

Assemblée nationale et Sénat

Le financement du canal Rhin-Rhône

La « rente du Rhône »

Extraits des débats parlementaires

L'introduction et les résumés dans les marges sont du Clac.

Assemblée nationale Sénat

Loi Pasqua sur l'aménagement du territoire

Extraits des textes et débats parlementaires ayant trait au financement du canal Rhin-Rhône et aux relations EDF-CNR

Juin 1994 - Janvier 1995

Sommaire résumé

Loi Pasqua n° 95-115 du 4 février 1995.

Articles 17, 18, 36 et 37.1 . . . p. 3

Débat à l'Assemblée nationale

en première lecture p. 4

Débat au Sénat

en première lecture p. 13

Débat à l'Assemblée nationale

en seconde lecture p. 23

Adoption du texte de loi . . . p. 32

Sommaire détaillé en page 2

Le projet de loi sur l'aménagement du territoire, déposé par le gouvernement en juin 1994, ne prévoyait rien de spécial pour le financement du canal Rhin-Rhône à grand gabarit. Un petit lobby, mené par le sénateur Jacques Rocca Serra et le député René Beaumont, présenta des amendements visant à fournir à la Compagnie nationale du Rhône (CNR)

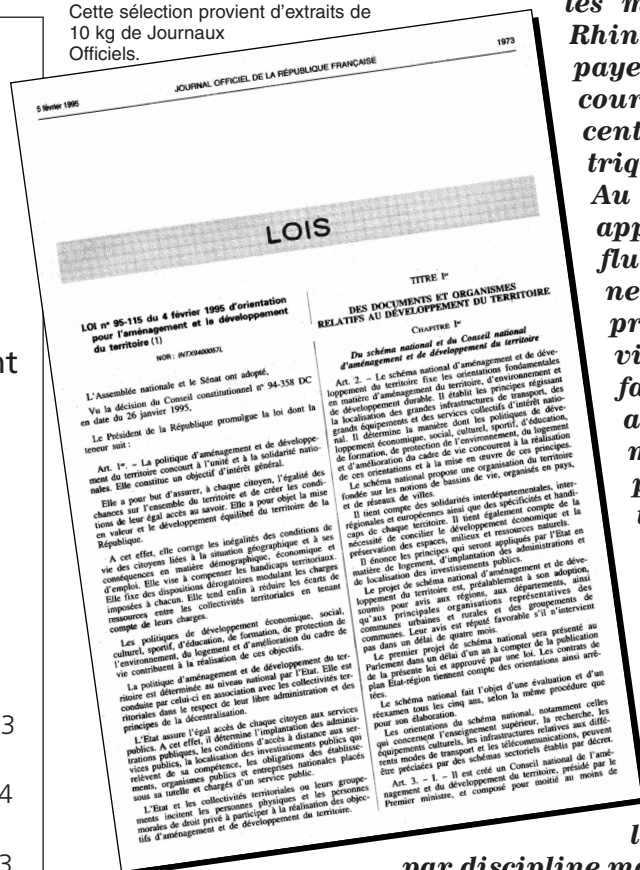
les moyens de construire Rhin-Rhône, en faisant payer plus cher à EDF le courant produit par les centrales hydroélectriques du Rhône.

Au dernier moment, apparemment sous l'influence d'EDF, le gouvernement a proposé son propre amendement, ne visant pas seulement à faire payer EDF, mais à associer plus complètement cet établissement public à la construction du canal, par le moyen d'une société mixte CNR-EDF, ce qui retarde grandement la réalisation du projet, en alourdissant la procédure. Les parlementaires promoteurs du canal ont alors, la mort dans l'âme et par discipline majoritaire, retiré leurs

amendements.

Le texte définitif est un compromis entre les "acharnés" du canal et un gouvernement prudent. Il a donc été rédigé de manière équivoque. Les discussions qui précèdent son adoption reflètent un malaise et mettent en avant ses incohérences. C'est pourquoi il est utile de suivre le déroulement des débats à travers les échanges des pro-canal.

Cette sélection provient d'extraits de 10 kg de Journaux Officiels.



Sommaire

Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (dite Loi Pasqua)

Article 17	p. 3
Article 18	p. 3
Article 36	p. 3
Article 37.1	p. 4

Commission spéciale de l'Assemblée nationale, rapport Ollier, 30 juin 1994 . p. 4

Assemblée nationale, première lecture, 8 et 10 octobre 1994 p. 4
Interventions de René Beaumont pp. 5 à 8

Commission spéciale du Sénat, rapport Gérard Larcher, 19 octobre 1994 p. 9
La « rente du Rhône » p. 11

Sénat, première lecture, 27 octobre, 5 novembre 1994 p. 13
Proposition du gouvernement p. 14
Interventions de Pierre Schiélé pp. 16 à 19
Réponse du ministre Charles Pasqua pp. 16 à 19
Interventions des sénateurs communistes pp. 20 et 21

Commission spéciale de l'Assemblée nationale, rapport Ollier, 24 nov. 1994 p. 22

Assemblée nationale, seconde lecture, 30 novembre 1994 p. 23
Interventions de Georges Sarre pp. 23 à 25
Interventions de René Beaumont pp. 26 et 27
Réponse du ministre Daniel Hoeffel p. 29
Interventions de René Beaumont pp. 30 et 31

Adoption du texte de loi à l'Assemblée nationale p. 32

Adoption du texte de loi au Sénat p. 32

Loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

Articles concernant le canal Rhin-Rhône et les transports

Art. 17. I. - En 2015, aucune partie du territoire français métropolitain continental ne sera située à plus de 50 kilomètres ou de 45 minutes d'automobile soit d'une autoroute ou d'une route express à deux fois deux voies en continuité avec le réseau national, soit d'une gare desservie par le réseau ferroviaire à grande vitesse.

II. - Dans un délai de 18 mois à compter de la publication de la présente loi, le schéma directeur routier national et le schéma directeur des voies navigables sont révisés et prolongés jusqu'en 2015. Dans le même délai de 18 mois, sont établis, à l'échéance de 2015, un schéma du réseau ferroviaire, un schéma des ports maritimes et un schéma des infrastructures aéroportuaires.

III. - Les schémas visés au II ci-dessus prennent en compte les orientations nationales de développement du territoire, les trafics constatés n'étant pas le seul critère de choix. Ils prennent en compte les orientations des schémas européens d'infrastructures et l'objectif d'établissement de liaisons européennes à travers le territoire français.

Ces schémas veillent notamment à poursuivre l'amélioration de l'accessibilité à toute partie du territoire français, particulièrement dans les zones d'accès difficile. Ils devront notamment prévoir des modes de transport adaptés pour le trafic des marchandises dans les zones à l'environnement fragile.

Ces schémas comporteront une approche multimodale, intégrant ainsi le mode étudié dans une chaîne de transport et prenant en compte les capacités retenues pour les autres modes de transport.

Art. 18. I. - Le schéma directeur routier national définit les grands axes du réseau autoroutier et routier national dans un objectif de desserte équilibrée et de désenclavement de l'ensemble du territoire, quels que soient les trafics constatés. Il prend en compte la nécessité d'assurer les liaisons internationales et de développer des modes d'exploitation permettant une gestion optimale des trafics.

II. - Le schéma directeur des voies navigables définit les axes destinés à relier entre eux les différents bassins économiques, afin de favoriser le report du trafic de marchandises sur la voie d'eau. Il prévoit la mise en réseau des voies fluviales à grand gabarit et

assure leur raccordement avec les grands sites portuaires français et européens dans le respect de la préservation des espaces et milieux naturels.

III. - Le schéma du réseau ferroviaire révisé et prolongé jusqu'en 2015 le schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Il définit les liaisons ferrées de transport d'intérêt national, les liaisons de transport de type autoroute ferroviaire et les liaisons ferrées régionales, de telle sorte que soient assurées la continuité et la complémentarité des réseaux, aussi bien pour les personnes que pour les marchandises.

IV. - Le schéma des ports maritimes définit les grandes orientations de l'organisation portuaire, eu égard à leurs différentes vocations, et conforte le développement à moyen terme des sites portuaires, en intégrant leur desserte par rapport à leur arrière-pays.

Art. 36. - La loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est ainsi modifiée :

I. - L'article 2 est ainsi rédigé :

« Art. 2. - 1° Le financement des travaux de construction prévus à l'article 1er est assuré, indépendamment des concours mentionnés ci-après, par Électricité de France au titre de la mise à disposition, dans les conditions contractuelles en vigueur, de l'énergie produite par les installations de production hydroélectrique de la Compagnie nationale du Rhône. Ces conditions continueront de régir les relations entre Électricité de France et la Compagnie nationale du Rhône jusqu'à l'expiration de la concession générale mentionnée à l'article 1er.

« Les sommes sont versées, en fonction de l'avancement des travaux, à une entreprise constituée à parité entre Électricité de France et la Compagnie nationale du Rhône. La maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction susvisés est confiée à ladite entreprise.

« L'ensemble des travaux devra être achevé au plus tard en l'an 2010.

« L'entreprise mentionnée au deuxième alinéa ci-dessus peut recevoir également les concours des collectivités territoriales et établissements publics locaux intéressés, ainsi que des fonds nationaux ou européens pou-

Dans un délai de 18 mois, le schéma directeur des voies navigables est révisé et prolongé jusqu'en 2015

Le financement des travaux de construction [du canal Rhin-Rhône] est assuré par EDF

Les sommes sont versées à une entreprise constituée à parité entre EDF et la CNR

L'ensemble des travaux devra être achevé au plus tard en l'an 2010

**Au fur et à mesure
des travaux,
l'entretien
est assuré
par la CNR**

vant contribuer à la réalisation de l'ouvrage.

« Elle est administrée par un conseil d'administration qui comprend des représentants d'Électricité de France, de la Compagnie nationale du Rhône et des collectivités locales actionnaires de celle-ci, des représentants de l'État nommés par décret, et des représentants de Voies navigables de France nommés par décret sur proposition du conseil d'administration de cet établissement public.

« Elle est soumise au contrôle de l'État dans les mêmes conditions que les entreprises nationales.

« Les statuts de cette entreprise sont approuvés par un décret en Conseil d'État qui précise également les modalités d'application du présent article, et notamment les modifications à apporter à la concession générale mentionnée ci-dessus, ainsi que les conditions de dissolution de la société après achèvement des travaux.

« 2° Au fur et à mesure de la réalisation des travaux, l'entretien est assuré par la

Compagnie nationale du Rhône. »

II. - L'article 4 est ainsi rédigé :

« Art. 4. - Le montant et les modalités des emprunts qui peuvent être contractés pour le financement des travaux de construction prévus à l'article 1er par la société créée en application de l'article 2 sont fixés par une convention passée avec l'État. »

Art. 37. I. - Il est institué, dans les conditions prévues par la loi de finances pour 1995 (n° 94-1162 du 29 décembre 1994), un fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables.

II. - Les conséquences de la taxe instituée par l'article 302 bis ZB du code général des impôts sur l'équilibre financier des sociétés concessionnaires sont prises en compte par des décrets en Conseil d'État qui fixent notamment les durées des concessions autoroutières.

Commission spéciale de l'Assemblée nationale Rapport Patrick Ollier, 30 juin 1994

L'article 15 crée un nouveau fonds d'investissement destiné à contribuer aux financements des voies navigables, du réseau TGV, des transports ferroviaires régionaux, des transports combinés et des investissements routiers. Ce fonds serait alimenté par le produit, d'une part, d'une taxe de 1,4 centime par kilowattheure produit et d'autre part, d'une taxe de 2 centimes par kilomètre parcouru qui ne devrait pas être répercutée par

les sociétés d'autoroute sur le prix des péages. (...)

M. Michel Inchauspé (RPR, Pyr.-Atl.) a insisté sur les oppositions que ne manqueront pas de susciter les trois fonds relatifs aux transports de la part des organismes mis à contribution, comme les sociétés d'autoroutes ou EDF. (...)

Assemblée nationale, 1re lecture, 8 et 10 juillet 1994

Article 15

Claude Pringalle (RPR, Nord, maire de Cambrai). (...) La commission a souhaité que soient créés deux fonds distincts : l'un pour les transports routiers, l'autre pour les transports fluviaux. Cette proposition est intéressante, même si sa concrétisation dans les faits risque de se révéler délicate.

Ainsi, nous saurions au moins le montant des crédits dont nous pourrions disposer pour effectuer les investissements nécessaires en matière de transports fluviaux — qui sont actuellement les modes de transport les plus

délaissés en France —, qu'il s'agisse de la restauration du réseau Freycinet, qui est complètement obsolète, ou du raccordement entre nos réseaux à grand gabarit. (...)

Daniel Colliard (PC, Seine-Maritime, maire du Havre). Le fonds d'investissement institué par l'article 15 devrait, dit-on, permettre la réalisation des voies navigables à grand gabarit.

Chez nous, l'absence criante d'investissements en faveur des voies navigables condamne les transports fluviaux à la margi-

nalité, alors que, dans d'autres pays, un effort considérable est fait. (...)

De surcroît, le ministre des transports n'a apporté aucune réponse concrète sur les moyens à mettre en œuvre pour financer les infrastructures.

On peut craindre, en revanche, que les résultats financiers de la Compagnie nationale du Rhône, affectés en principe à l'amélioration de la voie d'eau, ne soient détournés, en tout ou partie, au bénéfice du groupe Pêchiney.

On peut craindre aussi que la fusion, voire la confusion, en un seul fonds d'investissement des transports terrestres ne soit un moyen d'oublier, une fois de plus, la voie fluviale. Cette inquiétude a été sous-jacente durant tout le long débat que nous avons eu à propos de l'institution de ce fonds. Et l'on ne peut dire qu'elle était apaisée au terme de ce débat.

Nous demandons pour la voie d'eau une autre reconnaissance et un autre avenir que ceux que vous lui réservez.

Gilbert Gantier (UDF, Paris). L'article 15 appelle de ma part les plus extrêmes réserves. Comme l'a dit M. Cazin d'Honinchtun, il s'agit en quelque sorte, selon le dicton populaire, de prendre l'argent là où il est, et de le redistribuer à d'autres. Par exemple, on prendra sur les autoroutes pour financer le TGV, on prendra sur l'électricité pour financer les moyens de transport. C'est une gestion tout à fait déplorable.

Comme je l'ai déjà dit déjà plusieurs fois, c'est le budget de la nation qui, en vertu du principe de l'universalité budgétaire, doit financer les dépenses de l'État, sous le contrôle du Parlement.

Marc Le Fur (RPR, Côtes-d'Armor). Je crains que l'essentiel des dépenses de ce fonds ne serve à financer des investissements certes intéressants mais situés dans des zones déjà favorisées dans le contexte de la construction européenne — je pense au canal Rhin-Rhône ou au TGV Est. Il est à craindre que d'autres investissements ne soient oubliés, en particulier dans les régions atlantiques et méditerranéennes.

Laurent Dominati (UDF, Paris). Les Français doivent comprendre que lorsqu'on leur promet des réalisations supplémentaires, ce sont eux qui devront les payer, et même au-delà de leur coût, en raison des circuits financiers et des pertes en ligne que cela implique.

C'est la raison pour laquelle, fidèle à mes idées, je m'oppose à l'institution de ce fonds

ou plutôt à la création de taxes nouvelles. Si l'on veut renforcer les infrastructures et favoriser l'aménagement du territoire, qu'on le fasse par des transferts, qu'on définisse des priorités qu'on opère des choix budgétaires et qu'on explique aux Français qu'il faudra renoncer à d'autres réalisations.

Le premier fonds qui a été créé rapportera 168 millions de francs; celui-ci 2,1 milliards de francs. Certes, c'est bien peu au regard de ce que nous coûtent le Crédit Lyonnais ou Air France, qui ne font pas ici l'objet d'un aussi long débat, mais je m'oppose tout de même à l'institution de ce fonds d'investissement des transports routiers.

René Beaumont (UDF, Saône-&-L.). (...) Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le ministre délégué, qu'il fallait rechercher des ressources extrabudgétaires. Afin de vous faire plaisir ainsi qu'à mon collègue Laurent Dominati, je propose une ressource extrabudgétaire qui ne serait pas une taxe mais qui proviendrait tout simplement de l'application de la loi de 1921 qui a donné la concession de l'aménagement du Rhône à la Compagnie nationale du Rhône.

Cette loi prévoyait explicitement que l'aménagement du Rhône avait trois fins : le développement de la navigation, le développement de l'irrigation et la production d'énergie hydroélectrique, cette dernière devant financer les deux autres. Alors, appliquons strictement la loi : produisons de l'énergie hydroélectrique sur la concession du Rhône et finançons les aménagements nécessaires à la navigation, des aménagements à caractère agricole et des aménagements environnementaux, auxquels la loi de 1921 n'a pas pensé.

Nous pourrions même, par ce biais, nous mettre en conformité avec les directives européennes, qui prévoient que les pays de la Communauté ne doivent pas conserver de monopoles de production et de commercialisation de l'énergie. Vous auriez en effet, pour l'électricité, deux producteurs et deux vendeurs d'énergie.

Je poursuivrai ces réflexions lors de l'examen des amendements, en particulier en ce qui concerne l'aménagement du réseau des voies navigables à grand gabarit. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'UDF et du Centre.*)

Louis Pierna (com., Seine-St-Denis). Nous sommes en désaccord avec la création d'un fonds d'investissement des transports terrestres, alimenté par une taxe assise sur le nombre de kilowattheures produits par les

Gilbert Gantier :
On prendra sur les autoroutes pour financer le TGV, on prendra sur l'électricité pour financer les moyens de transport. C'est une gestion tout à fait déplorable

Marc Le Fur :
Je crains que l'essentiel des dépenses de ce fonds ne serve à financer des investissements dans des zones déjà favorisées, je pense au canal Rhin-Rhône ou au TGV Est

René Beaumont :
Je propose une ressource extrabudgétaire qui proviendrait de l'application de la loi de 1921 qui a donné la concession de l'aménagement du Rhône à la CNR

René Beaumont :
Un grand débat interministériel a lieu sur le devenir de la rente CNR. La CNR vend le kWh environ 10 centimes à EDF, alors que le prix moyen EDF est de 25 centimes. Il serait possible d'éviter de créer un fonds et une taxe nouvelle en utilisant judicieusement l'énergie hydroélectrique produite par la CNR

ouvrages hydrauliques concédés.

Accepter cette solution de facilité serait un précédent très dangereux pour les transferts entre secteurs économiques n'ayant aucune complémentarité entre eux. C'est le budget de l'État qui devrait supporter ces investissements et cette solution est irrationnelle.

