

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XV^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

158^e séance

Séance du jeudi 17 février 2022

Compte rendu intégral



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



**PREMIER
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative

*Liberté
Égalité
Fraternité*

<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

1. **Convention pénale France-Singapour** (p. 1931)
2. **Création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime** (p. 1931)

PRÉSENTATION (p. 1931)

M. Franck Riester, ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité

M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur de la commission des affaires étrangères

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 1933)

Mme Liliana Tanguy

Mme Frédérique Dumas

Mme Maud Gatel

M. Alain David

Mme Aina Kuric

M. Didier Quentin

M. Jean-Hugues Ratenon

M. Jean-Paul Lecoq

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE (p. 1938)

3. **Approbation d'accords internationaux** (p. 1939)

ACCORD FRANCE-OUZBÉKISTAN RELATIF
AUX TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX
DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES
ET ACCORD FRANCE-TUNISIE SUR LE TRANSPORT
INTERNATIONAL ROUTIER DE PERSONNES (p. 1939)

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DU TADJIKISTAN
SUR LES SERVICES AÉRIENS (p. 1939)

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET L'AUTORITÉ BANCAIRE EUROPÉENNE RELATIF
AU SIÈGE DE L'AUTORITÉ BANCAIRE EUROPÉENNE
ET À SES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS
SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS (p. 1939)

4. **Ordre du jour de la prochaine séance** (p. 1939)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. DAVID HABIB

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

CONVENTION PÉNALE FRANCE-SINGAPOUR

Procédure d'examen simplifiée

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, selon la procédure d'examen simplifiée, du projet de loi autorisant l'approbation de la convention d'entraide judiciaire en matière pénale entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Singapour (n^{os} 4425, 5028).

Ce texte n'ayant fait l'objet d'aucun amendement, je le mets directement aux voix, en application de l'article 106 du règlement.

(Le projet de loi est adopté.)

2

CRÉATION DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE POUR LES AIDES À LA NAVIGATION MARITIME

Discussion d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime (n^{os} 4564, 5037).

PRÉSENTATION

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité.

M. Franck Riester, ministre délégué chargé du commerce extérieur et de l'attractivité. Je suis heureux de présenter aujourd'hui le projet de loi visant à autoriser la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime, dont la France est État dépositaire.

J'en profite pour saluer le travail de qualité effectué par M. le rapporteur, Jean-Paul Lecoq, député de Seine-Maritime, très impliqué sur les sujets maritimes – entre autres.

Mme Aude Amadou. Très bien !

M. Alain David. Il fallait le dire !

M. Franck Riester, ministre délégué. Lors du One Ocean Summit, organisé à Brest à son initiative du 9 au 11 février 2022, le Président de la République a réaffirmé l'engagement de la France au service de la protection de ce bien commun qu'est l'océan, ainsi que notre attachement à la liberté de navigation. Pour être libre, la navigation doit être sûre. C'est un impératif en soi, conformément au droit international, et c'est également essentiel au bon fonctionnement du commerce international – vous savez que je suis particulièrement sensible à cet enjeu.

L'adoption de la convention internationale encadrant la transformation de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) en organisation internationale s'inscrit dans cette logique. Cela résulte des efforts déployés par la France, qui ont permis de recueillir l'accord de cinquante-deux délégations lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue à Kuala Lumpur du 25 au 28 février 2020.

Cette nouvelle organisation internationale succédera à l'AISM, installée à Saint-Germain-en-Laye depuis sa création en 1957, qui a contribué à l'élaboration d'initiatives majeures et universellement reconnues y compris par l'Organisation maritime internationale (OMI) dont elle est un interlocuteur privilégié. Je voudrais citer notamment le système d'identification automatique (AIS) qui permet d'identifier les navires lorsque la reconnaissance visuelle ou radar n'est plus possible.

Alors que la gouvernance des océans revêt une importance stratégique croissante, la transformation de l'AISM en organisation internationale se justifiait par le développement de ses activités internationales et par sa contribution aux travaux d'autres organisations internationales. En effet, le statut associatif de l'AISM ne lui permettait pas de servir au mieux les intérêts de la sécurité des hommes et des biens en mer. L'objectif de cette démarche de transformation en organisation internationale est ainsi de mettre en cohérence son statut juridique avec la réalité de son activité.

En tant qu'organisation internationale, l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime pourra renforcer ses liens avec les gouvernements et constituer un cercle de coopération cohérent avec l'OMI, davan-

tage axée vers les intérêts des États du pavillon, et avec l'Organisation hydrographique internationale (OHI), chargée de la cartographie marine.

Cette nouvelle organisation internationale aura pour objectif d'harmoniser et d'améliorer la qualité des aides à la navigation maritime. Elle jouera un rôle central pour la sécurité des hommes et des biens en mer et pour l'efficacité de la navigation maritime. Dotée par la convention de la personnalité juridique internationale, l'AIMS aura la capacité juridique nécessaire pour encourager et faciliter l'adoption généralisée de normes en matière d'aides à la navigation maritime.

Cette création conforte aussi la place de la France comme pôle de la gouvernance internationale et constitue un succès pour notre politique d'accueil de nouvelles organisations internationales. Le maintien du siège de l'organisation en France participe directement au rayonnement international et à l'attractivité de notre pays.

L'examen de cette convention rappelle aussi le caractère prioritaire que nous accordons aux enjeux maritimes internationaux en renforçant notre participation à la structuration du multilatéralisme en faveur de la gouvernance des océans.

La future organisation internationale pour les aides à la navigation maritime compte déjà cinquante États signataires qui seront considérés comme membres fondateurs. La prochaine étape à franchir pour l'entrée en vigueur de la convention est celle de la ratification : la création de l'Organisation sera effective dans un délai de quatre-vingt-dix jours après que trente États auront ratifié le texte.

Les États membres des Nations unies non signataires de la convention pourront également rejoindre la future organisation internationale en déposant un instrument d'adhésion auprès de la France.

Les normes adoptées par l'AIMS étant non contraignantes et déjà appliquées au niveau national, la ratification de cette convention n'appelle pas de modification du droit interne français, ni l'adoption de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles dans le domaine des aides à la navigation.

