous expliquaient qu'ils ne comprenaient pas pourquoi toutes les villes traversées par des fleuves navigables ne conservaient pas des plateformes logistiques en centre-ville, afin d'y décharger les marchandises et de parcourir le dernier kilomètre à partir d'elle. Plus on favorisera ces plateformes, plus on accompagnera les maires qui voudront instaurer cette dynamique dans leur centre-ville, et plus il y aura de chances que le fluvial soit utilisé. Nous devons encourager ces démarches ; c'est toute une politique d'ensemble qu'il faut mener. Nous commençons ce matin, avec l'aménagement de la Lys mitoyenne et, tous ensemble, nous défendrons des idées peut-être novatrices, ou anciennes, mais qui reviennent à l'ordre du jour, pour l'utilisation du fleuve comme voie principale de transport des marchandises.

Enfin, je voudrais remercier tous ceux qui ont répondu à notre invitation, que nous avons auditionnés, qui nous ont reçus sur place et qui, culturellement, m'ont fait progresser. Le Nord est toujours aussi accueillant.

**M. Christian Hutin.** Mon vote n'a rien à voir avec la qualité du rapport de Jean-Paul Lecoq, son objectivité et l'ouverture qu'il nous propose pour travailler ensemble, avec mon ami Franck Dhersin. Que nous puissions travailler ensemble, avec les deux ports majeurs et l'hinterland du Nord, est exceptionnel.

Toutefois, je m'abstiendrai sur le projet de loi car j'attends que l'État investisse très clairement, comme il le fait sur le canal Seine Nord ou le dossier qui nous intéresse aujourd'hui, pour permettre au port de Dunkerque d'être le point d'arrivée de l'ensemble des marchandises, afin que ce ne soit pas Rotterdam ou Anvers qui en profite. Pour le moment, l'État français n'a pas investi suffisamment d'argent pour que le Dunkerquois soit le troisième port de France et que les Hauts-de-France en profitent.

*La commission adopte l'article unique sans modification.*

*La séance est levée à 11 heures 05.*

-----

## Informations relatives à la commission

La commission a désigné :

- *M. Pierre Cordier*, rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relatif à la coopération bilatérale en matière d'instruction militaire (n° 3245) ;

- *Mme Sandra Boëlle*, rapporteure du projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant à l'accord de sécurité sociale sous forme d'échange de lettres des 7 et 20 septembre 2011 entre le Gouvernement de la République française et l'Organisation internationale pour l'énergie de fusion en vue de la mise en œuvre conjointe du projet ITER (n° 3487) ;

- *M. Lénaïck Adam*, rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation de la déclaration relative à la phase d'exploitation des lanceurs Ariane, Vega et Soyouz au Centre spatial guyanais (n° 3596).