Je ferai une autre observation concernant le taux de la taxe. En 1993, le prix de revient comptable du kilowattheure d'origine hydraulique fourni par les usines d'EDF — production plus transport — a été d'environ 15 centimes; cela signifie que la taxe proposée correspond à une majoration d'environ 10 % de ce prix et que celle-ci sera répercutée sur la consommation d'électricité.

Faut-il rappeler que le montant global, pour l'année 1993, de l'ensemble des redevances versées par EDF pour les usines hydroélectriques, y compris la taxe professionnelle et les taxes spécifiques, s'est élevé à plus de 2 milliards de francs? Faut-il rappeler que la consommation d'électricité supporte déjà des taxes s'élevant au total à environ 30 % ?

Mais il y a un autre problème. Si le Parlement retenait le projet gouvernemental, cette majoration d'environ 10 % du coût du kilowattheure d'origine hydraulique pourrait avoir pour conséquence que les aménagements hydroélectriques ne seraient plus considérés comme rentables en application des critères économiques retenus par EDF et approuvés par les pouvoirs publics; d'où des gâchis financiers.

Le directeur de l'énergie et des matières premières du ministère de l'industrie a déclaré que le débat parlementaire serait l'occasion d'une demande de modification du plafond de production autonome. Cette mesure, ajoutée à l'obligation d'achat, aggraverait le surcoût financier pour l'établissement public, surcoût qui s'élève déjà pour 1994 à 500 millions de francs. Pour toutes ces raisons, les députés communistes ne peuvent que refuser cette taxe. (...)

M. le président. Quatre amendements peuvent être soumis à discussion commune.

L'amendement n° 177 est présenté par MM. René Beaumont, (et d'autres députés de droite).

« Rédiger ainsi l'article 15 :

(suppression de l'alinéa sur la réalisation des voies navigables et de l'article inséré au code des impôts concernant la taxe sur les ouvrages hydroélectriques concédés)

René Beaumont, pour soutenir l'amendement n° 177.

Nous abordons là, directement, le financement des réseaux de voies navigables à grand gabarit. Notre démarche, qui vise en l'occurrence à supprimer le fonds d'investissement spécifique à la réalisation des voies navigables, pourrait paraître surprenante à tous ceux qui ne connaissent pas tout à fait les différentes solutions qui s'offrent à nous. Je vais donc donner quelques rapides explications.

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir qu'un grand débat interministériel a lieu actuellement sur le devenir de ce qu'il est convenu d'appeler « la rente CNR ». La différence entre le prix de production de l'énergie hydroélectrique et la moyenne des prix de production des autres énergies électriques est très substantielle. La Compagnie nationale du Rhône vend le kilowattheure environ 10 centimes à EDF, alors que le prix moyen EDF est de 25 centimes. Je donne cette précision, car cela pourrait justifier une taxation, à laquelle je ne suis d'ailleurs pas forcément favorable, mais qui ne pénaliserait pas systématiquement l'énergie renouvelable évoquée à l'instant.

La décision d'arbitrage du gouvernement sur la rente CNR, décision qui nous est pourtant promise par tous les membres du gouvernement concernés, n'est pas encore intervenue, et je souhaite, monsieur le ministre, qu'elle soit prise avant la fin de l'année.

En attendant, nous proposons de ne pas créer tout de suite un fonds et une taxe nouvelle. Il serait en effet possible de l'éviter en utilisant judicieusement l'énergie hydroélectrique produite par la CNR, qui, je vous le rappelle, appartient aux collectivités locales et territoriales, actionnaires majoritaires à 70 %, et dont personne ne saurait disposer même si EDF a imposé depuis cinquante ans des conditions léonines.

Cette solution serait indolore pour tous car sans effet significatif sur le prix du kilowattheure, d'autant que la CNR ne fournit que 1,3 % de l'ensemble de l'énergie électrique en France. Une majoration de coût, qui plus est minime, ne devrait donc pas grever globalement le prix du kilowattheure vendu à nos concitoyens, en particulier à nos industriels. C'est très important.

Il est bien évident que si la décision du gouvernement n'intervenait pas à la fin de l'année, les promoteurs de la voie d'eau, que nous sommes nombreux à être ici aujourd'hui, seraient lésés, car nous aurions refusé la création du fonds spécifique que l'on nous propose. C'est la raison pour laquelle M. Sarre a fort judicieusement proposé un sous-amendement qui complète utilement mon

amendement, et sur lequel nous reviendrons.

Je note au passage que l'amendement n° 984 rectifié du gouvernement reprend un amendement que j'avais déposé, et qui du même coup est tombé, visant à créer, au moins pour l'instant, un fonds spécifique de développement des voies navigables.

Je résume notre position, monsieur le ministre. Soit vous nous confirmez l'engagement pris par les ministres concernés — le ministre de l'industrie et celui des transports, ainsi que M. le Premier ministre d'ailleurs — d'un règlement du problème de la rente CNR avant la fin de l'année, et nous maintiendrons notre amendement de suppression du fonds, soit vous ne pouvez nous donner cette confirmation aujourd'hui, et, dans ce cas, nous nous rallierons momentanément à l'amendement gouvernemental.

Néanmoins, monsieur le ministre, je voudrais savoir si les ressources du fonds spécifique de développement des voies navigables résultant de la taxation de 1,4 ou de 2 centimes prévue par l'amendement ou le sous-amendement pourront se cumuler avec le produit éventuel de la rente CNR ?

Dans ce cas, nous accepterions volontiers les deux. C'est une question assez précise sur laquelle nous souhaiterions avoir votre réponse, monsieur le ministre, avant de prendre position sur le maintien ou non de l'amendement que je viens de défendre.

Daniel Hoeffel, ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales. Le gouvernement, tenant compte des suggestions de la commission, propose une architecture qui repose sur la création de deux fonds. Le premier dénommé « fonds d'investissements des transports terrestres » aura pour objet le financement du TGV, des transports ferroviaires régionaux, des transports combinés et des investissements routiers. Le second sera consacré aux voies navigables.

Les ressources de ces fonds, issues de la taxe due par les concessionnaires d'auto-routes et de la taxe sur les ouvrages hydro-électriques concédés, alimenteront un compte d'affectation spéciale. (...)

Ce dispositif ne modifie en rien les vocations respectives de Voies navigables de France et de la CNR; celle-ci ne supportera pas le poids de la taxe hydroélectrique qui sera incluse dans les prix de vente à EDF de l'électricité.

Je voudrais à ce propos donner une réponse à M. René Beaumont car elle permettra, je le pense, d'éclairer le débat. Le gouvernement travaille à résoudre le pro-

blème très complexe des relations entre EDF et la Compagnie nationale du Rhône.

Les textes constitutifs de la CNR — loi de 1921, loi de 1980 — qui ont organisé son statut et ses relations avec EDF devront probablement être revus le moment venu. Mais de nombreuses difficultés techniques et juridiques doivent être surmontées. C'est pourquoi le gouvernement a chargé Mme Hélène Blanc, ancien préfet, de présenter un rapport. Nous ne pouvons nous engager avant que ce rapport ait été remis et qu'ait été engagée une concertation avec toutes les parties concernées, notamment les collectivités participant à la CNR.

Mais nous prenons clairement l'engagement que des décisions interviendront dans des délais rapprochés; elles seront soumises au Parlement au cas où des modifications législatives apparaîtraient nécessaires. Cet engagement devrait répondre à vos légitimes préoccupations au sujet de l'évolution de la CNR, dont chacun mesure le rôle et l'importance.

René Beaumont. (...) après avoir entendu la précision apportée par M. le ministre, je ne peux que maintenir mon amendement.

M. le président. Sur l'amendement n° 177, M. Sarre a présenté un sous-amendement, n° 1007, ainsi rédigé :

« Compléter l'amendement n° 177 par les deux paragraphes suivants :

« III. - Si dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi il n'est pas statué définitivement sur les possibilités de vente de l'énergie hydroélectrique produite par la Compagnie nationale du Rhône, alors sera créée une ressource fluviale spécifique participant à la réalisation des voies navigables situées sur le territoire français, figurant au schéma directeur européen des voies navigables et mentionnées au schéma national de développement du territoire annexé à la présente loi.

« Cette ressource fluviale spécifique sera alors affectée à Voies navigables de France dans le cadre de ses attributions et en complément de ses autres ressources, définies, d'une part, par le décret n° 601441 modifié du 26 septembre 1960 portant statut de l'établissement et, d'autre part, par l'article 124 de la loi de finances du 29 décembre 1991. (...)

Georges Sarre (RL, Paris). Je suis pleinement d'accord avec l'exposé de notre collègue René Beaumont. (...)

René Beaumont :
Les ressources du fonds spécifique de développement des voies navigables pourront-elles se cumuler avec le produit éventuel de la rente CNR ?

Daniel Hoeffel :
La CNR ne supportera pas le poids de la taxe hydroélectrique qui sera incluse dans les prix de vente à EDF de l'électricité. Le gouvernement travaille à résoudre le problème très complexe des relations entre EDF et la CNR. Il a chargé Mme Hélène Blanc de présenter un rapport à ce sujet

Georges Sarre :
Le sous-amendement que je propose et l'amendement de M. Beaumont permettent de rétablir un équilibre entre la CNR et EDF, qui rend moins prégnant le contrat léonin imposé à cette compagnie nationale

Roland Nungesser :
En affectant à "Voies navigables de France" la taxe nouvelle qui nous est proposée, nous avons une chance de mettre en place le schéma directeur des voies navigables

René Beaumont :
Il faudrait 2 milliards de F par an pour faire en vingt ans le réseau complet, qui comprend Rhin-Rhône, Seine-Nord Seine-Est et, sans doute, Saône-Moselle

M'adressant plus particulièrement à Franck Borotra, je lui dirai que le sous-amendement que je propose et l'amendement de M. Beaumont, parfaitement complémentaires, permettent à la représentation nationale de rétablir un équilibre entre la CNR et EDF, qui ne gêne pas EDF mais qui rend moins prégnant le contrat léonin imposé à cette compagnie nationale, de sorte que celle-ci pourra remplir les missions dont elle a été chargée.

(...) C'est aujourd'hui que la chance passe, essayons de la saisir! (*Plusieurs députés du groupe du RPR : Très bien !*)

Patrick Ollier, rapporteur. (...) Lors de votre audition en commission, monsieur le ministre, des questions vous avaient été posées. M. Beaumont, comme d'autres collègues, avait évoqué le problème de la CNR. A l'issue de cette audition, vous nous aviez apporté des éléments de nature à nous rassurer. (...)

Monsieur le président, puisque le gouvernement propose une rédaction identique à celle que souhaitait la commission, je suggère que nous nous en tenions là et que l'Assemblée rejette les autres amendements qui viennent d'être défendus. J'aurais souhaité que M. Beaumont, à l'issue des remarques du gouvernement — plus exactement des engagements pris par le gouvernement — retire le sien.

Roland Nungesser (RPR, Val-de-Marne). (...) Personnellement, j'ai déposé un amendement n° 412 qui, pour clarifier le débat, dispose que les recettes destinées au fluvial iront directement à Voies navigables de France afin d'éviter des complications avec des fonds d'affectation spéciale dont la gestion peut être confuse.

Un certain nombre de nos collègues sont intervenus pour dire qu'on pourrait recourir provisoirement à la solution EDF-CNR. Moi, je crois que nous avons une chance, en affectant à VNF la taxe qui nous est proposée d'avoir enfin une possibilité de mettre en place le schéma directeur des voies navigables attendu depuis des années.

Je demande donc au gouvernement d'accepter l'amendement n° 412, qui permettrait de clarifier définitivement le débat.

M. le président. Retirez-vous votre amendement n° 177, monsieur Beaumont? Il est vrai que si vous le faites, il sera repris par M. Sarre et nous ne serons pas très avancés! (*Sourires.*)

René Beaumont. D'un naturel discipliné, je vais retirer mon amendement. Mais c'est à contrecœur parce qu'il y a un non-sens.

Monsieur le ministre, vous nous avez dit, et vous avez même pris un engagement ferme dont nous vous remercions, que le problème de la rente CNR serait réglé dans les meilleurs délais. J'aurais souhaité d'ailleurs que vous puissiez nous préciser que ce serait avant le 31 décembre. Enfin, nous prenons acte de votre engagement.

Cela signifie donc que nous sommes en train de créer un fonds qui sera sans doute bientôt inutile. Mais chacun sait bien aussi que les fonds et les taxes créés ne sont plus supprimés! J'en suis bien d'accord, nous pourrions sans doute cumuler les deux fonds en cause.

Mais le produit du fonds que vous créez actuellement : grâce à une taxe de 1,4 centime par kilowattheure sera de 900 millions, c'est-à-dire d'un montant très largement insuffisant pour la réalisation du programme de voies navigables en attente. Il faudrait 2 milliards par an pour faire en vingt ans le réseau complet, qui comprend Rhin-Rhône, Seine-Nord, Seine-Est, et sans doute, ensuite, Saône-Moselle.

Je veux bien retirer mon amendement, qui consistait simplement à supprimer le fonds. Il était opportunément complété par le sous-amendement de M. Sarre, qui visait à instaurer un délai de six mois pour régler le problème avant de créer, en cas d'échec, le fonds spécifique que vous voulez créer tout de suite. C'était judicieux... (...)

Ayant fourni ces explications, et parce que je suis d'un naturel discipliné, je le répète, je retire mon amendement.

Georges Sarre. Je le reprends.

(*Le sous-amendement n° 1007 n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n° 177 n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n° 540 n'est pas adopté.*)

(*L'amendement n° 984 rectifié, modifié par les sous-amendements adoptés, est adopté.*) (...)

M. le président. En conséquence, ce texte devient l'article 15.

Commission spéciale du Sénat

Rapport Gérard Larcher, 19 octobre 1994

Exposé général et synthèse des propositions de la commission spéciale

III. Les propositions de la commission

A. La réflexion de départ de la commission

B. Les conditions de réussite de l'aménagement du territoire.

- Poser le principe d'une péréquation financière

Le mode d'alimentation des fonds d'investissement des transports terrestres et d'investissement fluvial ne permet de dégager en 1995 qu'une marge de manœuvre très réduite d'un peu plus de deux milliards de francs. La volonté clairement exprimée par le gouvernement d'affecter une part majeure de cette manne à la réalisation du TGV Est a pour effet d'écarter, une fois de plus, toute perspective de réalisation des liaisons fluviales à grand gabarit prévues par le schéma directeur des voies navigables : Seine-Nord, Seine-Est et Rhin-Rhône.

Votre commission n'a pas voulu se résoudre à une nouvelle temporisation. Il est temps, en effet, que le choix du développement de la voie d'eau clairement affirmé par le gouvernement (tout récemment encore par M. Bosson, ministre de l'équipement et des transports, lors de la discussion du projet de loi relatif à l'exploitation commerciale des voies navigables) soit enfin concrétisé. Elle proposera donc, afin de dégager annuellement les sommes suffisantes pour engager les travaux nécessaires à la mise à niveau de notre réseau fluvial, de substituer à la taxe de 1,4 centime sur les ouvrages hydroélectriques concédés une taxe due par les distributeurs d'électricité à raison du nombre de kilowatt-heures distribués. Le rendement du prélèvement ainsi opéré serait porté de 1 milliard de francs environ dans le projet du gouvernement à 3,2 milliards de francs dans le schéma suggéré par la commission. (...)

L'article 15 a pour objet :

- d'instaurer un fonds unique d'investissements des transports terrestres;

- d'instituer deux taxes destinées à abonder ce fonds.

L'Assemblée nationale a judicieusement — et cet amendement constitue un des apports positifs qu'il faut porter au crédit de nos collègues députés — décidé de scinder en deux

ce fonds et de créer :

- un fonds « Transports terrestres » qui serait abondé par une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes;

- un fonds d'investissement fluvial qui serait abondé par une taxe frappant les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés.

Mais, dans le même temps, l'Assemblée nationale a fait disparaître le schéma national et tout ce qu'il pouvait contenir d'intéressant sur les infrastructures de transports.

- Votre commission spéciale estime donc que, parmi les avancées qui peuvent être opérées, deux dossiers doivent être examinés.

Le premier concerne celui des **infrastructures fluviales** et le **désenclavement des grands bassins** (Seine-Nord, Seine-Est, Saône-Moselle et Saône-Rhin).

Il est clair que les ressources que procurent les centrales hydroélectriques édifiées sur le Rhône et ses affluents par la compagnie nationale du Rhône pourraient être payées à un prix supérieur et qu'EDF pourrait être incité à les payer à un prix plus voisin de ce qu'elle acquitte aux autres producteurs d'électricité. Pour l'établissement public, la contrainte serait relativement légère puisqu'elle pourrait être répercutée sur les tarifs des abonnés ou trouver des recettes de compensation à l'exportation avec l'accord de l'État.

La ressource financière tirée de la « rente du Rhône » pourrait permettre d'alimenter, à hauteur de 1,6 milliard de francs l'an, le programme d'équipement de la liaison Rhin-Rhône lancé par la CNR. Mais cette solution n'est pas exclusive et l'instauration d'une taxation a paru également possible à la commission. (...)

Examen en commission

(...) Sous réserve des amendements qu'elle vous propose, la Commission spéciale a décidé, dans sa majorité, de donner un avis favorable à l'adoption du projet de loi.

Article 15

1. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale (...)

- Le paragraphe II de l'article 15 adopté par l'Assemblée nationale insère un article 302 bis ZA dans le code général des impôts

La volonté du gouvernement d'affecter une part majeure de cette manne à la réalisation du TGV Est a pour effet d'écarter, une fois de plus, toute perspective de réalisation des voies fluviales à grand gabarit

La ressource financière tirée de la « rente du Rhône » pourrait permettre d'alimenter à hauteur de 1,6 milliard de F par an le programme d'équipement de la liaison Rhin-Rhône

Au terme des accords conclus entre la CNR et EDF, ce dernier supporte directement la plupart des charges d'exploitation des ouvrages, certes concédés à la CNR mais gérés, en pratique, par EDF pour le compte de la CNR

Si quelques ouvrages hydroélectriques ont été concédés par l'État à la SNCF ainsi qu'à Péchiney, l'essentiel est toutefois exploité par EDF qui devrait ainsi acquitter la presque totalité de la taxe

afin d'instituer, à compter du 1^{er} janvier 1995 une taxe acquittée par les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés, assise sur le nombre de kilowattheures produits.