Il est donc possible dès à présent de mener à bien le processus interne de ratification de la convention pour permettre à la France de devenir le sixième pays à déposer son instrument de ratification, après le Japon, la Norvège, Singapour, la Malaisie et dernièrement l'Inde.

Telles sont les principales observations qu'appelle la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime qui fait l'objet du projet de loi aujourd'hui proposé à votre approbation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur de la commission des affaires étrangères.

M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur de la commission des affaires étrangères. La sécurité maritime a débuté par le désastre du *Titanic* – je vais m'abstenir d'entonner la chanson de Céline Dion, car je ne suis pas sûr que ce serait conforme au règlement. (*Sourires.*) Le naufrage de ce navire, réputé insubmersible, a fait près de 1 500 morts en 1912.

Les très importantes controverses liées à ce naufrage ont conduit à une réflexion internationale visant à créer les conditions d'une meilleure sécurité à bord. Le nombre de canots de sauvetage, les procédures d'évacuation d'urgence et les problèmes de communication radio ont révélé de gigantesques failles dans les normes de sécurité et de sûreté. Ce choc a

poussé les professionnels à s'organiser pour adopter, deux ans plus tard, en 1914, la première Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dénommée couramment par son acronyme anglais SOLAS (*Safety Of Life At Sea*).

En 1926, en marge du congrès international de navigation du Caire, une réunion officieuse des chefs de service de l'éclairage et du balisage des côtes, organisée par André Gervais de Rouville, chef du service des phares et balises français, a pointé les besoins d'organisation internationale autour de la signalisation maritime.

Il n'est pas étonnant que le service des phares et balises français ait joué un rôle majeur dans cette histoire. Il faut rendre hommage à ce service, qui a joué un rôle moteur durant des décennies et qui a toujours été à la pointe de la technologie. Nous lui devons notamment l'invention, en 1822, de la lentille Fresnel qui a révolutionné le fonctionnement des phares dans le monde.

En 1957, cette mobilisation informelle s'est concrétisée sous la forme d'une association de droit français – nous avons l'habitude ici de parler d'association « loi 1901 » –, qui est devenue l'Association internationale de signalisation maritime en 1998. Cette association a pour objectif de renforcer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime en contribuant à l'amélioration et à l'harmonisation des normes de balisage et de signalisation en mer. Son siège est situé à Saint-Germain-en-Laye.

L'AIMS rassemble des autorités nationales, des industriels ou encore des instituts scientifiques. Au fil de ses soixante-cinq années d'existence formelle, et même depuis les premières réunions informelles, il y a quatre-vingt-seize ans, elle a permis au monde maritime de discuter de techniques de balisage et de signalisation en mer, afin de diffuser de bonnes pratiques auprès de tous les acteurs de ce secteur. La réussite la plus éclatante de l'AIMS est la mise en place en 1977 de seulement deux systèmes de balisage dans le monde, la région A et la région B, contre une trentaine auparavant.

L'AIMS a également dû réagir à l'intensification du transport maritime mondial à partir des années 1970. Une fois encore, c'est un drame qui suscita une réflexion de l'AIMS, à la demande de l'OMI, sur l'amélioration de la réglementation de la circulation maritime mondiale : l'échouage de l'*Amoco Cadiz* et le déversement de ses 220 000 tonnes de pétrole sur les plages bretonnes en 1978.

L'AIMS a contribué à sauver quantité de vies humaines et à préserver la nature et les biens en mer. Le travail de cette association est remarquable et j'ai tenu, comme je l'ai indiqué en commission hier, à demander ce débat dans l'hémicycle pour lui rendre hommage. Il faut remercier les différents comités de l'AIMS qui travaillent jour après jour pour adapter les normes aux flux maritimes croissants et pour anticiper le monde de demain, celui de la deuxième révolution maritime.

La révolution des années 1970, celle de l'automatisation d'un grand nombre de tâches qui a divisé par deux le nombre de marins sur les bateaux, est désormais terminée.

La deuxième révolution sera celle de l'intelligence artificielle et du guidage autonome qui va encore diviser par deux le nombre de marins sur ces gigantesques navires qui traversent le monde. Elle est un sujet d'inquiétude et d'interrogation majeur pour nous. Jusqu'où devons-nous tolérer cette évolution ? Et c'est sans compter les nouveaux défis que nous devons affronter, en particulier ce que certains nomment la « territorialisation » de la mer. Ce n'est pas anodin et cela

nécessite une intense réflexion concernant la planification de ces espaces, notamment des espaces côtiers dans le cadre du développement des parcs éoliens. L'AIMS doit relever tous ces défis, sans compter les demandes techniques de ses nombreux États membres.

Mais alors pourquoi changer une équipe qui gagne ? Le statut d'association loi 1901 freine largement l'approfondissement des missions et sa légitimité internationale.

L'architecture du multilatéralisme maritime mondial doit évoluer vers un trio d'organisations intergouvernementales de même importance, qui se répartiront tous les problèmes rencontrés par les navires : l'OMI, qui gère la sûreté des navires et les États du pavillon ; l'OHI, chargée des données maritimes, de l'hydrographie et de la cartographie ; et l'AIMS, qui encadre la navigation et l'organisation de l'espace maritime, donc la sécurité en mer.

La convention qui vous est soumise permettra donc de créer une nouvelle Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime et de doter cet organisme d'une nature juridique plus cohérente avec l'ampleur et la dimension internationale de ses activités.

En tant que député communiste, j'ai évidemment veillé à ce que le changement de statut de l'Association n'affecte pas le cadre d'emploi et le statut de ses salariés. C'est le cas : il m'a été garanti que l'accord de siège en cours de rédaction ne modifierait en rien ce cadre, si ce n'est pour l'améliorer, ce dont je me félicite.

Cette transformation débarrassera l'AIMS d'une image qui lui colle encore trop à la peau, à savoir celle d'une simple association technique, qui fait du lobbying pour promouvoir ses propres normes et favoriser au passage celles de son État d'accueil, la France. Cette légitimité accrue lui permettra également d'en finir avec les nombreux problèmes de fonctionnement qui ralentissent son travail. Par exemple, du fait de son statut d'association française, plusieurs États refusent d'adhérer à l'AIMS ou limitent leur financement. Certains sont même réticents à lui demander de mener des audits internes, par peur que des données sensibles soient transmises à la France. Le statut d'organisation internationale permettra, enfin, d'en finir avec les difficultés en matière de droit d'entrée et de séjour sur le sol français auxquelles se heurtent parfois les personnels de l'AIMS et de ses délégations étrangères.

Les trois membres du trio que je viens d'évoquer pourront enfin agir sur un pied d'égalité, au bénéfice de tous. Prenons bien la mesure de ce que cela implique pour la France : les autorités françaises ont fait preuve d'humilité en permettant à la France de perdre un peu de son pouvoir au sein de l'AIMS pour mieux renforcer cette dernière. Jean-Louis Bourlanges, président de la commission des affaires étrangères, soulignait hier que la France acceptait de « contrôler moins pour rayonner davantage ». Je fais mienne cette expression parfaitement juste. La direction des affaires maritimes du ministère de la mer, par exemple, perdra un siège de droit au sein de l'Association – mais c'est pour la bonne cause. J'y vois un geste désintéressé de très grande valeur.

Il est très rare de voir une association prendre une telle ampleur internationale. Je tiens donc à féliciter et à remercier tous ceux qui ont œuvré pendant près de dix ans pour que cette belle association devienne une organisation intergouvernementale. Ces années de travail ont été nécessaires pour régler toutes les questions, notamment celle du maintien d'un lien étroit et efficace avec les partenaires, experts et industriels. Je salue également tous ceux qui ont œuvré diplomatiquement au sein du Quai d'Orsay et du ministère

de la mer pour faire advenir ce changement d'échelle : ils ont fourni un travail exceptionnel. La convention que nous ratifierons – je l'espère – dans quelques minutes est à son image.

Je vous invite donc, chers collègues, à voter pour la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime.

Je profite de ce dernier débat de la commission des affaires étrangères dans l'hémicycle pour souligner l'ampleur du travail qu'elle a fourni durant ces cinq années et pour saluer la mémoire de la présidente Marielle de Sarnez ainsi que la présidence assurée par Jean-Louis Bourlanges. Cette commission, bien des parlements nous l'envient, surtout s'agissant d'un domaine réservé du chef de l'État.

Je profite aussi de cet instant pour saluer l'atmosphère qui a régné pendant nos échanges : même si l'ensemble des membres de la commission sont souvent loin d'être d'accord – c'est la beauté de la démocratie –, la qualité de nos réflexions et de nos relations de travail nous aura permis de donner du sens à la diplomatie parlementaire.

Enfin, je tiens à remercier et à féliciter – en notre nom à tous, j'en suis sûr –, tous les administratrices et administrateurs de la commission des affaires étrangères pour l'extraordinaire travail qu'ils et elles ont fourni pour chacun d'entre nous, en nous aidant à rédiger nos très nombreux rapports législatifs et d'information. Ils se sont dépensés sans compter depuis cinq ans, ce qui n'est pas rien !

Mme Aude Amadou. Exactement !

M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur. Je tiens évidemment à remercier particulièrement François-Xavier Carabelli, ici présent, qui a œuvré sur ce texte avec une grande précision et dans un temps record. Merci à tous. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

Mme Aude Amadou. Très bien !

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à Mme Liliana Tanguy.

Mme Liliana Tanguy. L'Association internationale de signalisation maritime, créée en 1957 par une vingtaine de pays, dont la France, avait originellement pour but d'homogénéiser et d'améliorer la qualité du balisage maritime. Cette mission, qui revient au service des phares et balises, revêt une importance capitale pour les territoires maritimes comme ceux de ma circonscription, dans le Finistère : la navigation au large de la pointe du Raz est particulièrement dangereuse. M. le rapporteur a rappelé combien la catastrophe de l'*Amoco Cadiz*, qui a marqué les esprits, fut désastreuse pour les côtes ainsi que pour la flore et la faune marines.

L'AIMS a vocation à renforcer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime en contribuant à l'amélioration et à l'harmonisation des aides à la navigation, qui sont essentielles pour la sécurité en mer. Elle a contribué, tout au long de son histoire, à l'élaboration d'initiatives majeures et reconnues par l'OMI, telles que le système de balisage maritime

(MBS), utilisé à l'échelle mondiale et référencé dans la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite SOLAS, de 1974. Le ministre délégué l'a souligné : l'AIMS a aussi développé l'AIS, qui renforce à la fois la sécurité et la sûreté maritime, donc le trafic maritime.

Si elle est une interlocutrice privilégiée de l'OMI et de l'OHI, son statut ne lui conférerait pas, jusqu'à présent, les outils de droit international dont disposent ces organisations. Afin de mettre fin au hiatus croissant entre son action internationale et son statut d'association relevant du seul droit français, l'AIMS a souhaité devenir une organisation internationale intergouvernementale.

La ratification de cette convention apparaît donc indispensable pour permettre à l'AIMS de continuer d'assurer la sécurité des personnes et des biens en mer, comme l'a souligné le Président de la République lors du premier sommet international de l'océan, le One Ocean Summit, qui s'est tenu la semaine dernière à Brest. Elle présente de multiples avantages pour l'AIMS ainsi que pour le rayonnement international de la France : elle permettra, entre autres choses, à l'Association de renforcer sa légitimité sur la scène mondiale, notamment en développant ses relations avec les autres organisations internationales et en renforçant son expertise auprès des États. Le maintien du siège de l'AIMS en France dans son lieu historique, à Saint-Germain-en-Laye, garantira en outre l'attractivité de notre pays.

De plus, au vu de l'internationalisation des enjeux maritimes, l'efficacité d'une association n'est assurée que si sa dimension mondiale est garantie. Le changement de statut de l'AIMS est donc rendu essentiel par la nature de ses missions et par les enjeux maritimes qui se posent actuellement. La France, en tant que deuxième puissance maritime mondiale, est résolument attachée à la garantie de la sécurité maritime, mais aussi à la protection de l'environnement marin ainsi qu'à l'harmonisation des aides à la navigation et des normes internationales.