Cette taxe fiscale, insérée à ce titre dans le code général des impôts, devrait, en l'absence de toute autre précision, venir en recette du budget général de l'État, seule une procédure expresse d'affectation inscrite en loi de finances permettant éventuellement que son produit finance directement les emplois du fonds d'investissement fluvial. L'article 30 du projet de loi de finances initiale pour 1995 érige effectivement le produit de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés en recette du compte d'affectation spéciale « Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables ».

La taxe est de 1,4 centime par kilowatt-heure produit. Assise sur une production d'un peu moins de 70 milliards de kilowattheures, le prélèvement permettrait ainsi un gain annuel de 950 millions de francs.

La base d'imposition retenue appelle trois remarques :

- Ne sont ici visés que les titulaires d'ouvrages hydroélectriques *concédés* à l'exclusion des ouvrages hydroélectriques *autorisés*, c'est-à-dire en principe ceux dont la puissance est inférieure à 4 500 kilowatts. Sont tenues, en clair, hors du champ de la taxe les microcentrales. (...)

- L'ensemble du domaine public fluvial est concerné, et non seulement celui confié en gestion à l'établissement public des Voies navigables de France (VNF). Est notamment inclus dans le champ du présent article le domaine public fluvial concédé à la Compagnie nationale du Rhône.

- Enfin, s'agissant des ouvrages concédés à la Compagnie nationale du Rhône (CNR), le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales a confirmé, devant l'Assemblée nationale, que celle-ci ne supporterait pas « le poids de la taxe hydroélectrique qui sera incluse dans les prix de vente à EDF de l'électricité ».

En effet, au terme des accords conclus entre la CNR et EDF, ce dernier supporte directement la plupart des charges d'exploitation des ouvrages, certes concédés à la Compagnie nationale du Rhône mais gérés, en pratique, par Électricité de France pour le compte de la CNR.

Si quelques ouvrages hydroélectriques ont été concédés par l'État à la SNCF ainsi qu'à Péchiney, l'essentiel est toutefois exploité par Électricité de France qui devrait ainsi acquitter la presque totalité de la taxe.

L'article 12 du projet de loi de finances initiale pour 1995 procède également à la création de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés sous les conditions décrites ci-dessus. (...)

2. La portée du dispositif : des incertitudes à lever.

(...) Est donc clairement écartée toute solution, de type fonds spécial des grands travaux (FSGT), tendant à instituer un établissement public auquel est affecté une taxe spécifique (...). De même, les Voies navigables de France ou la Compagnie nationale du Rhône n'ont-elles pas vocation à être les bénéficiaires directs de la taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques concédés.

Comme tous les comptes spéciaux du Trésor, les comptes d'affectation spéciale sont ouverts dans la loi de finances. La nature des ressources et des emplois qui les composent font certes l'objet d'un examen et d'une approbation du Parlement, mais la marge de manœuvre de celui-ci est contrainte par l'interdiction faite à ses membres de proposer eux-mêmes une affectation de ressources ou la création de nouveaux attributaires même compensée par un relèvement des recettes existantes. (...)

b) En dépit des déclarations contraires du gouvernement devant l'Assemblée nationale, la création d'un compte d'affectation spéciale regroupant les deux fonds d'investissement fluvial et des transports terrestres se traduit par une débudgétisation partielle en 1995. (...)

c) La mise en place de deux fonds d'investissement, l'un pour les transports terrestres, l'autre pour le transport fluvial n'emporte pas affectation exclusive au premier de la taxe sur les concessionnaires d'autoroutes et au second de la taxe sur les concessionnaires d'ouvrages hydroélectriques.

Conformément aux déclarations du ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales, le compte d'affectation spéciale n° 902-26 « Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables » a vocation à recevoir, en ressources, les deux taxes sur les concessionnaires d'autoroutes et sur les ouvrages hydroélectriques concédés. Or, ces recettes, en l'absence de toute autre prévision, auront un caractère fongible.

Parallèlement, le gouvernement ne fait pas mystère de sa volonté d'assurer le financement du TGV Est grâce aux ressources nouvelles dégagées par le nouveau compte

d'affectation spéciale. C'est également lui qui a proposé de supprimer la restriction initiale de l'objet du fonds d'investissement fluvial aux voies navigables à grand gabarit figurant au schéma directeur des voies navigables. Le risque est donc que le train à grande vitesse n'absorbe une part déterminante du produit des deux taxes, laissant la portion congrue aux autres affectations.

Un tel schéma, qui sacrifierait une nouvelle fois le développement de la voie d'eau à grand gabarit, serait tout simplement inadmissible et viderait d'une grande partie de son contenu le projet de loi lui-même.

Deux réponses peuvent être envisagées :

- soit contraindre le gouvernement à isoler les deux ressources en les affectant à deux comptes spéciaux du trésor distincts;
- soit accroître en des termes substantiels la taxe assise sur l'électricité afin d'assurer le financement des liaisons Rhin-Rhône, Seine-Nord et Seine-Est.

d) De ce point de vue, tel qu'il a été adopté par l'Assemblée nationale, le texte n'apporte aucune réponse à la question des relations futures entre Électricité de France et la Compagnie nationale du Rhône ni à celle du partage de la « rente du Rhône » pour le financement du développement de la voie d'eau.

Le Ministre délégué a précisé devant l'Assemblée nationale : « Les textes constitutifs de la CNR — loi de 1921, loi de 1980 —

qui ont organisé son statut et ses relations avec EDF devront probablement être revus le moment venu. Mais de nombreuses difficultés techniques et juridiques doivent être surmontées. C'est pourquoi le gouvernement a chargé Mme Hélène Blanc, ancien préfet, de présenter un rapport. Nous ne pouvons nous engager avant que ce rapport ait été remis et qu'ait été engagée une concertation avec toutes les parties concernées, notamment les collectivités participant à la CNR. Mais nous prenons clairement l'engagement que des décisions interviendront dans des délais rapprochés; elles seront soumises au Parlement au cas où des modifications législatives apparaîtraient nécessaires. Cet engagement devrait répondre à vos légitimes préoccupations au sujet de l'évolution de la CNR, dont chacun mesure le rôle et l'importance. »

Plus haut dans son intervention, le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales avait parlé de « prix de vente » à EDF de l'électricité produite par les ouvrages concédés à la Compagnie nationale du Rhône. Il s'agit là d'une formule dont on sait qu'elle est rejetée par Électricité de France (lire l'encadré ci-dessous). En l'utilisant, le ministre a donc laissé suggérer que la « rente du Rhône » pourrait être dégagée à des fins extérieures à celles d'EDF, notamment pour le financement de la liaison Rhin-Rhône, ce que prévoit implicitement la loi de 1980.

La « rente du Rhône »

En 1992, les usines hydroélectriques de la CNR ont produit 16,21 milliards de kilowattheures, soit 4 % de la production EDF, lui procurant une recette de 1 600,7 millions de francs.

Aux termes des accords conclus entre EDF et la CNR, l'énergie fournie par les aménagements de la CNR n'a pas pour contrepartie le paiement d'un prix de vente mais le versement d'une redevance représentant le remboursement de frais dont le poste le plus important est constitué par les charges financières des emprunts contractés par la CNR pour la construction des ouvrages du Rhône.

Ces charges financières sont en décroissance rapide : de 8,67 centimes le kilowattheure en 1991, elles sont passées à 7,34 centimes en 1992 et seront inférieures à 1 centime après 1998.

La redevance s'est élevée, en 1991, à 1 817,8 millions de francs, soit 11,2 centimes par kilowatt-

heure, alors que le coût moyen de la production d'EDF s'établissait pour la même période, à 23,6 centimes par kilowattheure.

Cet écart doit être corrigé, compte tenu de l'existence de charges d'exploitation des centrales de la CNR supportées directement par EDF (certaines dépenses de personnel, de travaux et certaines cotisations fiscales notamment), et de provisions pour renouvellement qui, incombant normalement au concessionnaire, sont constituées par EDF dans son bilan « pour compte de la CNR » et correspondent à des actifs figurant dans le bilan de cette dernière.

Après la prise en compte de ces éléments, le coût total net de production pour EDF des usines de la CNR, exprimé en francs constants, valeur 1992 (soit + 2,8 % par rapport à 1991), s'établit ainsi :

Coût en centimes par kWh	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999 à 2003
	14,2	13,3	12,2	14,9	10,1	10,7	13,5	de 8,6 à 9,3

Le risque est que le train à grande vitesse n'absorbe une part déterminante du produit des deux taxes

Le ministre avait parlé de « prix de vente » à EDF de l'électricité produite par les ouvrages concédés à la CNR. Il s'agit là d'une formule dont on sait qu'elle est rejetée par EDF. En l'utilisant, le ministre a donc laissé suggérer que la « rente du Rhône » pourrait être dégagée à des fins extérieures à celles d'EDF, notamment pour le financement de la liaison Rhin-Rhône, ce que prévoit explicitement la loi de 1980

**EDF a bénéficié,
au cours des
28 dernières
années,
d'un avantage
cumulé
de 50,1 milliards
de F valeur 1992**

**Après en avoir
débattu,
la commission
a écarté
la solution
qui aurait consisté
à déposer
un amendement
contraignant
EDF à acheter
sa production
à la CNR au prix
fixé pour l'achat
de leur production
aux producteurs
indépendants**

Les variations tiennent compte des échéances d'emprunt remboursés in fine.

En comparaison, le coût de l'énergie EDF haute tension, toutes centrales et tous modes de production confondus, qui a été de 23,6 centimes du kWh en 1991, devrait, conformément au contrat de plan, baisser de 1,5 % par an jusqu'en 2000, puis rester constant en raison des charges de renouvellement du parc. Il devait donc s'établir, en valeur moyenne, à 23,89 centimes par kWh en 1992 et à 21,21 centimes en l'an 2000.

Il apparaît ainsi un important écart (la "rente du Rhône") entre les deux entreprises qui, de 9,7 centimes par kWh en 1992, s'élève à 12,6 centimes en 2000 puis reste relativement constant jusqu'en

2023, date d'échéance de la concession de la CNR.

Au total, compte tenu d'une capacité de production de 16,29 milliards de kWh, cet écart correspond à un avantage financier au profit d'EDF de 1,586 milliard de francs pour 1992 et de 2,06 milliards de francs pour 2000. De 1992 à 2023, cet avantage cumulé se chiffre à 60 milliards de francs.

Considérant les coûts moyens de production d'EDF depuis 1955 (date à partir de laquelle ces chiffres figurent dans ses rapports annuels) et ceux de la CNR, on constate un écart du même ordre que celui déterminé ci-dessus : EDF a bénéficié, au cours des 28 dernières années, d'un avantage cumulé de 50,1 milliards de francs valeur 1992.

Votre commission n'a toutefois pas voulu interférer avec les décisions que les pouvoirs publics seront amenés à prendre, dans un très proche avenir, s'agissant de l'affectation de la « rente du Rhône ». Après en avoir débattu, elle a ainsi écarté la solution qui aurait consisté à déposer un amendement contraignant Électricité de France à acheter sa production à la Compagnie nationale du Rhône au prix fixé pour l'achat de leur production aux producteurs indépendants.

3. Les propositions de votre commission

Les propositions de votre commission s'articulent autour de deux principes :

- mise en place, à compter du 1er janvier 1995, d'un établissement public, intitulé « fonds d'investissement des transports terrestres »,
- accroissement significatif des ressources du fonds par la substitution à la taxe sur les ouvrages hydroélectriques concédés d'une taxe sur les distributeurs d'électricité.

a) La mise en place d'un établissement public intitulé « fonds d'investissement des transports terrestres » (paragraphe 1) (...)

b) La mise en œuvre d'une taxe sur les distributeurs d'électricité dont le produit serait triple de la taxe prévue par le projet de loi sur les ouvrages hydroélectriques concédés (paragraphe II).

Pour assurer l'ensemble de ses missions, l'établissement public percevrait :

- la taxe due par les concessionnaires d'autoroutes à raison du nombre de kilomètres parcourus par les usagers (...);
- une taxe due par les personnes morales assurant les services de distribution d'électricité mentionnées par la loi n° 46-628 du 8

avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz à raison du nombre de kilowatt-heures distribués en France.

La distribution d'électricité est aujourd'hui assurée en France :

- à 95 % par Électricité de France ;
- pour le vingtième restant, par des régies municipales, des sociétés d'intérêt collectif agricole pour l'électrification rurale (SICAE), ainsi que par Charbonnages de France et certains producteurs du secteur sidérurgique pour leur compte propre.

L'assiette ainsi définie est en fait égale à la consommation intérieure d'électricité dont sont retranchées les « pertes de transport et de transformation ». Elle représentait, en 1992, dernière année pour laquelle nous disposons de chiffres définitifs, un montant de 355 milliards de kilowattheures.

Le tarif de la taxe sur les personnes morales assurant les services de distribution d'électricité serait fixé à 0,9 centime par kilowattheure distribué, ce qui porterait la ressource, en 1995, à près de 3,5 milliards de francs (au lieu de 1 150 millions de francs pour la taxe sur les concessionnaires d'ouvrages hydroélectriques).

La somme ainsi dégagée permettrait d'envisager, dès l'année prochaine, l'engagement des autorisations de programme pour deux au moins des trois liaisons fluviales à grand gabarit inscrites au schéma directeur des voies navigables.

La mise en œuvre de cette taxe ferait, en outre, l'objet de conventions entre l'État et les personnes morales assurant la distribution d'électricité.

Votre Commission spéciale vous propose d'adopter le présent article dans la nouvelle rédaction qu'elle vous a présentée.

Sénat, 1re lecture, 27 octobre 1994

Charles Metzinger (soc., Moselle) : (...)

Les professionnels de la navigation fluviale ont fait connaître leurs réserves et démontré les inconvénients du système que vous vous apprêtez à mettre en œuvre.

Je souhaiterais savoir si vous allez tenir compte de leurs propositions parmi lesquelles je mentionnerai celles-ci : l'institution d'une ressource fluviale provenant de la revalorisation du prix du courant produit par la Compagnie nationale du Rhône et vendu à EDF, la suppression de la notion de fonds d'investissement, qui est restrictive, car elle se limite à créer une ligne budgétaire dans un compte d'affectation géré par le Trésor, la notion de ressource fluviale spécifique paraissant préférable à celle de fonds d'investissement; la prise en compte de la notion de schéma national de développement du territoire ainsi que de celle de schéma directeur

européen des voies navigables.

Michel Doublet (RPR, Charente-Mar.) : Parallèlement au fonds d'investissement des transports terrestres, ce projet de loi crée un fonds d'investissement fluvial. C'est un dispositif très important, selon moi, car il faut encourager le financement de nouvelles voies navigables à grand gabarit dans les années à venir. L'un des moyens d'y parvenir serait que EDF achète l'énergie produite par les établissements de la Compagnie nationale du Rhône, la CNR, au prix normal d'achat – près de 24 centimes le kWh – au lieu du prix fixé par la convention entre EDF et la CNR, qui est de l'ordre de 9 centimes le kWh. La marge ainsi dégagée permettrait de mettre en place les infrastructures nécessaires sans provoquer un relèvement du tarif de vente de l'électricité aux particuliers.

Sénat, 1re lecture, 5 novembre 1994

Articles additionnels avant ou après l'article 15

M. le président. Je suis saisi de six amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune. (*)

Par amendement n° 154 rectifié ter MM. Haenel (RPR Haut-Rhin), Gruillot (RPR, Doubs), Trégouët (RPR, Rhône), Pépin (RI, Ain), Bourdin (RI, Eure), Camoin (RPR, Bouches-du-Rhône), Collard (RDE, Eure), Faure (UC, Isère), Gaud (soc. Drôme), Gaudin (RI, Bouches-du-Rhône), Hamel (RPR, Rhône), Hugo (RPR, Ardèche), Pourchet (UC, Doubs), Jacques Rocca Serra (ratt. soc. Bouches-du-Rhône), Schiélé (UC, Haut-Rhin), Souvet (**) (RPR, Doubs), Vallet (RDE, Bouches-du-Rhône), Vigouroux (ratt. soc. Bouches-du-Rhône) et Pluchet (RPR, Eure) proposent d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« Le troisième alinéa de l'article 1er de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété *in fine* par la phrase suivante :

« À la demande des collectivités publiques et selon les modalités qui sont définies par acte de concession ou par décret, la compagnie peut participer à l'aménagement de toute voie navigable à grand gabarit, ainsi que d'équipements annexes, liés à cette

exploitation. »

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 545, présenté par M. Collard, et tendant à rédiger ainsi le début du dernier alinéa du texte proposé par l'amendement n° 154 rectifié ter :

« A la demande **et en concertation avec les** collectivités publiques **concernées** et selon les modalités qui sont définies par acte de concession ou par décret, la compagnie **participe** à l'aménagement... »

Par amendement n° 155 rectifié bis, MM. Haenel, Gruillot, Trégouët, Bourdin, Camoin, Collard, Faure, Gaud, Gaudin, Hamel, Hugo, Pépin, Pourchet, Jacques Rocca Serra, Schiélé, Souvet, Vallet, Vigouroux et Pluchet proposent d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est complété *in fine* par deux alinéas ainsi rédigés :

« La compagnie affecte le résultat de la cession de sa production d'énergie électrique à la réalisation des travaux de construction et d'entretien de voies navigables qui lui sont confiés : elle cède sa production hydroélectrique à un prix qui ne peut être inférieur au tarif fixé par voie réglementaire pour l'achat de leur production aux producteurs indépen-

Michel Doublet :
Il faut encourager le financement de nouvelles voies navigables. L'un des moyens d'y parvenir serait que EDF achète l'énergie produite par les établissements de la CNR au prix normal d'achat au lieu du prix fixé par la convention entre EDF et la CNR

(*) NDLR. on reconnaîtra aisément les amendements "CNR" (154 rectifié ter, 155 rectifié bis, 356 rectifié, 500 rectifié et 544), et l'amendement "EDF" (628 rectifié), apporté en dernière minute par le gouvernement.

(**) NDLR. Louis Souvet, sénateur-maire de Montbéliard, a depuis lors basculé du côté des opposants au canal, tout comme, dans une certaine mesure, les députés RPR de Besançon (Claude Girard), de Belfort (Jean Rosselot) et du Sundgau alsacien (Jean-Luc Reitzer), qui demandent tous les trois, fin 1996, une rediscussion à l'Assemblée nationale sur l'opportunité de la liaison Rhin-Rhône à grand gabarit.