Ce projet de loi constitue donc le symbole du nécessaire renforcement du multilatéralisme en matière de gouvernance des océans. Car si la mer est synonyme de liberté, elle est aussi synonyme de danger. La communauté internationale, constituée d'États comme d'associations telles que l'AIMS, doit assumer ses responsabilités maritimes en apportant la protection nécessaire aux personnes qui parcourent les espaces bleus. C'est pourquoi le groupe La République en marche votera en faveur de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs des groupes LaREM et LR.*)

M. le président. La parole est à Mme Frédérique Dumas.

Mme Frédérique Dumas. La France a tout pour être une puissance maritime de premier plan. Or distinguer un cap dans la politique maritime française est difficile. Nous ne débattons en effet que trop rarement de politique maritime dans cet hémicycle. C'est pourquoi je tiens à remercier Jean-Paul Lecoq pour la qualité de son rapport, pour son implication et pour avoir insisté pour mettre cette question essentielle à l'ordre du jour de notre assemblée.

Deuxième zone économique exclusive (ZEE) de la planète avec 11 millions de kilomètres carrés, présent dans l'ensemble des océans grâce à ses territoires d'outre-mer, notre pays possède aussi une entreprise leader dans le transport maritime, à savoir CMA CGM. La France, pays à forte tradition marine, a joué un rôle considérable dans l'histoire de la navigation mondiale et de l'exploration des mers et des océans. Elle a aussi œuvré à la formation de la gouvernance maritime mondiale.

L'Association internationale de signalisation maritime, constituée en 1957 grâce à l'action de Français, produit des documents techniques à destination des administrations et des entreprises maritimes en matière d'aide à la navigation. Son objectif est d'améliorer la sécurité maritime sur l'ensemble du globe, en contribuant à harmoniser et à améliorer les règles de signalisation, qui varient selon les États. Alors que les accidents maritimes restent trop nombreux – les marées noires, qui provoquent des pollutions massives lorsque le pétrole se déverse en mer, sont par exemple trop fréquentes sur nos côtes et dans les mers du globe –, son utilité est évidente.

La transformation de l'AIMS en Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime lui permettra de disposer d'une meilleure capacité d'action juridique. Le fait d'obtenir un véritable statut d'organisation internationale confèrera en effet une légitimité accrue à cette entité, qui apparaîtra moins comme un lobby, et donnera davantage de portée à ses propositions, qui sont appelées à devenir des normes internationales. Ses conditions matérielles seront aussi améliorées : elle pourra accéder à davantage de financements, le déplacement de ses membres sera facilité et elle rencontrera moins de réticences de la part d'États s'opposant à ses démarches.

Nous pouvons ainsi espérer une meilleure protection de la navigation maritime, donc des personnes et de l'environnement. L'Association deviendra une des trois organisations internationales compétentes en matière de gouvernance internationale des mers et des océans. C'est une très bonne chose, et même un motif de fierté, que notre pays continue d'accueillir son siège.

Toutefois, si nous nous félicitons que le siège de l'AIMS reste en France, nous nous interrogeons toujours sur la pertinence du maintien du siège d'une organisation maritime en région parisienne, en l'occurrence à Saint-Germain-en-Laye. Il ne s'agit nullement de critiquer cette ville, et Jean-Paul Lecoq a très bien expliqué que le port de Paris était devenu un port maritime, mais nous posons tout de même la question : pourquoi ne pas délocaliser ce siège dans une ville à forte identité maritime ?

M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur. Au Havre, par exemple ! (*Sourires.*)

Mme Frédérique Dumas. Cela permettrait de donner un coup de projecteur sur ces questions. Cette remarque fait d'ailleurs écho à une autre demande répétée du groupe Libertés et territoires, qui a exprimé à plusieurs reprises le souhait que les ministères soient déconcentrés : nous y voyons une étape nécessaire à l'avènement d'une république décentralisée.

Au-delà de cette question d'organisation, l'examen du texte nous amène à nous interroger sur le rôle de notre pays dans la future gouvernance maritime mondiale. L'espace maritime, qui couvre 71 % de la planète, devient un lieu de tensions géopolitiques majeures, de conflits territoriaux et de lutte pour l'exploitation des ressources.

Les ambitions expansionnistes de nombreux États dans l'espace maritime sont inquiétantes. La Chine a construit en mer de Chine méridionale des îlots artificiels, qui lui servent aussi de base militaire, afin de revendiquer une extension de sa zone économique exclusive et de prendre le contrôle d'une zone stratégique riche en ressources pétrolières et gazières, par laquelle transite un tiers du commerce mondial. Le contrôle de la navigation maritime dans cette zone, et plus au sud grâce au détroit de Malacca, devient ainsi une source de tensions croissantes. Dans ce contexte, la

France doit affirmer avec force que la liberté de navigation est un principe fondamental du droit international et ne saurait connaître d'exception.

Les grands fonds marins, regorgeant de ressources, risquent également d'être pillés de façon anarchique par les grandes puissances. À ce sujet, la stratégie ministérielle de maîtrise des fonds marins de la France vient d'être publiée et présentée par la ministre des armées. L'enjeu est important car les pays européens ne doivent pas se laisser pas distancer.

La haute mer connaît aussi une remilitarisation croissante. Derniers espaces n'étant pas sous l'autorité d'un État, ces zones, qui représentent les deux tiers des océans, doivent être sanctuarisées en bien public mondial. Le traité international pour la haute mer, très attendu, tarde à voir le jour.

Dans ce contexte de tensions croissantes, il est plus que nécessaire de promouvoir le multilatéralisme et une gouvernance maritime ordonnée. Ce texte y contribuera, apportant sa modeste pierre à l'édifice. C'est pourquoi nous le soutiendrons bien évidemment, en ayant une pensée pour toutes les équipes de l'AIMS actuelle et pour tous les industriels et scientifiques qui prennent part à ce formidable travail.

Enfin, je remercie à mon tour tous ceux qui, pendant cette législature, ont contribué à faire vivre la commission des affaires étrangères et, à ce titre, M. Didier Eifermann. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LaREM.*)

M. le président. La parole est à Mme Maud Gatel.

Mme Maud Gatel. À travers ses missions et son action, l'Association internationale de signalisation maritime est aujourd'hui indispensable à la sécurité des hommes et des biens, et à l'efficacité de la navigation maritime.

Comme nous le rappelait notre rapporteur, tout a commencé avec le *Titanic*. Après la mise en place de l'Organisation maritime internationale, qui avait défini des normes minimales, notamment en matière de flottabilité, la question des phares et balises, centrale pour la sécurité maritime, a avancé sous l'impulsion de la France.

Créée en 1957, l'AIMS répondait au besoin grandissant d'harmoniser, à l'échelle internationale, les règles de signalisation maritime afin de permettre aux marins de se situer en mer en toute sécurité. Dès son origine, cette association, initialement nommée Association internationale des autorités des phares, a ainsi permis à une vingtaine d'administrations maritimes de se réunir et de s'organiser sous la forme d'une association de droit français.

Depuis lors, et dans l'optique de simplifier la tâche des navigateurs, l'AIMS a conduit des travaux sur les modalités et l'ingénierie des aides à la navigation, dont les conclusions permettent de transmettre des informations techniques précieuses aux administrations maritimes et aux entreprises du secteur.

En raison de l'importance de sa mission, l'AIMS a connu une évolution notable puisqu'elle regroupe à ce jour 305 membres, dont 87 administrations maritimes du monde entier, 66 membres associés et 152 membres industriels.

Malgré l'ampleur et l'importance de ses activités, force est de constater qu'en raison de son statut actuel, l'AIMS fait face à diverses difficultés et n'est pas considérée comme une organisation internationale à part entière. En effet, comme vous l'indiquiez, monsieur le rapporteur, elle est bien souvent confrontée à des refus d'adhésion, à un accès limité à certains financements ou encore à des réticences de la part de certains États s'agissant des démarches d'évaluation et d'audit. De

même, ses salariés, tout comme les délégations étrangères qui se rendent au siège, rencontrent régulièrement des difficultés administratives en matière de droit d'entrée et de séjour.

Pour remédier à cette situation et gagner en efficacité, au service de l'intérêt général, l'association a besoin de faire évoluer ses statuts.

Le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui permet de ratifier la convention, signée à Paris en janvier dernier, qui prévoit la création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime, ce qui transformerait l'AIMS d'association loi 1901 en organisation intergouvernementale relevant du droit international. Si nous votons ce texte aujourd'hui, la France sera le sixième pays à ratifier la convention.

Le nouveau statut de l'AIMS, qui placera celle-ci sur un pied d'égalité avec les autres organisations internationales, lui offrira une reconnaissance au niveau mondial et conférera davantage de légitimité aux propositions de textes qu'elle formulera.

Par ailleurs, si nous sommes bien conscients que ce changement de statut n'aura pas de conséquence majeure sur les missions qui lui sont confiées ni – le rapporteur s'en est assuré – sur les personnels, l'octroi d'une personnalité juridique internationale permettra de renforcer le positionnement de l'AIMS. Il facilitera également l'accès au financement à travers les fonds étatiques.

Ce changement est nécessaire pour permettre à cette nouvelle organisation de former, aux côtés de l'OMI et de l'OHI, un cercle vertueux de coopération, couvrant l'ensemble des problématiques maritimes, des normes de sécurité des navires à la connaissance du milieu marin, jusqu'aux aides à la navigation et aux usages du littoral. Cette disposition contribuera à améliorer la gouvernance maritime mondiale dont relèvent aujourd'hui de nombreux enjeux, qu'il s'agisse de la protection des espaces marins, de l'aquaculture ou encore de l'éolien en mer.

Enfin, le siège de l'Association internationale de signalisation maritime demeurera à Saint-Germain-en-Laye. Ce changement de statut favorisera donc le rayonnement et l'attractivité de la France puisque notre pays sera l'hôte de l'une des trois organisations internationales à vocation maritime, ce qui le confortera comme puissance maritime.

Considérant que cette évolution est nécessaire pour permettre à l'AIMS de poursuivre efficacement ses indispensables missions, le groupe Mouvement démocrate (MODEM) et démocrates apparentés soutiendra bien évidemment l'adoption de la convention. Enfin, je m'associe naturellement aux propos du rapporteur visant à remercier l'ensemble de la commission pour son travail.

M. le président. La parole est à M. Alain David.

M. Alain David. Je vous remercie, monsieur le rapporteur, pour votre présentation, dans laquelle on pouvait ressentir – je l'ai déjà dit hier en commission – votre profond attachement aux questions maritimes.

Comme vous l'avez signalé, la transformation de l'Association internationale de signalisation maritime en une véritable organisation internationale constitue indéniablement un progrès. Plus largement, c'est une nouvelle démonstration de l'utilité du multilatéralisme, tant pour résoudre des problèmes concrets que pour renforcer la coopération, entre États bien sûr, mais également, en l'espèce, avec les acteurs de la navigation. En l'occurrence, l'AIMS semble faire

cohabiter utilement ses membres associés, ports ou organisations scientifiques et de recherche, voire ses membres industriels, fournisseurs d'équipement de navigation ou de balisage.

La France pourra s'enorgueillir de compter sur son territoire, grâce à cette évolution, une nouvelle organisation internationale dont la mission est essentielle et qui est dotée d'un pouvoir décisionnel.

Je note également que cette future organisation accueillera cinquante membres fondateurs, lesquels avaient jusqu'au 26 janvier dernier pour signer la convention. Parmi ceux-ci, on compte la plupart des États européens : la France, l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, Malte, la Norvège, les Pays-Bas, la Roumanie mais également d'autres grandes nations maritimes. Cependant, ce ne sera le cas ni du Royaume-Uni, ni des États-Unis, ni de la Chine. Les raisons de ces absences notables peuvent nous interroger.

Néanmoins, je le répète, cette transformation de l'AISM en une organisation internationale de plein droit permettra d'afficher de nouvelles ambitions et renforcera à coup sûr le multilatéralisme.