**Amendement
du gouvernement
apporté en
dernière minute :
Le financement
des travaux
de construction
[du canal
Rhin-Rhône]
est assuré
par EDF (...).
Les sommes
sont versées à
une entreprise
constituée à parité
entre EDF
et la CNR.
La maîtrise
d'ouvrage déléguée
des travaux
de construction
est confiée
à ladite entreprise.
L'ensemble
des travaux
devra être achevé
au plus tard
en l'an 2010**

dants visés à l'article 8 de la loi du 8 avril 1946.

« Toute disposition réglementaire ou contractuelle contraire est mise en conformité avec la présente disposition dans un délai de trois mois à compter de la publication de la présente loi. »

Par amendement n° 356 rectifié, MM. Bourdin, Serge Mathieu (*RI, Rhône*), Pourny (*ratt. RI, Saône-et-Loire*), Barbier (*RI, Côte-d'Or*) et du Luart (*RI, Sarthe*) proposent d'insérer, après l'article additionnel, un article additionnel ainsi rédigé :

« I. (*id. paragraphe I amendement 154 rectifié ter*)

« II. - L'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 est complété *in fine* par un alinéa ainsi rédigé :

« La compagnie affecte le résultat de la cession de sa production d'énergie électrique à la réalisation des travaux de construction et d'entretien de voies navigables qui lui sont confiées **en application de l'article 1er de la présente loi**. Elle cède sa production hydroélectrique à un prix qui ne peut être inférieur au tarif fixé par voie réglementaire pour l'achat de leur production aux producteurs indépendants visés à l'article 8 de la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 **sur la nationalisation de l'électricité et du gaz. Le cahier des charges visé à l'article 2 de la loi du 27 mai 1921** et toutes dispositions réglementaires ou contractuelles contraires seront mises en conformité avec les dispositions ci-dessus dans un délai de dix-huit mois à compter de la publication de la présente loi. »

Par amendement n° 500 rectifié, MM. Schiélé, Goetschy (*UC, Haut-Rhin*), Vallon (*UC, Rhône*), Richert (*UC, Bas-Rhin*), Pourchet, Mercier (*UC, Loire*), Marquès (*UC, Pyrénées-Orientales*) et Collomb (*ratt. UC, Rhône*) proposent d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

(...) (*cf. amendement 154 rectifié ter*) A la demande des collectivités publiques (...) toute voie navigable à grand gabarit, ainsi qu'à **l'aménagement et à la gestion** d'équipements annexes, liés à cette exploitation.

(...) La compagnie affecte le résultat (*id. amendement 155 rectifié bis*)

Par amendement n° 544, M. Jacques Rocca Serra propose d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

(*amendement rédactionnel liant les amendements 155 rectifié bis et 154 rectifié ter.*)

Par amendement n° 628 rectifié, le gouvernement propose d'insérer, après l'article 15, un article additionnel ainsi rédigé :

« La loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône est ainsi modifiée :

« I. - L'article 2 est ainsi rédigé :

« Art. 2. - 1°. - Le financement des travaux de construction prévus à l'article 1er est assuré, indépendamment des concours mentionnés ci-après, par Électricité de France au titre de la mise à disposition dans les conditions contractuelles en vigueur, de l'énergie produite par les installations de production hydroélectrique de la Compagnie nationale du Rhône. Ces conditions continueront de régir les relations entre Électricité de France et la Compagnie nationale du Rhône jusqu'à l'expiration de la concession générale mentionnée à l'article 1er ci-dessus.

« Les sommes sont versées, en fonction de l'avancement des travaux, à une entreprise constituée à parité entre Électricité de France et la Compagnie nationale du Rhône. La maîtrise d'ouvrage déléguée des travaux de construction susvisés est confiée à ladite entreprise.

« L'ensemble des travaux devra être achevé au plus tard en l'an 2010.

« L'entreprise mentionnée au deuxième alinéa ci-dessus reçoit également les concours des collectivités territoriales et établissements publics locaux intéressés, ainsi que des fonds nationaux ou européens pouvant contribuer à la réalisation de l'ouvrage.

« Elle est administrée par un conseil d'administration qui comprend des représentants d'Électricité de France, des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône, des représentants de l'État nommés par décret, et des représentants de Voies navigables de France, nommés par décret, sur proposition du conseil d'administration de cet établissement public.

« Elle est soumise au contrôle de l'État dans les mêmes conditions que les entreprises nationales.

« Les statuts de cette entreprise sont approuvés par un décret en Conseil d'État qui précise également les modalités d'application du présent article et notamment les modifications à apporter à la concession générale mentionnée ci-dessus, ainsi que les conditions de dissolution de la société après achèvement des travaux.

« 2° Au fur et à mesure de la réalisation des travaux, l'entretien est assuré par la Compagnie nationale du Rhône.

« II. - L'article 4 est ainsi rédigé :

« Art 4. - Le montant et les modalités des emprunts qui peuvent être contractés pour le financement des travaux de construction prévus à l'article 1er, par la société créée en application de l'article 2 sont fixés par une convention passée avec l'État. »

Cet amendement est assorti de sept sous-amendements.

Le sous-amendement n° 631, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, vise au premier alinéa du 1° du texte présenté pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, à supprimer la dernière phrase.

Le sous-amendement n° 636, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, Vallon, Richert, Marquès, Mercier, Pourchet et Collomb, tend à supprimer la seconde phrase du deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980.

Le sous-amendement n° 632, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, (...), a pour objet, au quatrième alinéa du 1° du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 a remplacer le mot : « reçoit » par les mots : « peut recevoir ».

Le sous-amendement n° 633, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, (...), tend, au cinquième alinéa du 1° du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 à remplacer les mots : « des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône » par les mots : « de la Compagnie nationale du Rhône, actionnaires; il comprend aussi les représentants des collectivités concernées en nombre égal à celui des représentants de l'État et des représentants des voies navigables ».

Le sous-amendement n° 630, présenté par MM. Larcher, Girault et Belot, au nom de la commission spéciale, tend, dans le cinquième alinéa du 1° du texte proposé par le paragraphe I de l'amendement n° 628 rectifié du gouvernement pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie nationale du Rhône, à remplacer les mots : « des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône » par les mots : « de la Compagnie nationale du Rhône et des collectivités locales actionnaires de celle-ci ».

Le sous-amendement n° 634, présenté par

MM. Schiélé, Goetschy, (...), vise, dans le septième alinéa du texte proposé pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980, à supprimer les mots : « et notamment les modifications à apporter à la concession générale mentionnée ci-dessus ».

Le sous-amendement n° 635, présenté par MM. Schiélé, Goetschy, (...), a pour objet de compléter *in fine* le 2° du texte proposé par l'amendement n° 628 rectifié pour l'article 2 de la loi n° 80-3 du 4 janvier 1980 par les mots : « au moyen de la contribution financière de l'entreprise visée au 1° du présent article ».

Charles Pasqua, ministre d'État. La commission spéciale (...) a proposé, dans un premier amendement, de maintenir un fonds unique dans lequel seraient fusionnés les transports terrestres classiques – TGV, transports ferroviaires régionaux, transports combinés – et les investissements nécessaires aux voies navigables.

Elle a également proposé que le fonds soit géré par un établissement public administré par un conseil composé à parité de représentants de l'État, de parlementaires et de représentants des collectivités territoriales.

Elle a suggéré, en outre, le maintien de la taxe de 2 centimes par kilomètre parcouru versée par les concessionnaires d'autoroutes, dont on attend un produit de 1 milliard de francs, ainsi que l'instauration d'une taxe de 0,9 centime sur tous les kilowattheures distribués, taxe qui serait payée par EDF pour 95 % et dont le rendement s'établirait à 3,5 milliards de francs.

La commission spéciale estimait que pourrait ainsi être financée et engagée, dès 1995, la réalisation de deux liaisons fluviales à grand gabarit — je suppose qu'il s'agit des liaisons Seine-Nord et Rhin-Rhône.

Tout d'abord, le message sur l'intérêt d'achever la liaison Rhin-Rhône et sur l'engagement de la réalisation des voies navigables à grand gabarit prévues au schéma directeur, en particulier les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, a bien été entendu par le gouvernement. Mais il faut bien se rendre compte que la question est particulièrement complexe et que les coûts financiers sont très lourds. Ce n'est pas un hasard si les gouvernements successifs, et même les présidents de la République, évoquent cette réalisation depuis plus de quarante ans, et si les travaux n'ont jamais été interrompus, le rythme s'est ralenti au cours des dernières années, et l'ouvrage n'est toujours pas achevé.

Charles Pasqua :
Le message sur l'intérêt d'achever la liaison Rhin-Rhône et sur l'engagement de la réalisation des voies navigables à grand gabarit prévues au schéma directeur, en particulier les liaisons Seine-Nord et Seine-Est, a bien été entendu par le gouvernement. Mais il faut bien se rendre compte que la question est particulièrement complexe et que les coûts financiers sont très lourds. Ce n'est pas un hasard si les gouvernements successifs évoquent cette réalisation depuis plus de 40 ans, alors que l'ouvrage n'est toujours pas achevé

Charles Pasqua :
Le financement sera assuré par EDF sans augmentation des tarifs d'électricité. () Cette proposition a l'avantage de permettre l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône sans bouleverser les équilibres juridiques, administratifs et financiers*

(*) NDLR. EDF a toujours démenti cette vision irréaliste.

Pierre Schiélé :
Pourquoi introduire une entité nouvelle pour réaliser des ouvrages hydrauliques, alourdissant de ce fait les procédures préalables ? Pourquoi lui attribuer la qualité de maître d'ouvrage délégué, au risque de retirer à la CNR la maîtrise d'œuvre ? Pourquoi introduire EDF dans une opération qui ne comporte pas d'ouvrage hydroélectrique ?

Quel est, aujourd'hui, l'état d'avancement des projets ? En ce qui concerne la liaison Seine-Nord, avant tout commencement des travaux il est indispensable de réaliser 35 millions de francs d'études (...).

Pour la liaison Seine-Est, 10 millions de francs d'études sont nécessaires avant de commencer les premiers travaux d'approfondissement entre Compiègne et Reims.

Sur la liaison Rhin-Rhône, il est possible d'engager 805 millions de francs d'investissement en 1995, ainsi qu'un programme d'acquisitions foncières de 157 millions de francs, sur les 985 millions de francs qui restent à réaliser sur la totalité de la liaison, en application de la déclaration d'utilité publique en vigueur jusqu'en juin 1998.

Enfin, un programme de 228,8 millions de francs est proposé pour 1995 par Voies navigables de France sur diverses opérations en dehors de la liaison Rhin-Rhône, dont des travaux de modernisation sur la Seine et des investissements d'intermodalité.

Pour que ces différents travaux puissent avancer dans de bonnes conditions, le gouvernement vous propose l'adoption d'un amendement tendant à insérer un article additionnel afin que soit créée une société filiale de la Compagnie nationale du Rhône et d'Électricité de France, qui sera chargée de la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

Le financement sera assuré par EDF sans augmentation des tarifs d'électricité, mais par prélèvement sur les recettes dégagées par la mise à disposition des installations de production de la CNR dans les conditions contractuelles actuellement en vigueur.

Cette proposition a l'avantage de permettre l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône à partir des ressources dégagées par la CNR et sans bouleverser les équilibres juridiques, administratifs et financiers actuels, évitant ainsi les inconvénients de tous ordres qui seraient la conséquence de ces bouleversements. (...)

Tel est le sens de l'amendement n° 628 rectifié.

Pierre Schiélé (UC, Haut-Rhin), pour défendre les sous-amendements numéros 631, 636, 632, 633, 634 et 635. L'exposé que vient de nous faire M. le ministre me laisse sur ma faim. En effet, l'amendement n° 628 rectifié, que le gouvernement a déposé ce matin, suscite, de ma part, une certaine perplexité.

Beaucoup de nos collègues considèrent que la Compagnie nationale du Rhône, société anonyme d'intérêt général qui exerce depuis maintenant plus de soixante ans dans

le domaine de l'aménagement hydraulique, est aussi indiscutable dans son expérience que dans sa technicité et dans sa capacité de réalisation. Sa structure est largement suffisante pour réaliser l'aménagement des fleuves dont il est question ici.

Sa mission comporte, outre l'aménagement des fleuves, la production d'énergie sur leur parcours et le transport fluvial, aussi bien que la mise en œuvre d'ouvrages hydroélectriques agricoles. Ces attributions lui ont été confiées par l'acte institutif de ce syndicat mixte intercommunal – ce sont les collectivités territoriales et leurs établissements publics qui le composent. Nous nous demandons, dès lors, pourquoi modifier une structure opérationnelle, au capital de laquelle, il faut le rappeler, l'État ne participe pas du tout.

Pourquoi introduire une entité nouvelle, que l'amendement n° 628 rectifié dénomme entreprise sans en préciser le statut social, pour réaliser des ouvrages hydrauliques, alourdissant de ce fait les procédures préalables ? Pourquoi lui attribuer la qualité de maître d'ouvrage délégué, au risque, je le dis au passage, de retirer à la CNR la maîtrise d'œuvre, de générer ainsi une perte considérable de temps et d'argent — j'y reviendrai — et de déstabiliser le fonctionnement actuel de la compagnie ?

Vous agissez sans concertation avec les différents acteurs, sauf peut-être avec ceux que l'on ne connaît pas, ni avec le législateur — nous n'avons eu connaissance de cet amendement qu'aujourd'hui — bref, sans étude préalable. Tout cela nous paraît hasardeux et dangereux.

Quel intérêt avons-nous à créer une entreprise, sorte de filiale EDF-CNR, dans le conseil d'administration de laquelle, d'ailleurs, la CNR ne paraît plus ?

Pourquoi ce blocage de toute négociation entre la CNR et EDF sur le renouvellement des contrats avec des centrales telles que Génissiat ?

Pourquoi introduire EDF dans une opération de raccordement fluvial qui ne comportera pas d'ouvrage hydroélectrique ?

Bref, tout cela me paraît peu clair.

La précipitation avec laquelle le gouvernement a déposé un amendement aussi substantiel, un amendement qui déstabilise lourdement la situation actuelle, me paraît vraiment excessive. À mon avis, nous ne pouvons que repousser ledit amendement.

Certes, le 24 octobre dernier, un communiqué de presse de Matignon faisait état de la volonté de M. le Premier ministre de réaliser les travaux de la liaison fluviale à

grand gabarit Rhin-Rhône, et de les engager rapidement. Ce communiqué ajoutait que serait prochainement créée une filiale de la CNR et d'EDF pour réaliser le raccordement des deux fleuves et permettre le financement des travaux.

Il aura fallu dix jours au gouvernement pour rédiger un texte prévoyant la mise en place de ce mécanisme complexe. Mais le gouvernement aura royalement laissé au Sénat quelques heures pour l'analyser et en apprécier l'économie.

Je ne me sens pas capable d'envisager quelles seront les conséquences de modifications de structures aussi importantes pour l'avenir. Aussi, je souhaite que le gouvernement retire son texte et présente un projet de loi particulier. En effet, quantité de dispositions contenues dans cet amendement sont juridiquement tout à fait discutables.

J'ai déposé une série de sous-amendements, pour le cas où la commission spéciale ne souhaiterait pas réexaminer ces dispositions et ne demanderait pas au gouvernement de bien vouloir retirer son amendement.

Gérard Larcher, rapporteur. Si l'amendement n° 628 rectifié nous a effectivement été distribué ce matin, si la commission spéciale l'a examiné à l'occasion de la suspension de séance qu'elle a demandée, nous parlons toutefois depuis bien longtemps du sujet qui y est traité. (...) Ne boudons pas aujourd'hui le plaisir que nous ressentons alors que nous est proposée une solution pour l'axe Rhin-Rhône! (...)

Cette solution, qui vaut engagement de la part du gouvernement, répond à une préoccupation de la commission spéciale. En effet, en proposant une nouvelle rédaction pour l'article 15, relatif au fonds d'investissement des transports terrestres, en proposant d'élargir, ô combien! les missions du fonds au moyen d'une taxation de la distribution électrique, nous avons cherché à lui donner les moyens de réaliser un effort indispensable dans le domaine des voies navigables, et d'abord sur l'axe Rhin-Rhône, mais aussi sur l'axe Seine-Nord (...).

Je pense que ceux de nos collègues qui bataillent depuis des dizaines d'années à propos de la liaison Rhin-Rhône ne peuvent qu'être satisfaits de la décision que prendrait la Haute Assemblée en suivant, comme la commission spéciale, la proposition du gouvernement.

Nous sommes donc favorables à l'amendement n° 628 rectifié du gouvernement, et nous souhaitons que la Haute Assemblée ait

conscience que nous sommes sur le point de prendre une décision importante.

J'en viens aux sous-amendements présentés par M. Schiélé.

La disposition contestée au travers du sous-amendement n° 631 ne vise qu'à rappeler que la convention qui régit les relations financières entre EDF et la CNR sont en vigueur jusqu'au terme de la concession. C'est pourquoi la commission souhaite le retrait de ce sous-amendement, faute de quoi elle émettra un avis défavorable.

La commission est également défavorable au sous-amendement n° 636.

En revanche, elle accepte le sous-amendement n° 632, qui vise à ôter tout caractère obligatoire à la contribution des collectivités locales actionnaires de la Compagnie nationale du Rhône, même si elle ne voit pas comment on pourrait forcer les collectivités à participer au financement.

Quant au sous-amendement n° 633, il me paraît, au moins partiellement, satisfait par le sous-amendement n° 630, qui prévoit explicitement que la Compagnie nationale du Rhône et les collectivités locales siégeront au conseil d'administration. L'avis de la commission est donc défavorable.

Enfin, l'avis est également défavorable sur le sous-amendement n° 634 et sur le sous-amendement n° 635, car l'entretien sera financé par des péages.

Jean François-Poncet, président de la commission spéciale. Je suis un peu surpris de la réaction de mon collègue et ami Pierre Schiélé. En effet, comme M. le rapporteur vient de le rappeler, le projet de liaison Rhin-Rhône est en instance depuis un demi-siècle.

Nous le sortons aujourd'hui de son éternel placard (...). On peut, bien sûr, discuter des conditions de financement, et je comprends, à cet égard, que certains de nos collègues ne soient pas d'accord.

On me permettra toutefois de faire observer que la solution proposée n'est pas tombée du ciel ce matin. Si nous sommes informés de la façon dont les débats se sont déroulés, la Compagnie nationale et EDF le sont aussi. Applaudit-on quand on vous appelle à financer un projet alors qu'on pouvait avoir d'autres idées d'investissement pour son cash-flow?

Mais que nous, ici, au Sénat, nous n'applaudissons pas à cette décision, très franchement, j'en ai le souffle coupé. C'est une décision majeure, qui, peut-être plus que d'autres, marquera le projet relatif à l'aménagement du territoire qui nous est soumis.

Pierre Schiélé :
*Il aura fallu
10 jours
au gouvernement
pour rédiger
un texte prévoyant
la mise en place
de ce mécanisme
complexe. Mais
le gouvernement
aura laissé
au Sénat quelques
heures pour
l'analyser*

Gérard Larcher :
*(rapporteur de
la commission)
Ne boudons pas
aujourd'hui
le plaisir que nous
ressentons alors
que nous est
proposée
une solution
pour l'axe
Rhin-Rhône!
Ceux de
nos collègues
qui bataillent
depuis des années
à propos de
la liaison
Rhin-Rhône
ne peuvent
qu'être satisfaits
de la proposition
du gouvernement*

Charles Pasqua :
*Pourquoi ne pas
utiliser
les compétences
exclusives
de la CNR?
Pourquoi lui
adjoindre EDF?
D'abord, nous
associons
les technologies et
les compétences.
Mais surtout,
c'est à l'État,
et à personne
d'autre, de décider
des priorités ;
ce n'est ni
aux sociétés,
ni aux entreprises,
quelle que soit
leur taille,
de le faire*

Pierre Schiélé :
*Ou bien
la disposition
n'est qu'une
pétition
de principe,
ou bien
on cherche,
au travers
de cette précision
apparemment
redondante,
à geler la situation
actuelle,
et dans ce cas,
il faut le dire
clairement*

Gérard Larcher. Je souhaite donner lecture, en l'instant, d'un extrait du rapport de la mission commune, qui a été adopté à l'unanimité de ses membres : « Consciente des difficultés budgétaires auxquelles les pouvoirs publics se trouveront confrontés dans les années à venir, la mission souhaite attirer l'attention du gouvernement sur l'importance stratégique que revêt pour la France et l'aménagement du territoire dans la concurrence européenne la remise à niveau de notre réseau fluvial, notamment pour Rhin-Rhône. »

Aujourd'hui, prenant en compte les réalités budgétaires et financières de l'État, nous trouvons, grâce à la proposition qui nous est faite, une solution pour engager la liaison Rhin-Rhône sans amputer le fonds d'investissement des transports terrestres.

Nous devons donc accepter cette proposition, car nous avons ainsi la réponse à nos vœux. Le projet devient enfin réalité. Le groupe de travail sur le projet pourra devenir un comité de suivi !

C'est une chance pour l'aménagement et le développement du territoire qui nous est offerte.

Charles Pasqua. Chacun se rend bien compte que nous sommes là à un moment extrêmement important du débat.

Lorsque nous avons engagé le débat dans le pays, nous avons engagé un grand débat sur le développement de la France pour les vingt prochaines années. Nous avons, dans une première étape, fait le constat des lacunes, des insuffisances, et nous avons bien noté, en particulier, que si nous n'entamions pas une action décisive, les deux tiers du territoire seraient mis à l'écart du développement de l'Europe. Nous avons donc décidé d'engager une action déterminée et volontariste.

Comme M. le président Jean François-Poncet, je suis quelque peu stupéfait d'entendre un certain nombre de propos, même si, naturellement, chacun est libre de son analyse.

Voilà un peu plus de trente ans, parmi les grands objectifs d'une association économique des Bouches-du-Rhône que je dirigeais, figurait la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Je constate que, depuis, on n'a pas tellement avancé, c'est le moins qu'on puisse dire !

Le gouvernement a décidé de fournir un effort particulier dans le domaine des liaisons fluviales et de classer au rang des priorités nationales la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

On nous pose un certain nombre de questions. Pourquoi ne pas utiliser les compétences exclusives de la Compagnie nationale du Rhône ? Pourquoi lui adjoindre EDF ? Pourquoi prendre l'argent d'EDF ?...

D'abord, nous associons les technologies et les compétences. Mais, surtout, c'est à l'État, et à personne d'autre, de décider des priorités ; ce n'est ni aux sociétés, ni aux entreprises, quelle que soit leur taille, de le faire. C'est à l'État, c'est à la représentation nationale, qu'il appartient de prendre souverainement la décision.

Je note d'ailleurs, au passage, qu'il n'y a aucune autre proposition sérieuse que celle du gouvernement. Telle est la réalité. (...)

Le gouvernement est défavorable aux sous-amendements numéros 631 et 636.

Il est, en revanche, favorable au sous-amendement n° 632, dans la mesure où il est souhaitable que les collectivités et les fonds européens participent, même s'il n'est pas possible de les y contraindre.

Le gouvernement souhaite le retrait du sous-amendement n° 633, qui est satisfait par le sous-amendement n° 630 de la commission, auquel le gouvernement est favorable.

Le gouvernement est défavorable au sous-amendement n° 634.

Quant au sous-amendement n° 635, ses auteurs pourraient raisonnablement le retirer, car ce qu'il prévoit va de soi. Le financement doit coexister, mais il peut provenir d'autres sources. La rédaction proposée me paraît trop limitative.

Pierre Schiélé, pour explication de vote. De deux choses l'une : ou bien la disposition dont nous demandons la suppression n'est que la description de la situation actuelle, auquel cas c'est une pétition de principe dont on ne voit pas très bien l'utilité, ou bien alors on cherche, au travers de cette précision apparemment redondante, à geler la situation actuelle, quelle que soit la période de renégociation des contrats entre EDF et la CNR, et, dans ce cas, il faut le dire, et le dire clairement.

En fait, je ne comprends pas la rédaction proposée. Si l'on dit qu'il n'y aura pas de renégociation entre la CNR et EDF, quelle que soit la date d'extinction des contrats qui les lient, jusqu'à la fin de la concession, autrement dit 2003 (*NDLR : erreur, il s'agit de 2023*), cela devient clair.

Un exposé des motifs n'aurait pas été de trop. Et c'est parce que je veux absolument savoir de quoi il s'agit que je maintiens le sous-amendement.

(Le sous-amendement n° 631 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n° 636 n'est pas adopté.)

(Le sous-amendement n° 632 est adopté.)

Pierre Schiélé, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 634. (...) Le point qui nous occupe maintenant est plus important puisqu'il implique une modification de l'objet de la concession entre la CNR et l'acte constitutif qui lui confère ses pouvoirs.

Il est certain que le texte du gouvernement va entraîner une modification de la concession générale. Est-il de bonne méthode que le législateur modifie unilatéralement des dispositions contractuelles signées par deux partenaires majeurs? Ou alors, il faut annoncer clairement que l'un ou l'autre, ou les deux, sont sous tutelle législative ou sous tutelle de l'État.

A ma connaissance, ce n'est pas le cas, et il ne m'apparaît pas de bonne méthode législative de faire de telles confusions.

(Le sous-amendement n° 634 n'est pas adopté.)

Pierre Schiélé, pour explication de vote sur le sous-amendement n° 635. Ce sous-amendement est d'une simplicité élémentaire; n'importe quel gestionnaire local de la plus petite commune de France serait à même de le comprendre.

En effet, lorsque l'on demande à quelqu'un d'entretenir des ouvrages, en général, on lui dit comment financer cet entretien. Or, dans le cas présent, apparemment, c'est la filiale qui va drainer la totalité des crédits nécessaires à la réalisation des ouvrages; personne ne parle de l'entretien. Je ne sais pas du tout comment la Compagnie nationale du Rhône va faire face aux dépenses d'entretien dont on lui confie la charge et dont on ne connaît pas la contrepartie financière.

(Le sous-amendement n° 635 n'est pas adopté.)

M. le président. Je vais mettre aux voix l'amendement n° 628 rectifié, modifié par les sous-amendements numéros 632 et 630.

Emmanuel Hamel (RPR, Rhône), pour explication de vote. Je veux simplement faire part au Sénat de ma tristesse et de mon inquiétude face à l'amendement n° 628 rectifié présenté par le gouvernement.

Monsieur le ministre d'État, comprenez-nous, ou, du moins, essayez de nous com-

prendre!

Voilà des décennies que l'on parle de la liaison Rhin-Rhône et des liaisons Seine-Nord et Seine-Est. (...)

Monsieur le ministre d'État, en présentant tout à l'heure l'amendement n° 628 rectifié, vous avez souligné l'absence d'autres propositions.

Dois-je rappeler que notre éminent collègue Joël Bourdin a, en raison de l'atmosphère qui régnait dans cet hémicycle et des rapports de force, retiré les amendements numéros 154 rectifié ter et 155 rectifié bis, qui nous donnaient des assurances sur la réalisation de la liaison fluviale Rhin-Rhône. (...)

Quelle certitude nous donne l'amendement n° 628 rectifié qui a été soumis ce matin à la commission? Nous avons à peine eu le temps d'y réfléchir et de voir si les intentions qu'il contenait étaient sincères ou s'il ne s'agissait que d'un artifice. Comprenez notre doute.

Certains affirment que la liaison Rhin-Rhône va enfin être réalisée. Nos collègues spécialistes de ces problèmes avaient mis au point des amendements qui nous donnaient la certitude qu'elle le serait, sans que cette réalisation pèse réellement sur les finances publiques. Or voilà qu'on nous propose un nouveau système.

Je suis envahi d'un immense doute. Je crains, en effet, que l'amendement n° 628 rectifié ne serve qu'à faire croire à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône d'ici à 2010 et que, malheureusement, la situation n'évolue guère. C'est pourquoi je déplore le retrait des amendements numéros 154 rectifié ter et 155 rectifié bis, qui nous auraient donné des certitudes.

(...)

Pierre Schiélé, pour explication de vote. Je fais miennes toutes les observations que vient de formuler mon collègue et ami M. Hamel. J'ajouterai à ses doutes ma grande déception.

Je ne partage malheureusement pas les divines certitudes de M. le rapporteur. Ma méfiance est peut-être due au fait que je suis depuis longtemps sénateur: j'ai vu tant de fois de bonnes résolutions prises à un moment donné, puis reportées. Une loi en chasse ou en cache une autre!

Je ne crois pas à la transparence de cet amendement, pas plus qu'à la négociation qui aurait été engagée notamment avec le président de la Compagnie nationale du Rhône. Si tel a été réellement le cas, dites-nous à quelle date elle s'est tenue et sur quoi elle a porté.

Pour ces nombreuses raisons, je ne voterai

Pierre Schiélé :
Je ne sais pas du tout comment la CNR va faire face aux dépenses d'entretien dont on lui confie la charge et dont on ne connaît pas la contrepartie financière

Emmanuel Hamel :
En raison de l'atmosphère qui régnait dans cet hémicycle et des rapports de force, notre collègue Joël Bourdin a retiré les amendements n° 154 rectifié ter et 155 rectifié bis qui nous donnaient des assurances sur la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Je suis envahi d'un immense doute. Je crains que l'amendement n° 628 rectifié ne serve qu'à faire croire à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône d'ici à 2010 et que, malheureusement, la situation n'évolue guère

René Régnauld :
*Soyons clairs :
le financement
sera répercuté
sur le
consommateur !*

Ivan Renar :
*La CNR n'est pas
un producteur
d'électricité.
La conduite,
l'entretien et
le renouvellement
du matériel
des usines
hydroélectriques
qu'elle a
construites
sont assurées
par EDF,
qui supporte
les charges
correspondantes.
Parler de « rente
du Rhône »
revient à tromper
la nation,
puisque ce sont
en réalité
tous les abonnés
d'EDF qui ont
supporté les
amortissements
des emprunts.
Le prix de revient
du kWh issu
des usines du
Rhône est d'autant
plus faible
qu'il a été
plus élevé
par le passé !*

pas cet amendement.

René Régnauld (soc., Côtes d'Armor), pour explication de vote. (...) Nous sommes nombreux à avoir compris qu'il ne s'agissait pas de simples intentions et que l'État apporterait sa contribution. Or j'entends dire, ici et là, que l'État n'a pas de moyens et que, en conséquence, il faut trouver quelques solutions habiles.

Voilà où nos avis divergent !

Je me demande si l'amendement n° 628 rectifié n'est pas au cœur du problème du financement. En effet, quels que soient les engagements pris et les intentions annoncées, chacun sait qu'un problème se pose.

Il est vrai — j'y reviendrai — que nous sommes en train de prendre un virage, puisqu'on va demander aux usagers, et à eux seuls, de financer des investissements auxquels, depuis plus de vingt-cinq ans, ils n'avaient jamais participé.

Le dispositif qui nous est ainsi proposé suscite plus d'inquiétude que les dispositifs précédents. Cette participation, nous a-t-on dit, pourrait se traduire par une augmentation de 0,9 centime du kilowattheure. Ici, rien n'est dit, il est simplement indiqué qu'EDF notamment apportera son concours.

Soyons clairs : le financement sera répercuté sur quelqu'un, et ce sera sur le consommateur ! Sous couvert d'aménagement du territoire, on va donc demander aux consommateurs, y compris à ceux qui vivent dans des régions défavorisées et qui attendent précisément que ce réaménagement permette de réparer les inéquités ou les inégalités, de participer au financement, à égalité avec tous les autres ! Cette disposition est non seulement inacceptable, mais nullement conforme à l'espoir que l'on pouvait fonder dans ce projet. C'est pourtant bien la voie que nous empruntons ici.

Le gouvernement ne garantit pas qu'il n'y aura pas de répercussion sur le prix du kilowattheure facturé au consommateur ; d'ailleurs, il ne le peut pas, car il sait pertinemment qu'il y en aura une ! En effet, s'il encadrerait les prix au point qu'EDF ne puisse pas répercuter la charge du financement, et donc ne dispose pas des moyens nécessaires, l'objectif fixé pour l'horizon 2010 ne serait pas atteint ! Et si la date était repoussée ?

Nous souhaitons, nous, que cette réalisation se fasse, mais le financement doit être autre, car celui qui est prévu ne nous satisfait pas, et nous refusons la dérive qui consiste à faire financer l'aménagement du territoire par les consommateurs que nous sommes.

Nous sommes par conséquent hostiles à

l'amendement n° 628 rectifié.

Ivan Renar (com., Nord), pour explication de vote. Le groupe communiste votera résolument contre l'amendement n° 628 rectifié, car il s'inscrit dans la multiplication des prélèvements effectués sur l'établissement public EDF.

Mais, soyons clairs : ce n'est pas l'utilité des voies navigables telles que Rhin-Rhône, Seine-Nord ou Seine-Est qui est en cause. (...) Mais ce n'est pas cela qui est au centre du débat. Ce sont, en réalité, des financements à venir. Qui va agir ? Qui va payer quoi ?

L'argumentation développée tant par le gouvernement que par la commission n'est pas acceptable, car elle ne reflète pas la réalité des relations entre EDF et la CNR.

Dans la loi de nationalisation de l'électricité et du gaz de 1946, il était tout naturellement prévu la liquidation de la CNR qu'EDF était appelé à remplacer dans ses missions sur le Rhône, comme ce fut d'ailleurs le cas sur le Rhin.

Cette liquidation était subordonnée à une loi qui devait intervenir dans l'année. Mais elle n'est jamais intervenue. Les relations entre la CNR et EDF furent donc définies par un protocole en date du 27 novembre 1948 et complétées, depuis, par des avenants.

Ce bref rappel montre que la CNR n'est pas un producteur d'électricité. La conduite, l'entretien et le renouvellement du matériel des usines hydroélectriques qu'elle a construites sont assurés par EDF, qui supporte les charges correspondantes.

De plus, en application des accords entre EDF et la CNR, l'amortissement financier des emprunts contractés par la CNR pour la construction de ces ouvrages, ainsi que les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des ouvrages de navigation sont pris en charge par EDF au moyen de redevances versées mensuellement à la CNR.

En outre, pour les frais généraux, EDF verse une redevance complémentaire représentant 5 à 6 % du total des redevances mentionnées.

Parler de « rente du Rhône » revient à tromper la nation, puisque ce sont en réalité tous les abonnés d'EDF qui ont supporté les amortissements des emprunts, emprunts qui, il faut bien le dire, sont de courte durée par rapport à la durée de vie des ouvrages en question. Autrement dit, le prix de revient du kilowattheure issu des usines du Rhône est d'autant plus faible qu'il a été plus élevé par le passé !

Les abonnés d'EDF ont participé au financement des ouvrages hydrauliques du Rhône ;

pourquoi devraient-ils être privés aujourd'hui du bénéfice de cette « rente » ?

Comme le soulignait un ancien président d'EDF, M. Marcel Boiteux, « jamais EDF n'en aurait lancé la construction, sauf importante subvention de l'État, s'il avait été décidé qu'elles devraient être rentables sur la seule durée de l'amortissement financier ».

Leur rentabilité n'était plus ou moins acquise que sur la totalité de leur durée de vie. EDF a en quelque sorte acquis, au cours des années d'amortissement accéléré, le droit de bénéficier ensuite d'un prix du kilowatt-heure bon marché et ce droit concerne désormais l'ensemble des usagers, qu'ils soient des particuliers ou des entreprises.

Ce droit est aujourd'hui estimé en capital à quelque 35 milliards de francs. Décider que les usagers de l'électricité financeront le développement des voies navigables conduira irrémédiablement à une augmentation importante des factures d'électricité.

Cette augmentation sera d'autant plus importante que les projets de prélèvements abusifs se multiplieront. Ils conduiraient, pour ceux qui sont déjà évalués à ce jour, à une augmentation de près de 10 % de la facture d'électricité des usagers.

En conséquence, nous rejetons catégoriquement cet amendement n° 628 rectifié, dont la philosophie et l'économie n'auront en réalité pour effet que d'entériner et d'organiser encore plus le désengagement de l'État de la politique des transports intérieurs. (*Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.*)

M. le président. Je mets aux voix, modifié, l'amendement n° 628 rectifié, accepté par la commission. Je suis saisi d'une demande de scrutin public émanant de la commission. Il va être procédé au scrutin dans les conditions réglementaires.

Nombre de votants 317

Nombre de suffrages exprimés 312

Pour l'adoption 230

Contre 82

Le Sénat a adopté. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans le projet de loi, avant l'article 15. (...)

Robert Vizet. (...) Notre pays a incontestablement besoin d'une grande politique nationale du transport fluvial, mais toute la question est de savoir comment et par qui elle doit être financée.

Alors que l'État s'est défaussé de ses responsabilités pendant des années, le gouver-

nement nous propose aujourd'hui de tenter de combler le retard accumulé en créant une taxe assise sur le nombre de kilowattheures produits par les ouvrages hydroélectriques concédés.