Pour toutes ces raisons, le groupe Socialistes et apparentés votera ce texte visant à ratifier la convention. Par ailleurs, mon collègue Didier Quentin et moi-même vous engageons à visiter dès cet été le phare de Cordouan, qui trône à l'entrée de l'estuaire de la Gironde. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

M. Jean-Paul Lecoq, rapporteur. Nous attendons l'invitation !

M. le président. Puisque chacun fait référence à la façade maritime comprise dans son département, je me dois de mentionner celle des Pyrénées-Atlantiques !

La parole est à Mme Aina Kuric.

Mme Aina Kuric. Le One Ocean Summit, qui s'est tenu la semaine dernière à Brest, et le segment de haut niveau qui a réuni une trentaine de chefs d'État et de gouvernement, ont rappelé à quel point il était urgent de concrétiser le quatorzième objectif de développement durable relatif à la protection de la faune et de la flore aquatique.

Quatre grandes thématiques ont été identifiées durant ce grand sommet international inédit : la protection des écosystèmes marins et la promotion de la pêche durable, la lutte contre la pollution plastique, les solutions face au changement climatique et la gouvernance renouvelée des océans.

Au premier rang des mesures adoptées figure la concrétisation du traité dit BBNJ – pour *Biodiversity Beyond National Jurisdictions*, Conférence intergouvernementale sur la biodiversité au-delà de la juridiction nationale – qui entrera en phase de négociation formelle aux Nations unies en mars et qui serait le premier texte à introduire une réglementation en haute mer. L'examen de cette convention arrive donc au moment opportun.

L'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime doit prendre la suite de l'AISM, créée en 1957 et dont le siège se trouve en France à Saint-Germain-en-Laye. L'objectif de cette organisation est de renforcer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime en contribuant à

l'amélioration et à l'harmonisation des aides à la navigation. Sa transformation en organisation internationale reflète le développement de son action mondiale.

La création de l'organisation internationale des aides à la navigation maritime appuiera l'action de la communauté internationale en faveur de la sécurité des gens de mer et des biens en mer, de l'efficacité de la navigation maritime et de l'environnement.

L'organisation jouera un rôle de premier plan dans la gouvernance des océans, domaine essentiel pour la coopération internationale et multilatérale. Alors que les organisations internationales occupent une fonction centrale dans la gouvernance mondiale et le renforcement du multilatéralisme, les autorités françaises se réjouissent d'accueillir une telle entité sur leur territoire.

La présente convention, élaborée conformément aux règles de droit international public en matière de droit des traités et de création d'organisations internationales, ne présente aucune incompatibilité ni contradiction avec les engagements internationaux de la France. Sur le fond, il faut noter que la convention ne modifie pas l'ordonnancement du droit international maritime. En effet, comme aujourd'hui, les documents issus des travaux de la future organisation auront vocation à demeurer non contraignants, conformément à l'article 4 de la présente convention.

Cette convention est également compatible avec le droit de l'Union européenne. La signalisation maritime – les phares et balises – relève en effet de la compétence exclusive des États membres, qui sont souverains sur leurs eaux territoriales et disposent de l'exclusivité de juridiction sur leur ZEE, le droit étant issu des conventions internationales et universelles de l'Organisation maritime internationale applicables en droit de la mer – en particulier, la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 – ou en matière de sécurité et de sûreté maritime.

La France est l'un des premiers États signataires de la convention, laquelle a été ouverte à la signature de tous les États membres des Nations unies lors d'une cérémonie restreinte qui s'est tenue à Paris le 27 janvier 2021. Le Groupe Agir ensemble votera en faveur de cette ratification.

Avant de conclure, je tiens à remercier M. le rapporteur de nous avoir permis de débattre de ce sujet dans l'hémicycle, mais aussi M. le président pour la tenue de nos débats ces dernières années, ainsi bien sûr que l'ensemble de mes collègues, en particulier ceux que j'ai côtoyés au sein de la commission des affaires étrangères tout au long de la législature, et enfin les personnels de l'Assemblée nationale pour le bon déroulement de nos débats dans cette belle maison où il nous a été donné l'honneur de siéger. (*Applaudissements sur quelques bancs des groupes LaREM et Dem. – M. le rapporteur applaudit également.*)

M. le président. Je vous remercie, madame la députée, en espérant que vous retrouverez nos travaux dès le mois de juillet.

La parole est à M. Didier Quentin.

M. Didier Quentin. Pour la dernière fois de la législature, nous sommes réunis ce matin en séance publique pour ratifier plusieurs conventions internationales. Quatre d'entre elles seront ratifiées selon la procédure dite simplifiée. À la demande du groupe GDR, nous débattons en procédure normale de la ratification de la convention portant création

de l'organisation internationale pour les aides à la navigation maritime, prévue par un projet de loi dont le brillant rapporteur est notre collègue communiste du Havre Jean-Paul Lecoq, en qui je suis heureux, en tant que député gaulliste, de trouver, comme souvent, un compagnon de route – maritime, en l'occurrence.

Quelles que soient les procédures retenues, je souligne que l'ensemble des nombreux textes que nous avons ratifiés ont fait l'objet d'un travail de préparation et d'un débat approfondi en commission des affaires étrangères.

Je profite de l'occasion qui m'est ici donnée pour remercier les administrateurs et les autres collaborateurs de cette commission. J'en viens maintenant à la ratification de la convention portant création de l'Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime.

En préambule, je rappelle que les voies maritimes sont de très loin le principal moyen par lequel transitent les marchandises, soit plus de 80 % d'entre elles dans le cadre des échanges intercontinentaux.

Les règles de signalisation maritime ont été longtemps empiriques et non harmonisées, ce qui rendait complexe la navigation internationale, parfois avec des conséquences dramatiques puisque, comme l'a dit Jean-Paul Lecoq il y a quelques minutes, tout a commencé avec le *Titanic*... La création en 1957, de l'AISM, ex-Association internationale des autorités des phares, a permis de combler cette lacune. Cette association publie des documents techniques au plan international. Elle est ainsi une force de propositions auprès de l'OMI. Ce projet de loi vise à ratifier la convention qui modifie la nature de l'AISM en la transformant d'association loi 1901 en organisation intergouvernementale.