Avec cette nouvelle taxe, le gouvernement choisit donc une nouvelle fois, en définitive, de faire supporter le poids de ses insuffisances à une entreprise publique et aux usagers des services publics.

Pourquoi l'ensemble des consommateurs d'électricité devraient-ils participer au financement des voies navigables, alors qu'ils y participent théoriquement déjà au titre de l'impôt ?

Pourquoi choisir, dans cette logique, de taxer la production d'électricité plutôt que, par exemple, la distribution de l'eau qui, comme chacun le sait, est principalement assurée par les monopoles privés que constituent la Générale des eaux et la Lyonnaise des eaux ? Au reste, je le rappelle, le président de l'Assemblée nationale ne réclamait-il pas, il y a encore quelques jours, leur nationalisation ?

En s'en prenant aux usagers d'EDF, le gouvernement choisit donc délibérément de s'attaquer à l'entreprise nationale. (...)

Depuis le mois de juillet, les prélèvements abusifs ou les projets de prélèvement sur les résultats et les services d'EDF et de GDF se sont multipliés, au point que les conséquences risquent d'être importantes, tant pour les usagers que pour l'avenir même du service public.

Comme, en 1993, le prix de revient comptable de la production et du transport du kilowatt-heure d'origine hydraulique fourni par les usines d'EDF a été d'environ 15 centimes, la nouvelle taxe de 1,4 centime entraînerait une augmentation de 10 % du tarif du kilowatt-heure d'origine hydraulique.

Je rappelle que le montant global des redevances versées par EDF pour ses usines hydroélectriques, y compris la taxe professionnelle et les taxes spécifiques, s'est élevé en 1993, à 2 milliards de francs pour 59 milliards de kWh produits.

J'ajoute que la consommation d'électricité est actuellement taxée à hauteur d'environ 30 %, compte tenu de la TVA, des taxes communales, départementales, etc.

La nouvelle taxe proposée risque donc de remettre en cause la rentabilité même de l'énergie hydraulique.

Il est quelque peu paradoxal que le gouvernement, qui vient de confirmer, lors de la récente discussion du projet de loi sur la protection de l'environnement, sa volonté de favoriser le développement des énergies

Ivan Renar :
Les abonnés d'EDF ont participé au financement des ouvrages hydrauliques du Rhône ; pourquoi devraient-ils être privés aujourd'hui du bénéfice de cette « rente » ? EDF a en quelque sorte acquis, au cours des années d'amortissement accéléré, le droit de bénéficier ensuite d'un prix du kilowatt-heure bon marché et ce droit concerne désormais l'ensemble des usagers, qu'ils soient des particuliers ou des entreprises. Ce droit est estimé à quelques 35 milliards de F. Décider que les usagers de l'électricité financeront les voies navigables conduira irrémédiablement à une augmentation importante des factures d'électricité

**Le Sénat a créé
une entreprise
nationale associant
la CNR et EDF,
destinée
à poursuivre
la liaison
Rhin-Rhône**

renouvelables, propose aujourd'hui de pénaliser la plus incontestable, la plus efficace et la plus importante d'entre elles.

Nous refusons, quant à nous, toute nouvelle escalade dans les prélèvements fiscaux en tout genre sur l'électricité et le gaz, qui sont des produits de première nécessité pour les citoyens comme pour les entreprises.

Nous demandons donc au Sénat de refuser la création de cette nouvelle taxe et, par conséquent, de voter la suppression du paragraphe II de l'article 15.

Paul Caron (Union centriste, Seine-Maritime), pour présenter l'amendement n° 311 rectifié bis (nouvelle rédaction du paragraphe II de l'article 15, institution d'un

fonds d'investissement fluvial). Nous proposons de créer un fonds spécifique pour les voies navigables, sous la forme d'un établissement public.

Cet établissement serait alimenté par une taxe sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques situés sur une voie navigable. Une partie de la « rente du Rhône » pourrait ainsi aller à la réalisation du canal Rhin-Rhône.

L'amendement sera retiré par son auteur. Le rapporteur de la commission estime que cet amendement est en grande partie satisfait par la nouvelle mouture, sauf une petite divergence sur le montant de la taxe : 4,2 ou 4,5 centimes par kWh.

Commission spéciale Assemblée nationale Rapport Ollier, 24 novembre 1994

L'article 14 bis fait suite au débat qui s'était engagé à l'Assemblée Nationale sur le financement des réseaux de voies navigables à grand gabarit et plus particulièrement sur les relations entre Électricité de France et la compagnie générale du Rhône quant à l'aménagement prioritaire de la liaison Rhin-Rhône.

Cette préoccupation de l'Assemblée a été fortement relayée par les observations présentées dans le rapport de la Commission spéciale du Sénat, et conduit le gouvernement à soumettre cette disposition aux sénateurs, respectant ainsi les engagements pris à l'Assemblée. Elle prévoit la création d'une société, composée à parité entre EDF et la CNR, chargée de recueillir les fonds versés par EDF, en contrepartie de l'exploitation des centrales hydroélectriques, pour le financement et la maîtrise d'ouvrage des travaux devant conduire à l'achèvement, avant 2010, de la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône. Les statuts de cette société seront approuvés par décret en Conseil d'État et préciseront les conditions de sa dissolution après achèvement des travaux. (...)

Le Sénat a créé une entreprise nationale associant la Compagnie nationale du Rhône et EDF, destinée à poursuivre la liaison Rhin-Rhône : cette création est due à une initiative du gouvernement soucieux de porter notre réseau principal de voies navigables au niveau d'équipement des États limitrophes

ou de le rendre accessible sur de longues distances à notre industrie.

Article 14 bis (nouveau)
Liaison fluviale Rhin-Rhône.

Cet article a été inséré par le Sénat, à l'initiative du gouvernement.

A l'occasion de l'examen de l'article 15 du projet de loi, un débat s'était engagé à l'Assemblée nationale sur le financement des réseaux de voies navigables à grand gabarit et plus particulièrement sur les relations entre Électricité de France et la Compagnie générale du Rhône.

La CNR s'est vu confier, par la loi du 27 mai 1921, la concession de l'aménagement du Rhône. Cet aménagement avait trois fins : le développement de la navigation, le développement de l'irrigation et la production d'énergie hydroélectrique, cette dernière devant financer les deux autres.

Aux termes d'accords conclus entre EDF et la CNR, l'énergie, fournie par les aménagements destinés à la production d'énergie hydroélectrique par la CNR, a pour contrepartie le versement par EDF d'une redevance représentant le remboursement de frais dont le poste le plus important est constitué par les charges financières résultant d'emprunts contractés par la CNR pour l'aménagement du Rhône. Rapporté à la production électrique des équipements hydroélectriques de la CNR, le montant de la redevance versée par EDF équivaut à un prix moyen, en 1992,

de 14,2 centimes du kilowattheure, alors que le coût moyen de la production d'EDF s'établissait pour la même période à 23,8 centimes par kilowattheure. Il en résulte, pour l'année considérée, un avantage financier au profit d'EDF de l'ordre de 1,586 milliard de francs qui présente, dans le temps, un caractère cumulatif.

Ce constat a conduit plusieurs membres de l'Assemblée à soutenir un amendement tendant à faire supporter par EDF un effort financier, équivalent à la différence de coût entre les deux productions, qui serait affecté à la CNR en vue d'accélérer la réalisation de la liaison Rhin-Rhône.

L'Assemblée Nationale a repoussé ces amendements à la demande du gouvernement qui s'est toutefois engagé à clarifier les relations entre EDF et la CNR.

Composé de deux paragraphes, le texte présenté au Sénat par le gouvernement vise à modifier les articles 2 et 4 de la loi n°80-3 du 4 janvier 1980 relative à la Compagnie Nationale du Rhône.

Le premier paragraphe prévoit la création d'une société composée à parité entre EDF et la CNR, chargée de recueillir les fonds versés par EDF pour le financement et la maîtrise d'ouvrage des travaux devant conduire à

l'achèvement, avant l'année 2010, de la mise à grand gabarit de la liaison Rhin-Rhône. Outre le concours financier des collectivités territoriales et établissements publics intéressés, cette société pourra recevoir des fonds nationaux ou européens. Elle sera administrée par un conseil d'administration et soumise au contrôle de l'État dans les mêmes conditions que les entreprises nationales. Le Sénat a précisé la nature de la représentation de la CNR au sein de ce conseil.

Il est enfin prévu que les statuts de la société sont approuvés par un décret en Conseil d'État qui précisera également les conditions de sa dissolution après achèvement des travaux, ainsi que les modalités d'application du nouvel article 2 de la loi du 4 janvier 1980, notamment les modifications à apporter à la concession générale visée à l'article premier de la loi de 1980.

Le deuxième paragraphe adapte le contenu de l'article 4 de la loi du 4 janvier 1980 en prévoyant que les montants et les modalités des emprunts susceptibles d'être contractés par la société en vue de la réalisation des travaux devront être fixés par une convention passée avec l'État.

La Commission a adopté cet article sans modification.

Assemblée nationale, seconde lecture 30 novembre 1994

Georges Sarre. La décision d'achever la liaison mer du Nord-Méditerranée, en réalisant enfin l'intégralité de la liaison Saône-Rhin, est très bonne en soi. L'échéancier fixé par le gouvernement et repris dans le projet de loi est satisfaisant compte tenu du temps nécessaire pour réaliser les travaux. Encore faudrait-il adopter les moyens les plus simples et les plus rapides pour atteindre les objectifs fixés.

Or l'article 14 bis du projet de loi tend à créer une filiale commune à EDF et à la CNR, filiale qui serait le maître d'ouvrage de l'opération. C'est inutile, le maître d'ouvrage existe déjà : c'est la Compagnie nationale du Rhône, à qui la loi de juillet 1980 a confié la concession de Saône-Rhin, donc la maîtrise d'ouvrage. Quant à la présence d'EDF, financeur important, elle est déjà acquise puisque EDF est membre du conseil d'administration de la CNR. Celle de l'État, tout aussi nécessaire, est assurée de la même manière. Il y a donc redondance institutionnelle.

On peut même craindre que le temps nécessaire à la création de l'entreprise nou-

velle ne soit préjudiciable au respect des délais fixés par le projet de loi, sans parler du temps perdu dans les négociations entre le nouveau maître d'ouvrage et le maître d'ouvrage délégué que resterait la CNR; chacun sait que cette formule juridique est source de difficultés pratiques et de contestations possibles.

La création de l'entreprise nouvelle prévue à l'article 14 bis est donc inutile; elle pourrait même se révéler nuisible.

La difficulté réelle, bien connue depuis le rapport Chassagne sur les voies navigables, n'est pas d'ordre institutionnel; elle tient aux modalités financières de la mise à disposition par la CNR de l'énergie électrique produite par les ouvrages dont elle est propriétaire. Elle peut être facilement levée en révisant les conventions liant la CNR et Électricité de France, de manière à fournir à la Compagnie nationale du Rhône les moyens nécessaires à la réalisation de l'opération. Or le texte ne va pas dans ce sens, indépendamment du fait qu'il crée une entreprise inutile, puisqu'il prévoit le maintien des conditions contractuelles

À la demande du gouvernement, qui s'est engagé à clarifier les relations entre EDF et la CNR, l'Assemblée nationale a repoussé les amendements tendant à faire supporter par EDF un effort financier équivalent à la différence de coût entre les deux productions

Georges Sarre : On peut craindre que le temps nécessaire à la création de l'entreprise nouvelle ne soit préjudiciable au respect des délais fixés par le projet de loi. La création de l'entreprise nouvelle est donc inutile; elle pourrait même se révéler nuisible

Jacques Brunhes :
Nous sommes favorables à une liaison à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône, mais le mode de financement prévu à l'article 14 bis ne nous paraît pas acceptable

aujourd'hui en vigueur.

Si l'on veut vraiment réaliser la liaison Saône-Rhin, il faut donc réviser ces conditions contractuelles en ayant en même temps le souci de ne pas faire peser sur EDF des charges financières excédant les besoins de l'investissement en cause. C'est pourquoi je propose que ces conditions soient revues, selon des conditions à débattre, après l'achèvement de la liaison Saône-Rhin.

Il s'agit là d'un projet très important. Avez-vous, monsieur le ministre, cherché une fois de plus un effet d'annonce, ou avez-vous la réelle volonté de réaliser cette liaison ?

Jacques Brunhes (com. Hauts-de-Seine, maire de Gennevilliers). L'espace français a aujourd'hui besoin d'un réseau fluvial de taille internationale, relié au réseau européen, et posséder un maillage complet de fleuves et de canaux irriguant l'ensemble du territoire national est une urgente nécessité en termes d'aménagement du territoire. Vous le savez, monsieur le ministre, nos voisins développent très rapidement leurs réseaux et nous sommes très en retard sur eux. Nous sommes à l'écart de l'Europe des fleuves et des canaux, avec les conséquences que cela peut avoir pour l'économie nationale.

C'est dire que nous sommes favorables à une liaison à grand gabarit entre le Rhin et le Rhône. Je ferai cependant plusieurs observations.

Le mode de financement prévu à l'article 14 bis ne nous paraît pas acceptable. Les relations entre la CNR et EDF reposent sur un protocole du 27 novembre 1948. La CNR n'est pas producteur d'électricité; la conduite, l'entretien et le renouvellement du matériel sont assurés par EDF, qui en supporte les charges; EDF paye également à la CNR des redevances pour l'amortissement des emprunts contractés par celle-ci pour la construction des usines hydrauliques. EDF a assumé toutes ses responsabilités et les charges qui lui incombent; ce n'est donc pas aux abonnés de la région de financer en fin de compte la liaison Rhin-Rhône. (...)

M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire et aux collectivités locales. (...) Le fonds d'investissement fluvial (...) faisait partie du projet de loi initial, tel que le gouvernement l'avait déposé, marquant ainsi que la voie navigable ne doit pas être la grande oubliée des voies de communication, car elle est un vecteur essentiel de l'aménagement du territoire. (...)

Monsieur Sarre, je connais votre profond attachement à la voie navigable ainsi que les

efforts que vous avez engagés il y a quelques années à ce sujet. Croyez bien qu'il ne s'agit pas, en l'occurrence, d'un nouvel effet d'annonce, comme vous avez pu le dire.

En effet, le texte de l'article 14 bis est l'expression de la volonté forte d'aller dans le sens de la concrétisation. Cette volonté s'est d'ailleurs exprimée lors de la réunion entre le Premier ministre, plusieurs membres du gouvernement et les représentants de toutes les régions concernées par l'axe Rhin-Rhône.

L'article 14 bis fixe un délai de réalisation. Mais il fixe aussi — c'est un point important — les modalités de financement. C'est dire, je le répète, que nous n'en restons pas à un effet d'annonce.

Enfin, l'article prévoit également d'associer à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône toutes les structures, toutes les sociétés et toutes les collectivités qui, dans un esprit de complémentarité, doivent unir leurs efforts pour que cette voie navigable devienne demain une réalité. (...)

M. le président. M. Sarre a présenté un amendement, n° 317 rectifié, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le I de l'article 14 bis :

« I. - L'article 2 est ainsi rédigé :

« Art. 2. - 1° Le financement des travaux de construction prévus à l'article 1er est assuré, indépendamment des concours mentionnés ci-après, par Électricité de France au titre de la mise à disposition, dans des conditions contractuelles à définir, de l'énergie produite par les installations de production hydroélectrique de la Compagnie nationale du Rhône.

« Les sommes sont versées en fonction de l'avancement des travaux à la Compagnie nationale du Rhône et dans des conditions financières contractuelles qui devront permettre l'achèvement de l'ensemble des travaux au plus tard en l'an 2010. Ces conditions pourront être revues après l'achèvement desdits travaux.

« 2° L'entretien des travaux ainsi réalisés est assuré par la Compagnie nationale du Rhône. »

Georges Sarre. Monsieur le ministre, je vous remercie des propos que vous avez bien voulu tenir à mon endroit. Je vous ferai cependant observer cordialement que vous ne vous êtes pas expliqué sur un point important : pourquoi le gouvernement veut-il créer une filiale commune à EDF et à la CNR ? Vous nous dites qu'il faut associer tout le monde. Mais au sein du conseil d'administration de la CNR sont déjà représentés l'État, les régions, les collectivités territoriales et EDF. Bref ! tout le monde participe à ce conseil d'administra-

tion !

En créant une société nouvelle, vous alourdissez les choses, qui deviendront d'une complexité incroyable. Cela ne me paraît pas une bonne façon de travailler.

Venons-en à l'amendement. Connaissant bien le dossier, j'ai failli tomber à la renverse en prenant connaissance du texte proposé pour l'article 2 de la loi du 4 janvier 1980. Permettez-moi, monsieur le président, d'en rappeler l'essentiel, à l'adresse particulière de notre collègue René Beaumont : « Le financement des travaux de construction prévus à l'article 1er est assuré, indépendamment des concours mentionnés ci-après, par Électricité de France au titre de la mise à disposition, dans les conditions contractuelles en vigueur, de l'énergie produite par les installations de production hydroélectrique de la Compagnie nationale du Rhône. »

Décryptons ! Ce texte dit bien qu'EDF contribuera au financement de Saône-Rhin dans les mêmes conditions qu'aujourd'hui. Or si cette liaison, pour laquelle je me suis battu, ce que vous devez savoir, monsieur le ministre, puisque vous êtes un élu de Strasbourg, n'a pas été réalisée depuis 1980, c'est qu'il n'y a pas eu un centime de versé par EDF !

Il est écrit dans le projet de loi, noir sur blanc, que le financement des travaux de construction s'effectuera dans les mêmes conditions que maintenant. Il faut traduire : il n'y aura pas un centime supplémentaire !

Lorsque le gouvernement a voulu, dans les années 70 développer à juste titre un programme électronucléaire, il fut en quête d'argent, et il en fallait beaucoup. On pensa naturellement à la rente de la CNR. A ce moment-là EDF fut autorisée à effectuer un véritable « braquage » sur la Compagnie nationale du Rhône, à laquelle on a pris tout son argent.

À l'heure actuelle, il faut revenir sur l'accord léonin qui a été imposé à la Compagnie nationale du Rhône. La création d'une nouvelle société n'est qu'une diversion, car pas un centime ne viendra abonder ses comptes !

Quand j'ai lu le communiqué du Premier ministre, je me suis réjoui car j'ai pensé que ce gouvernement réussirait ce que nous n'avions pas pu faire. Mais quelques jours plus tard, à la lecture du communiqué d'EDF, j'ai compris : EDF déplorait de n'avoir été ni associée ni informée. Cela signifie qu'EDF n'est pas dans le coup qu'elle attend que les mois passent, que les élections interviennent et qu'un nouveau gouvernement soit mis en place. Elle attend de voir !