Trois raisons principales plaident pour une telle transformation : premièrement, l'AISM bénéficiera à ce titre d'une reconnaissance internationale et n'apparaîtra plus comme un lobby ; deuxièmement, elle pourra ainsi être éligible à des fonds étatiques tout en renforçant la gouvernance maritime mondiale ; enfin, cela permettra à la France d'accueillir le siège de cette nouvelle organisation intergouvernementale à Saint-Germain-en-Laye et fera de notre pays l'hôte de l'une des trois organisations maritimes mondiales, ce qui n'est que justice car la France possède bien des atouts dans ce domaine, notamment le deuxième espace maritime mondial, soit plus de 11 millions de kilomètres carrés, et sur son sol, à Marseille, le deuxième chargeur mondial CMA CGM, la Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime.

Pour finir, vous me permettrez, mes chers collègues, monsieur le ministre, un clin d'œil en évoquant, comme Alain David, l'un des plus prestigieux monuments de la signalisation maritime : il s'agit bien sûr du phare de Cordouan, au large de ma circonscription. Construit sous Louis XIII, souvent surnommé « roi des phares et phare des rois », il marque l'entrée de la Gironde – le département d'Alain David – et, classé dès 1862 monument historique, en même temps que Notre-Dame de Paris, il est désormais inscrit, depuis juillet 2021, au Patrimoine mondial de l'UNESCO. J'ai bien entendu Jean-Paul Lecoq suggérer une invitation à vous toutes et à vous tous à venir visiter ce phare... Cher Alain David, vous voyez ce qu'il nous reste à faire !

C'est donc avec conviction que le groupe Les Républicains votera cette ratification. Nous serons ainsi le sixième pays, monsieur le ministre, à s'inscrire dans la grande ambition maritime que la France doit se donner ou se redonner. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et Dem. – M. Alain David applaudit également.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Hugues Ratenon.

M. Jean-Hugues Ratenon. Le peuple humain est dépendant de l'océan mondial. Nous, à La France insoumise, soutenons donc par principe les initiatives visant à mieux ordonner les activités liées à la mondialisation, y compris en tant que phénomène historique antérieur au capitalisme, tout en combattant la globalisation néolibérale qui s'est imposée ces dernières décennies. Il nous est en l'occurrence demandé d'autoriser la transformation de l'Association internationale de signalisation maritime en Organisation internationale pour les aides à la navigation maritime. Association loi 1901 ayant son siège en France, la structure actuelle œuvre déjà à l'amélioration et à l'harmonisation des aides à la navigation. Elle dispose à ce titre du statut consultatif auprès de l'OMI, rattachée à l'ONU, mais en devenant une organisation internationale de plein droit, elle sera encore plus à même d'exercer ses missions. Nous voterons donc le texte.

Depuis sa fondation en 1957, l'AISM œuvre au service de l'intérêt général humain : sans elle, pas de système mondial de balisage maritime, essentiel aux sauvetages, pas de système d'identification automatique des navires quand la reconnaissance visuelle ou par radar n'est plus possible, etc. Combien de morts et de catastrophes écologiques ont été évitées grâce à ces dispositifs ! C'est l'honneur de notre pays d'être dépositaire de la convention qui fera de l'AISM une organisation internationale. Nous nous réjouissons, au passage, qu'ait été entendue la voix de ceux qui souhaitent que l'organisation dispose, à l'instar des Nations unies, de six langues officielles – l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe : les partisans du tout-anglais n'auront cette fois pas gagné !

À ce stade, élargissons l'angle de vue. Tout d'abord, sortons du consensus sur ce texte pour rappeler que la situation globale des océans est mauvaise. Ceux-ci souffrent des méfaits de la globalisation néolibérale : le productivisme, le libre-échange généralisé, l'appropriation privée, l'urbanisation sans contrôle des littoraux, les pollutions diverses, la pêche intensive mais aussi la course à l'extraction des minerais, du pétrole et du gaz offshore, avec ses lots de tensions entre nations et de conflits d'usage, et les conséquences dévastatrices qui s'ensuivent. La mer reste en grande partie une zone de non-droit. Or toute l'humanité a intérêt à agir pour protéger ce bien commun, même les pays ne disposant pas de littoral au regard, par exemple, de l'influence des océans sur le climat.

Disposant du deuxième domaine maritime du monde, la France a une responsabilité particulière : elle doit promouvoir une campagne internationale de dépollution des mers, notamment en soutenant activement les négociations en cours pour un traité international de lutte contre la pollution plastique, et contribuer tout aussi activement à la rédaction d'un traité international de protection des grands fonds marins, à commencer par l'établissement d'un moratoire sur l'exploitation minière dans les grands fonds internationaux afin de préserver ces écosystèmes ainsi que sur les forages en Méditerranée ; elle doit aussi développer les coopérations maritimes des outre-mer avec les États voisins, limiter les délocalisations des productions pour en finir avec ce grand déménagement du monde dont les effets sont désastreux sur la mer et le climat, combattre la surpêche, etc.

Je passe, faute de temps, sur les autres mesures contenues dans le livret programmatique de l'Avenir en commun intitulé *La mer, nouvelle frontière de l'humanité*, mais je

souligne qu'elles impliquent une rupture avec le néolibéralisme. Car dans le cadre néolibéral, les belles intentions affichées en matière de protection des océans, encore récemment lors du One Ocean Summit d'Emmanuel Macron, resteront lettre morte, quand ces espoirs n'ont pas déjà été bafoués depuis cinq ans par la majorité qui prétend les incarner.

Je vous remercie, monsieur le rapporteur, pour ce débat.