En réalité, l'article 14 bis n'apporte rien

pour les voies navigables. Il n'apporte rien, hélas ! pour la liaison Rhin-Rhône ! (...)

Je propose un amendement visant à assurer le financement nécessaire. (...)

Sans fierté d'auteur, j'invite donc l'assemblée à voter l'amendement pour qu'un jour, peut-être, les travaux de la liaison Saône-Rhin recommencent !

Patrick Ollier, rapporteur. La commission, qui a rejeté l'amendement, a essayé d'y voir clair.

Avant d'en venir au dispositif lui-même, il faut se souvenir que c'est l'Assemblée et la commission spéciale qui ont vivement incité le gouvernement à se déterminer pour mettre en œuvre la liaison Rhin-Rhône. Je me souviens d'interventions — n'est-ce pas, monsieur Beaumont ? — qui ont été prononcées ici même à ce sujet. A l'issue du débat, le gouvernement a mis en place un dispositif qui nous donne satisfaction. C'est ce dispositif, adopté par le Sénat, qui nous revient aujourd'hui.

Il convient donc, avant de discuter du dispositif, d'approuver la démarche entreprise par le gouvernement, qui donne satisfaction à notre demande. Quant aux modalités, des amendements sont prévus et nous y reviendrons tout à l'heure. (...)

Je souhaite donc, mes chers collègues, que vous rejetiez l'amendement de M. Sarre.

Gérard Saumade (RL, Hérault). Ainsi, nous aurons voté le principe d'une liaison, mais pas les moyens de sa réalisation !

M. le ministre délégué (...). Nous avons déjà eu un échange sur les problèmes de principe ; je n'y reviendrai pas. Mais je voudrais dire à M. Sarre combien je suis, pour ma part, convaincu que l'article 14 bis, tel qu'il est rédigé, fixe des principes irréversibles quant à la réalisation de la liaison Rhin-Rhône. Cela tient au fait qu'il est bien précisé, d'une part, que le financement des travaux de construction sera assuré par EDF au titre de la mise à disposition de l'énergie produite par les installations de production hydroélectrique de la CNR, d'autre part, que l'ensemble des travaux sera achevé, au plus tard, en 2010.

Je souhaite que nous ne touchions pas à l'équilibre de ce texte. Je comprends les scrupules des uns et des autres, mais si nous voulons exprimer une volonté claire pour la réalisation de cette liaison, mieux vaut laisser le texte en l'état et dégager un large consensus sur cet objectif. Si nous rompons l'équilibre, je crains que cela ne soit interprété comme un doute, une absence de volonté, un flottement

Georges Sarre :
Il faut revenir sur l'accord léonin qui a été imposé à la CNR. La création d'une nouvelle société n'est qu'une diversion, car pas un centime ne viendra abonder ses comptes ! EDF n'est pas dans le coup, elle attend que les mois passent, que les élections interviennent et qu'un nouveau gouvernement soit mis en place. En réalité, l'article 14 bis n'apporte rien pour les voies navigables. Il n'apporte rien, hélas ! pour la liaison Rhin-Rhône ! ()*

(*) NDLR. Georges Sarre craint-il le retour de la gauche au pouvoir ! ?

Daniel Hoeffel :
Je souhaite que nous ne touchions pas à l'équilibre de ce texte. Si nous voulons exprimer une volonté claire pour la réalisation de cette liaison, mieux vaut laisser le texte en l'état

Jacques Brunhes :
*Nous rejetons
un montage
financier
qui nous paraît
préoccupant.
En effet,
il organise
le désengagement
de l'État et
se traduirait par
une augmentation
de 10 % de
la facture
d'électricité
des usagers*

René Beaumont :
*Ce n'est pas
parce que l'on
paye
les amortissements
des emprunts
d'un ouvrage
que l'on
en devient
propriétaire.
La même
démonstration
vaut pour la CNR.
Ce n'est pas
parce qu'on lui
rembourse
les annuités
d'emprunts
que l'on devient
propriétaire
à la place
du propriétaire*

ment. Or, la représentation nationale doit s'exprimer fortement et, si possible, de façon unanime face aux protagonistes qui sont impliqués dans la réalisation et dans le financement.

Jean-Jacques Weber (UDF, Haut-Rhin). Monsieur le ministre, en ma qualité de président du conseil général du Haut-Rhin, donc au début de la liaison Rhin-Rhône, je voudrais vous dire combien je suis satisfait des dispositions que vous nous proposez. (...)

Simplement, comme d'autres parlementaires sans doute, j'ai été interpellé par des syndicats d'EDF qui m'ont fait part de leurs inquiétudes face à ce qu'ils appellent une ponction pratiquée sur l'entreprise. J'aimerais que nous puissions apporter quelques apaisements à ces personnes dont les craintes sont réelles et que nous leur disions que nous en tenons compte. Moyennant quoi, si nous voulons que cette réalisation soit effectivement terminée en l'an 2010, il est très urgent de commencer à travailler et à réunir les fonds. (...)

Jacques Brunhes. Je suis désolé de contredire M. Sarre, mais l'intervention de M. Weber témoigne bien d'une préoccupation très réelle de la part des gens d'EDF. Il faut donc poser les vraies questions.

Les relations entre la CNR et EDF sont définies par un protocole qui date de 1948, complété depuis par des avenants. Nous avons des certitudes. La CNR n'est pas un producteur d'électricité. L'application des accords entre EDF et la CNR, l'amortissement financier des emprunts contractés par celle-ci pour la construction de ses ouvrages ainsi que les dépenses d'exploitation, d'entretien et de renouvellement des ouvrages de navigation sont pris en charge par EDF sous forme de redevances versées mensuellement à la CNR. Pour les frais généraux, EDF verse une redevance complémentaire représentant de 5 à 6 % du total des redevances mentionnées.

C'est la raison pour laquelle, monsieur le ministre, il n'est pas possible de parler de rente de la CNR, comme certains le font. En faisant cela, nous trompons la nation. Car, en réalité, ce sont les abonnés d'EDF qui ont supporté les amortissements des emprunts, emprunts de courte durée par rapport à la durée de vie des ouvrages en question. Ce sont eux qui ont participé au financement des ouvrages hydrauliques du Rhône. Pourquoi devraient-ils, aujourd'hui, être privés du bénéfice de ce que certains appellent la rente ?

Au cours des années d'amortissement accéléré, EDF a acquis le droit de bénéficier ensuite d'un prix du kilowattheure bon marché et ce droit concerne désormais l'ensemble des usagers, qu'ils soient des particuliers ou des entreprises. C'est la raison pour laquelle nous rejetons un montage financier qui nous paraît préoccupant. En effet, il organise, d'une certaine manière, le désengagement de l'État et se traduirait par une augmentation de 10 % de la facture d'électricité des usagers.

Georges Sarre. Avec votre autorisation, monsieur le président, je céderai mon tour de parole à M. Beaumont. Mais je tiens à dire à M. Brunhes que la rente est réelle. Je défends EDF autant que n'importe qui, mais j'ai lu et analysé les textes : c'est aujourd'hui par milliards que se chiffrent les prélèvements d'EDF sur la CNR ; M. Beaumont pourra donner des chiffres plus précis.

René Beaumont. Monsieur Sarre, je vous remercie pour votre courtoisie, qui ne fait d'ailleurs qu'accroître mon dilemme. En effet, par-delà les clivages politiques, je suis peut-être l'un des mieux placés pour apprécier l'action qui fut la vôtre, même si vous apparteniez alors à un gouvernement que nous ne soutenions pas. J'en témoigne, c'est, entre autres, grâce au rapport que vous aviez sollicité de Mme Chassagne, et à sa prise en compte par le Parlement à l'époque, que Voies navigables de France a été créé. C'était une première et déjà belle ébauche.

Je reviendrai, lors de la discussion d'un autre amendement, sur les mérites de l'actuel gouvernement, et je pense que vous me le permettrez, monsieur Sarre. Mais avant toute chose, je voudrais dire à M. Brunhes que ce n'est pas parce que l'on paie les amortissements des emprunts d'un ouvrage quel qu'il soit que l'on en devient propriétaire. Je loue un appartement qui m'appartient et comme tout propriétaire, j'inclus bien dans mes loyers les amortissements des emprunts que j'ai contractés pour acheter ce logement ; ce n'est pas pour autant que le locataire deviendra au bout du compte propriétaire !

La même démonstration vaut pour la CNR. Ce n'est pas parce qu'on lui rembourse les annuités d'emprunts que l'on devient propriétaire à la place du propriétaire !

Il faut en effet prendre en compte l'entretien des ouvrages, leur remise en état, leur renouvellement. Or qui prend ces frais en charge dans le dispositif actuel ? C'est bien la Compagnie nationale du Rhône. J'y reviendrai.

Je suis tout à fait d'accord avec l'ensemble de l'argumentation de fond développée par M. Sarre. Il n'y a rien à redire. Le contraire vous aurait d'ailleurs tous surpris, compte tenu des responsabilités qui étaient les siennes dans ce domaine.

Il est cependant un point sur lequel je ne puis le suivre. S'il nous avait soumis son amendement au mois de juillet dernier, ou avant, j'aurais sûrement essayé d'encourager mes collègues à y souscrire. Mais le gouvernement, de sa propre volonté, a soumis au Sénat un dispositif qui lui semble le bon, M. Hoeffel vient de le rappeler. Certes, on peut le critiquer, et c'est d'ailleurs ce que nous allons faire, pour essayer de l'améliorer, avec les amendements suivants, mais c'est la première fois, depuis 1945 au moins, qu'un gouvernement annonce un financement clair et précis pour la construction d'une voie navigable et il me paraîtrait indécent de détruire immédiatement ce dispositif. Je suis trop attaché à la réalisation de la voie navigable pour ne pas saisir l'opportunité qui nous est offerte. On aurait effectivement pu faire mieux ou plus simple, comme le propose votre amendement, monsieur Sarre. Mais je ne puis aujourd'hui que m'inscrire contre son adoption qui mettrait en cause le dispositif mis en place par le gouvernement pour le financement d'une voie navigable essentielle à la France et à l'Europe. Nous y reviendrons dans les amendements suivants, si vous le voulez bien.

(L'amendement n° 317 rectifié n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements identiques, numéros 207, 484 et 529.

L'amendement n° 207 est présenté par MM. René Beaumont, Barre, Gérard Voisin, Mercier et Klifa; l'amendement n° 484 est présenté par Mme Couderc et M. Tibéri; l'amendement n° 529 est présenté par M. Nungesser.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer la deuxième phrase du deuxième alinéa du I de l'article 14 bis. »

René Beaumont, pour soutenir l'amendement n° 207. Avant d'aborder le détail du dispositif proposé par le gouvernement, peut-être conviendrait-il de procéder à un rappel historique afin que chacun comprenne exactement de quoi il s'agit car le dispositif technique est un peu compliqué.

M. Brunhes, notamment, a évoqué tout à l'heure la fameuse rente EDF sur la CNR,

autour de laquelle tourne tout le problème.

Je rappelle à ce propos que la Compagnie nationale du Rhône n'est pas un lobby privé. C'est, en effet, une compagnie nationale dont la majorité du capital appartient à des collectivités territoriales à hauteur de 69 % le reste étant réparti entre EDF et la SNCF. La plus importante de ces collectivités territoriales, c'est l'ancien département de la Seine qui est, à lui seul, actionnaire à hauteur de 16 % et qui s'exprimera certainement tout à l'heure par d'autres voix que la mienne. Tout cela pour dire qu'une spoliation de la Compagnie nationale du Rhône ne s'apparente pas à une bagarre de sociétés nationales ou de lobbies entre eux : ce sont bien des collectivités territoriales que l'on tente de spolier.

Il est vrai que, du fait de la convention léonine, évoquée par M. Sarre, qui règle les rapports entre EDF et CNR, la rétribution du kWh produit par les usines hydroélectriques du Rhône est de plus en plus faible au fur et à mesure que le temps s'écoule. Cette rétribution moyenne est actuellement de 11 centimes alors que, toutes sources d'énergie confondues, la rétribution moyenne du kWh d'EDF est de 25 centimes. Vous voyez bien que l'écart est considérable. Et le prix payé par EDF à la CNR va aller sans cesse en décroissant jusqu'en 2009, pour arriver pratiquement à zéro. En 2009, EDF va ainsi profiter quasiment gratuitement des 16 milliards de kWh produits par la Compagnie nationale du Rhône. C'est donc bien une convention léonine, tout le monde en convient.

Le gouvernement avait deux solutions. Il pouvait accepter celle de M. Sarre et, du même coup, contraindre EDF à rétribuer la CNR à la juste valeur de son kWh hydraulique. Mais, à ce moment-là, Électricité de France aurait avancé le contre-argument selon lequel, globalement, cela aurait augmenté le prix du kWh vendu. C'est d'ailleurs un faux argument dans la mesure où les kWh hydrauliques ne représentent que 4 % de la production française et où la CNR n'en produit elle-même que 1,6 % (*). Mais c'est sans doute pourquoi le gouvernement — il nous le dira peut-être tout à l'heure — a choisi une autre solution. Cette solution qui n'est pas la plus simple, consiste à créer une société filiale d'EDF et de la CNR et à lui confier la construction de la liaison Rhin-Rhône. (...)

J'en viens à l'amendement n° 207. Nous demandons, par cet amendement, la suppression de la deuxième phrase du deuxième alinéa du paragraphe I de l'article 14, car c'est à nouveau une disposition léonine dans la mesure où elle pérennise la situation actuelle pour les rapports entre la CNR et EDF.

René Beaumont :
*Je suis trop
attaché
à la réalisation
de la voie
navigable
pour ne pas saisir
l'opportunité
qui nous est
offerte, même si
on aurait pu
faire mieux*

(*) NDLR. René Beaumont se trompe (ou cherche à tromper son auditoire). L'hydraulique représente certes 4 % de la production française d'énergie, mais 15 % de la production d'électricité (chiffres 1993), et les centrales du Rhône fournissent environ 4 % de l'électricité produite en France.

René Beaumont :
Il appartient
au gouvernement
de prendre
une fois pour
toutes ses
responsabilités
dans les relations
entre EDF
et la CNR.
Il en va
de l'intérêt
de la CNR qui,
outre qu'elle
produit
l'énergie électrique
sur le Rhône,
est l'un
des premiers
cabinets
d'ingénierie
au monde
en matière
d'aménagements
fluviaux

Ces trois lignes confirment ce que je viens d'annoncer : en 2009, EDF profitera gratuitement du courant fourni par la Compagnie nationale du Rhône ce qui, à mes yeux comme au yeux de tout le monde, est inacceptable.

En l'occurrence, nous avons l'occasion de mettre en lumière les difficultés nées de la convention de 1948. Il appartient donc au gouvernement de prendre une fois pour toutes ses responsabilités dans les relations entre EDF et CNR. Il en va de l'intérêt de la Compagnie nationale du Rhône qui, outre qu'elle produit l'énergie électrique sur le Rhône, est l'un des premiers cabinets d'ingénierie au monde en matière d'aménagements fluviaux. Il serait pour le moins dommage que, par le maintien de cette disposition, nous la condamnions à terme, et à terme relativement bref. Ce serait faire perdre un capital aux collectivités concernées. Ce serait surtout faire perdre à la France un outil de travail exceptionnel. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'UDF et du Centre.*)

Roland Nungesser, pour soutenir l'amendement n° 529. Vous avez entendu la voix de mes collègues qui représentent des régions directement intéressées par la réalisation de Rhin-Rhône. J'ai déposé, pour ma part, un amendement semblable pour une double raison.

La première raison, c'est que — M. Beaumont l'a rappelé — les collectivités territoriales issues de l'ancien département de la Seine, c'est-à-dire Paris et les trois départements de la Petite Couronne, sont actionnaires de la CNR. Or elles craignent d'être tenues à l'écart dans le fonctionnement de la nouvelle structure qui liera très étroitement la CNR à EDF, et de se trouver ainsi lésées. (...)

M. le ministre d'État a déclaré devant le Sénat que le fait que la liaison Rhin-Rhône soit financée par des ressources spécifiques venant d'EDF, faciliterait le financement d'autres projets de liaison engagés parallèlement. Il s'agissait essentiellement de Seine-Nord.

Je souhaite que nous ayons l'assurance que la CNR disposera bien des moyens correspondants à l'objectif ainsi affiché par le gouvernement.

Monsieur le ministre délégué, vous vous êtes déclaré d'accord sur le principe. Nous savons que le délai est 2010. Mais le problème que je me pose, comme d'ailleurs plusieurs de mes collègues qui sont intervenus, est celui des moyens. Il ne faut pas geler les conditions contractuelles en vigueur. Il ne

faut pas geler les ressources de la CNR jusqu'en 2010. C'est seulement ainsi que pour pouvoir faire la liaison Rhin-Rhône et que la France pourra se doter d'un schéma directeur des voies navigables, qui permettra à notre réseau de ne pas être coupé du réseau européen.

Patrick Ollier (RPR, Hautes-Alpes). La commission a eu un très long débat sur ces trois amendements et, incontestablement, vos arguments, monsieur Beaumont, le justifiaient.

Elle a jugé que le dispositif proposé avait été élaboré avec beaucoup de précautions et était équilibré, et qu'à ce titre il convenait de le préserver tel quel. Quelle que soit la portée des arguments que vous avez développés, la commission a statué au plan du droit.

De quoi s'agit-il en fait? Vous souhaitez supprimer, par votre amendement, la phrase qui pérennise les conditions contractuelles existant entre EDF et la CNR jusqu'à l'expiration de la concession générale donnée à cette dernière, c'est-à-dire 2023. Mais, vous le savez très bien, la grande majorité des contrats qui lient EDF à la CNR sont déjà applicables jusqu'en 2023, sauf quatre qui expirent respectivement en 2008, en 2013, en 2018 et en 2021.

La disposition adoptée par le Sénat n'a donc pour effet que de prolonger les effets de ces contrats jusqu'en 2023. Elle ne déséquilibre pas l'ensemble du dispositif. Au plan du droit, c'est simplement une question d'harmonisation par rapport à l'application de la concession générale à la CNR.

En confirmant l'existence de ces contrats et en unifiant la durée avec celle de la concession, le dispositif conforte effectivement les relations entre la CNR et EDF et permet à celle-ci d'envisager, dans des conditions non susceptibles d'être remises en cause, le financement de la liaison Rhin-Rhône. Certes, et je le comprends fort bien, on peut avoir une approche différente de ce dispositif et de ses conséquences.

Ces contrats, rendus obligatoires par un décret-loi de mai 1955, précisent que faute d'accord les relations entre EDF et la CNR seront arrêtées unilatéralement par une décision ministérielle prise après consultation d'une commission *ad hoc*.

Monsieur Beaumont, la commission a considéré que la pérennisation de ces contrats n'interdisait pas les adaptations dans le temps dès lors que celles-ci recueilleraient l'accord des deux parties. Donc, si les contrats sont effectivement pérennisés, ils ne sont pas cristallisés.

Au bénéfice de ces informations, la commission a repoussé ces trois amendements.

M. le ministre délégué (...). J'ai évidemment écouté avec attention les plaidoyers convaincus de M. Beaumont et de M. Nungesser.

Je voudrais tout d'abord rendre hommage à M. Beaumont pour l'action inlassable qu'il mène dans la défense de la voie navigable Rhin-Rhône.

Le premier problème est celui de la structure juridique qui portera la réalisation. Deux solutions sont en effet possibles : la première consiste à confier la maîtrise d'ouvrage à la Compagnie nationale du Rhône, dont nul ne met en doute la compétence, notamment technologique et l'expérience acquise depuis des décennies sur le terrain ; la seconde consiste à associer le financeur — en l'occurrence EDF — à la CNR, mais aussi, au-delà, aux collectivités locales afin que tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, sont coresponsables de cette réalisation se sentent étroitement associés au sein d'une même entreprise créée spécialement à cet effet.

M. Beaumont aurait préféré la première solution. Le gouvernement et cela n'a pas été facile — a choisi la solution d'une entreprise spécifique associant tous ceux qui, d'une manière ou d'une autre, sont partie prenante.

Le deuxième problème est celui du financement. Si EDF et la CNR sont associés dans une entreprise, qui nous donne la garantie que EDF assumera sa mission sur le plan du financement ? Telle est la question que vous vous posez. Je vous l'indique très clairement : le gouvernement imposera le financement à EDF par le biais d'un contrat de plan avec l'entreprise qui interviendra l'année prochaine. D'ailleurs, aucune autre solution ne vous offrirait davantage de garantie.

Enfin, je tiens à souligner que par cette disposition — c'est du reste la première fois qu'une disposition de cette nature est prise dans le cadre d'une loi — nous affirmons très clairement la volonté de voir se réaliser la liaison Rhin-Rhône. L'équilibre de l'ensemble est fragile. Après qu'une décision eut été prise au plus haut niveau, nous avons obtenu que la voie navigable soit mise, si j'ose dire, sur les rails. Par souci d'efficacité, je souhaiterais donc que l'on ne touche pas trop à cet équilibre. Je suis sûr que tous ceux qui veulent que la liaison Rhin-Rhône soit réalisée finiront par partager cet avis.

Par conséquent, je ne puis émettre un avis favorable sur les amendements de M. Beaumont, de Mme Couderc et de M.

Nungesser. Confusément, j'ai le sentiment qu'en voulant obtenir l'idéal nous risquons de passer à côté du possible.

Nous tenons aujourd'hui quelque chose, préservons-le ! Je suis, du reste, persuadé que même les auteurs de ces amendements — et Dieu sait qu'ils ont beaucoup de mérite, car leur engagement en faveur de la voie navigable est souvent ancien — n'auront pas à le regretter.

M. Beaumont, M. Nungesser, faites donc confiance au gouvernement qui, je vous prie de le croire a la volonté d'avancer. Compte tenu de ce que je viens de dire, je vous demanderai de bien vouloir retirer vos amendements. Tenons-nous-en à ce que nous avons ! Ne le mettons pas en péril ! Il y va de la réalisation de cet objectif auquel semblent très attachés tous ceux qui siègent sur les bancs de cet hémicycle.

Charles de Courson (UDF, Marne). M. Beaumont, dans l'exposé des motifs de son amendement, soulève le problème de la constitutionnalité de certaines dispositions de l'article 14 bis. Avant que nous ne passions au vote, j'aimerais donc connaître la position du rapporteur et du gouvernement sur cette question.

Au regard de l'article 34 de la Constitution, pouvons-nous dans la loi créer une société en fixant les deux actionnaires, c'est-à-dire EDF et la CNR, et au surplus en imposant la composition d'un conseil d'administration avec des personnes morales qui y figureront sans être actionnaires ?

Par ailleurs, au regard de l'article 17 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen qui précise que nul ne peut être privé d'un bien sans une indemnité juste et préalable, pouvons-nous disposer de ce que certains ici ont appelé la rente de la CNR sans examiner le problème de l'indemnisation des actionnaires ? Je rappelle en effet que la CNR appartient pour 69 % aux collectivités locales.

La réponse à ces questions conditionnera mon vote.

Roland Nungesser. Je tiens à préciser, monsieur le président, qu'en défendant mon amendement j'ai également soutenu l'amendement n° 484 de Mme Couderc auquel étaient associés Mme Aurillac et M. Tiberi. Mes collègues, députés de Paris, se sentent concernés puisque, comme je l'ai indiqué, Paris et les collectivités territoriales de la Petite Couronne sont actionnaires de la CNR.

Sur le fond, j'ai pris note avec beaucoup d'intérêt de vos déclarations, monsieur le ministre délégué. Mais par nos amende-

Daniel Hoeffel :
Je voudrais tout d'abord rendre hommage à René Beaumont pour l'action inlassable qu'il mène dans la défense de la voie navigable Rhin-Rhône()*

(*) NDLR. Effectivement, rarement le lobbying est poussé à ce point...

René Beaumont :
EDF était
notoirement
connue
pour être
anti-canal
et pour avoir
suscité
d'autres
anticanaux

ments, nous ne remettons en cause ni les structures, ni les modalités de fonctionnement de l'ensemble CNR-EDF. Nous demandons simplement qu'il n'y ait pas gel jusqu'en 2010 des conventions passées entre la CNR et EDF.

Le gouvernement prend des engagements aujourd'hui. Mais n'est-ce pas un peu audacieux pour les gouvernements qui vont lui succéder jusqu'en 2010? Après tout, prenant modèle sur la bonne volonté de l'actuel gouvernement, ceux-ci pourraient souhaiter augmenter les ressources afin que l'échéance fixée soit respectée. Mais, si les ressources ne sont pas adaptables, ils n'y parviendront pas et ce sera l'échec d'une volonté pourtant clairement affirmée, monsieur le ministre délégué.

Jacques Brunhes. Mon groupe n'est évidemment pas favorable à ces trois amendements. Je ferai en outre observer qu'un aspect du problème a complètement été occulté dans le débat. Personne, en effet, à part nous, n'a évoqué les conséquences de la disposition que nous examinons sur EDF et les usagers. Pourtant, monsieur le ministre, s'il est décidé que les usagers d'EDF financeront le développement des voies navigables, cela conduira irrémédiablement à une augmentation importante des factures d'électricité. EDF estime déjà cette hausse à 10 %. Peut-être variera-t-elle, mais en tout cas, et nous pourrions le constater, elle est inéluctable.

Bref, et c'est la philosophie de ce texte, le gouvernement annonce des dispositions qui semblent considérables, mais sans un réel engagement de l'État. C'est vrai pour les transports terrestres, c'est vrai pour la liaison Rhin-Rhône. Évidemment, nous le regrettons.

Thérèse Aillaud (app. RPR Bouches-du-Rhône). Il me paraît difficile de priver une société commerciale, même soumise à un statut de droit public et au contrôle de l'État, de tout pouvoir de décider de ses obligations et de négocier des contrats avec des tiers.

Tout le monde a compris qu'il s'agissait de la CNR dont le savoir et le savoir-faire ne sont plus à démontrer.

René Beaumont. Avant de me déterminer quant au maintien ou au retrait de mon amendement, qui porte sur le fond du débat de fond alors que les autres sont, à mes yeux, plutôt des amendements de forme, je souhaite apporter quelques précisions.

Monsieur le ministre, vous me demandez de faire confiance au gouvernement. Comme mon collègue M. Nungesser — et je ne pense

pas être suspect d'avoir manqué de confiance à l'égard de l'actuel gouvernement —, je ne suis pas sûr d'ici à 2010 d'avoir la même confiance dans les gouvernements qui vont se succéder et qui auront peut-être d'autres préoccupations.

Je n'ai pas eu, monsieur le rapporteur, le sentiment que la commission spéciale ait été suffisamment et totalement éclairée sur le vrai problème. La représentation nationale se doit d'avoir toutes les informations pour bien le comprendre. De quoi s'agit-il, avec les contrats que vous évoquez?

Pour bien comprendre, il faut répondre à la question fort judicieuse posée par M. Sarre : pourquoi EDF qui, jusqu'à présent, n'a jamais voulu payer quoi que ce soit à la CNR, se décide d'un seul coup à payer et à financer le canal du Rhône au Rhin? On peut, en effet, être surpris! EDF était notoirement connue pour être, depuis quarante ans, anti-canal et pour avoir suscité d'autres anticanaux. Comment se fait-il que, d'un seul coup, cette compagnie se décide spontanément, rapidement et à la demande du gouvernement, à financer le canal du Rhône au Rhin? Tout simplement parce qu'elle a senti le danger que représentent les contrats que vous évoquez, monsieur le rapporteur. Quatre d'entre eux sont devant les tribunaux; la procédure est même terminée pour celui du barrage de Cusset et a donné raison à la CNR, ce qui laisse présager la même issue pour les prochains. Dès lors, plutôt que de tout perdre EDF a accepté de perdre pour partie.

Vous dites que ces contrats ne sont pas cristallisés, mais vous admettez qu'ils soient pérennisés; si tel est le cas, EDF a complètement gagné. Or, le contrat de Cusset a été déclaré illégal. Il n'y a pas de raison que les autres ne le soient pas; c'est la même procédure. C'est ce qui a décidé EDF à faire un pas en avant, mais, quelle que soit la confiance que nous portons au gouvernement, il s'agit d'un tout petit pas. Où est l'inscription des crédits d'EDF? Elle ne figure nulle part. Il y a un engagement stipulant que les travaux seront terminés en 2010. Mais il n'est pas dit qui va payer et comment on va payer.

On dit que EDF va payer, mais on dit aussi qu'elle ne sera pas la seule. Si, sur 17 milliards en quinze ans, EDF met 500 millions, et que les autres parties soient obligées de mettre le reste, que se passera-t-il? Le canal ne se fera pas. Et pendant ce temps-là, EDF continuera à bénéficier de la rente CNR! Le vrai problème est là.

Monsieur le ministre délégué, pour éclairer ma décision en ce qui concerne mon amendement, je vais vous poser trois ques-

tions.

A quelle date peut-on espérer voir sortir les textes réglementaires et conventionnels qui doivent faire suite à ce projet ? Pour des raisons évidentes, je souhaite que ce soit, si possible, avant le mois de mai 1995.

Les travaux promis par EDF sont-ils inscrits, ou vont-ils l'être, et dans quels délais, aux contrats de plan EDF-État ?

Quelles sont les possibilités d'emprunts que l'État, à travers le FDES, accordera à EDF pour réaliser ces travaux ?

En fonction des réponses que vous m'apporterez, je prendrai la décision qui convient en ce qui concerne cet amendement qui, je vous le rappelle, porte sur le fond car on risque, à terme — je vous rends attentifs, mes chers collègues — de pérenniser une situation qui est totalement inique et qui ne profite, mon cher collègue Brunhes, qu'à EDF.

M. le ministre délégué (Daniel Hoeffel). Les trois questions précises posées par M. Beaumont sont les vraies questions.

Premièrement, les textes réglementaires et conventionnels sortiront d'ici mars 1995, au plus tard.

Deuxièmement, les travaux seront inscrits au contrat de plan qui, en 1995, sera discuté et conclu avec EDF.

Troisièmement, la capacité d'emprunt portera sur les montants nécessaires pour achever cette réalisation d'ici à 2010, puisque tel est le délai qui a été inscrit dans la loi ; je rappelle au passage que, à l'occasion d'une réunion à laquelle nous avons assisté tous les deux au niveau le plus élevé du gouvernement, c'est un délai de huit à dix ans qui avait été fixé pour l'achèvement des travaux. Mais il n'y aura pas, en ce qui concerne la capacité d'emprunt, le moindre obstacle pour que la réalisation soit achevée dans le délai prévu.

Voilà mes réponses aux trois questions que vous avez posées

Monsieur de Courson, je ne vois pas d'obstacles d'ordre constitutionnel dans le texte tel qu'il a été adopté, après avoir été mûrement réfléchi et négocié.

René Beaumont. Compte tenu des explications fournies par M. le ministre délégué, et pour ne pas avoir l'air de trahir la confiance que je mets en ce gouvernement, je retire mon amendement.

L'amendement n° 207 est retiré.

L'amendement n° 529 est retiré.

MM. René Beaumont, Barre, Gérard Voisin, Klifa et M. Michel Mercier ont pré-

senté un amendement, n° 209, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa du I de l'article 14 bis par les mots : « et le produit de la cession de l'énergie des installations de production hydroélectriques réalisées dans le cadre de ces travaux sera affecté à cet entretien ». »

René Beaumont. Cet amendement n'est pas uniquement de forme — je vous l'accorde volontiers — mais il pose, sur un point de détail, un grave problème de fond, que nous avons examiné avec l'amendement n° 207.

Il est écrit dans le projet actuel que la Compagnie nationale du Rhône assurera l'entretien des installations. On peut se permettre de poser la question : avec quoi ? Elle n'aura plus d'électricité à vendre, puisqu'elle n'en a plus à sa disposition.

Monsieur le rapporteur, la commission s'est-elle interrogée sur la façon dont la CNR entretiendra les ouvrages qu'elle va créer pour cette liaison ?

Elle ne peut le faire qu'avec le produit des installations hydroélectriques, conformément à la loi de 1921 qui a mis en place le principe de la Compagnie nationale du Rhône.

Si la CNR n'a pas de recettes — et elle n'en aura plus d'autres — elle ne pourra pas entretenir les ouvrages qui devront sûrement revenir à la charge de l'État. Je ne pense pas que ce soit le but de la rédaction actuelle.

Patrick Ollier, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

Je vais répéter ce que j'ai déjà dit : les auteurs de l'amendement savent très bien que si nous n'acceptons pas le dispositif tel qu'il est prévu — le ministre d'État a été très clair — il y aura des difficultés pour mettre en œuvre cette réalisation. Par conséquent, la commission a été logique dans son raisonnement et a refusé tous les amendements qui visaient à modifier le dispositif.

Dans la logique des rapports entre les deux entreprises concernées, il n'y a pas vraiment de raison pour que EDF assure le financement de l'entretien dès lors que celui-ci sera de la responsabilité de la CNR.

Dans le cadre de sa concession, elle pourra percevoir des redevances des utilisateurs de la voie d'eau. Dès lors elle aura la possibilité d'assumer l'entretien.

René Beaumont. Ce n'est pas sérieux ! Elles vont produire 5 à 10 millions de francs par an alors que les travaux représentent entre 7 et 10 milliards !

M. le ministre délégué (...). Je lierai le

René Beaumont :
Compte tenu des explications fournies par M. le ministre délégué, et pour ne pas avoir l'air de trahir la confiance que je mets en ce gouvernement, je retire mon amendement

René Beaumont :
La commission s'est-elle interrogée sur la façon dont la CNR entretiendra les ouvrages qu'elle va créer pour cette liaison ?

Patrick Ollier :
*(rapporteur de la commission)
Dans le cadre de sa concession, elle pourra percevoir des redevances des utilisateurs de la voie d'eau. Dès lors, elle aura la possibilité d'assumer l'entretien*

Georges Sarre :
*Le texte adopté
par le Sénat
en première
lecture est resté
inchangé.
Il n'a pas été
question
de toucher
à une architecture
qui ressemble fort
à un arrangement
passé entre EDF et
le gouvernement.
Il est douteux
que l'article 14 bis
permette
de réaliser
la liaison
Saône-Rhin*

sort de cet amendement à celui de l'amendement n° 208. Puis-je me permettre de proposer à M. Beaumont d'examiner les deux problèmes avant la fin du débat pour que nous puissions voir de quelle manière ses préoccupations pourraient être prises en compte?

René Beaumont. Même motif, même punition! Je retire l'amendement n° 209.

M. le président. L'amendement n° 209 est retiré. Je mets aux voix l'article 14 bis.

(L'article 14 bis est adopté.)

Assemblée nationale, 22 décembre 1994

Adoption du texte de loi

Georges Sarre. Avant de porter une appréciation générale sur le projet de loi dont l'examen touche à sa fin, je tiens à rappeler l'esprit dans lequel ce texte a mûri, puis avancé.

En deuxième lecture, le projet de loi a subi une profonde métamorphose mais j'ai l'impression que, sur bien des points, les articles étaient « bouclés » à l'avance. Je prendrai trois exemples significatifs.

S'agissant des modalités de réalisation de la liaison Saône-Rhin, le texte adopté par le Sénat en première lecture est resté inchangé. Il n'a pas été question de toucher à une architecture qui, en dépit de ses insuffisances évidentes, ressemble fort à un arrangement passé entre EDF et le gouvernement, chacun y trouvant son compte, chacun montrant à

tous qu'il fait preuve de bonne volonté. Je veux pour preuve de cet arrangement l'immutabilité de l'article 14 bis, alors même qu'il est douteux qu'il permettra de réaliser la liaison Saône-Rhin et que vous vous étiez engagé devant l'Assemblée à faire évoluer le texte pendant les navettes, notamment à la lueur de trois amendements défendus puis retirés par M. Beaumont.

Pouvez-vous nous préciser les termes de l'accord passé entre le gouvernement et EDF? Peut-on être sûr que la liaison sera réalisée?

M. le président. Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire, modifié par l'amendement n° 1.

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

Sénat, 23 décembre 1994

Adoption du texte de loi

Nombre de votants : 318
Nombre de suffrages exprimés : 317
Pour : 230
Contre : 87.

Ont voté pour : les groupes de droite sauf Pierre Schiélé. Ont également voté pour 8 non-inscrits sur 9.

Ont voté contre : les groupes socialiste et

communiste, ainsi que les quatre sénateurs MRG du groupe RDE (Rassemblement démocratique et européen) et la non-inscrite Joëlle Dusseau.

S'est abstenu : Pierre Fauchon (Union centriste, Loir-et-Cher).

N'ont pas pris part au vote : Pierre Schiélé (ainsi que René Monory, et Yves Guéna qui présidait la séance).