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Je me permets d'enlever ma casquette de rapporteur pour mettre celle de député du groupe de la Gauche démocrate et républicaine. Comme on le sait, notre groupe est composé de députés communistes mais également de députés ultramarins. Il est ainsi fondamental pour nous de toujours rappeler combien les outre-mer sont importants car ils garantissent la puissance maritime de la France ; toutes ces îles et la Guyane forment des espaces maritimes exceptionnels qui portent notre pays au deuxième rang parmi les plus grands territoires maritimes du monde. Il faut donc avoir bien conscience de la légitimité de notre pays pour accueillir la future organisation internationale. J'ai bien compris que son siège sera à Saint-Germain-en-Laye où se trouve aujourd'hui l'AIISM, mais j'ai aussi entendu des collègues suggérer de le déménager. Si jamais cela devait être le cas, je pense qu'il devra rester sur l'axe Seine, quitte à aller tout au bout... Je me ferai alors une fierté d'accueillir ce siège au Havre. Mais, je l'ai dit en commission, autant je suis pour que le ministère de la mer déménage au Havre – et il y sera bien accueilli –, autant je pense qu'une organisation internationale se doit d'être à la croisée des routes internationales, et que la région parisienne, notamment en raison de ses aéroports, permet de faciliter l'accueil des délégations.

Nous sommes réunis aujourd'hui pour traiter de l'avenir de l'Association internationale de signalisation maritime sur un plan institutionnel mais également technologique et, disons-le, politique. Et c'est à ce titre que notre groupe a voulu reprendre la parole ce matin en refusant l'application de la procédure d'examen simplifiée sur ce projet de loi de ratification. En effet, la nouvelle révolution du fret maritime introduit l'enjeu d'une nouvelle aide à la navigation, une aide d'autant plus importante que les navires tendent à devenir totalement autonomes. C'est un choix de société auquel le Parlement doit être associé pour pouvoir y réfléchir. Il faut se poser la question de l'impact de ces nouvelles technologies – avions autonomes, drones mais aussi peut-être demain voitures et navires autonomes – sur la société de demain. Une réflexion globale sur les limites des utilisations de l'intelligence artificielle doit être menée par nous, élus, avec la population, et aussi par les ingénieurs et par les membres des organisations concernées comme cette future organisation internationale. Les députés communistes ne sont pas contre le progrès ; ils veulent seulement que celui-ci soit utilisé pour aider et accompagner l'humain et non pour le remplacer. Si toutes ces nouvelles technologies servent à alléger les tâches les plus éprouvantes pour les humains, c'est un pas en avant, mais si elles ne font que maximiser le profit des compagnies maritimes, cela n'aura aucun intérêt pour l'humanité.

En outre, on ne doit pas oublier que les technologies préparées en vue de cette nouvelle révolution restent extrêmement fragiles, comme j'ai pu le constater à l'occasion de la mission d'information que j'ai menée sur la diplomatie spatiale avec mon collègue Pierre Cabaré. Les satellites qui

guident la navigation en permettant la mise en place de balisages virtuels sont sujets à des aléas importants, parmi lesquels figurent, au premier rang, les débris spatiaux mais aussi les tempêtes solaires que nous anticipons encore très mal et qui, demain, pourraient s'avérer très dangereuses. Nous avons recommandé dans notre rapport d'étendre la culture du risque aux hautes technologies et aux technologies numériques. La sécurité civile prévoit ainsi, en cas de coupure générale des communications, de faire appel à un réseau de radios amateurs pour communiquer malgré tout à travers le monde. Cet exemple permet de comprendre l'importance de la redondance des technologies et de la résilience de nos systèmes d'information. Lors d'une audition éclairante, M. Vincent Denamur, sous-directeur des services maritimes et du contrôle au ministère de la mer, a indiqué qu'une accidentologie propre aux nouveaux systèmes de navigation numérique était apparue du fait que certains capitaines faisaient une confiance parfois aveugle à leur outil électronique. Voilà un chantier majeur que l'AIISM nouvelle version et l'OMI devront prendre en charge.

S'agissant des personnels de la future organisation, comme je l'ai dit en commission hier matin, ma première réaction en tant que député communiste a été de me renseigner sur les conditions de travail et de savoir si elles seront maintenues. Je sais qu'un accord de siège est en cours de discussion. J'ignore s'il sera soumis à notre assemblée, mais nous resterons en tout cas très attentifs à leurs conditions de travail.

Nous assistons ce matin à la naissance d'une organisation internationale, ou plutôt à la naissance d'une organisation déjà majeure, puisqu'elle a déjà montré toutes ses qualités, tout son savoir-faire, et qu'elle dispose dès à présent d'une académie dans laquelle se rendent beaucoup de délégations étrangères pour leur formation, ce qui permet un excellent partage des bonnes pratiques.

Pour conclure, monsieur le ministre, je me permets de vous remercier pour le travail fourni par la diplomatie française et de vous demander de transmettre mes remerciements à Mme la ministre de la mer qui m'a aidé à bien entrer dans ce dossier. Elle a été très attentive à la mise en œuvre de cette convention. Et je dois vous associer aux propos de mon collègue Didier Quentin car si le phare de Cordouan a été inscrit au Patrimoine mondial de l'humanité, je crois qu'un ministre de la culture que vous connaissez bien y est pour quelque chose puisqu'il avait préparé le dossier : ce ministre, c'était vous. (*M. Didier Quentin et M. Alain David applaudissent.*)

M. le président. La discussion générale est close.

VOTE SUR L'ARTICLE UNIQUE

M. le président. Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*L'article unique est adopté, ainsi que l'ensemble du projet de loi.*)

M. le président. Je constate que le vote est acquis à l'unanimité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe LaREM.*)

3

APPROBATION D'ACCORDS INTERNATIONAUX***Procédure d'examen simplifiée***

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion, selon la procédure d'examen simplifiée, en application de l'article 103 du règlement, de trois projets de loi autorisant l'approbation d'accords internationaux (n^{os} 4233, 5023 ; 4821, 5022 ; 4868, 5026).

Ces textes n'ayant fait l'objet d'aucun amendement, je vais mettre directement aux voix chacun d'entre eux, en application de l'article 106 du règlement.

ACCORD FRANCE-OUZBÉKISTAN RELATIF
AUX TRANSPORTS ROUTIERS
INTERNATIONAUX
DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES
ET ACCORD FRANCE-TUNISIE
SUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL
ROUTIER DE PERSONNES

(Le projet de loi est adopté à l'unanimité.)

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DU TADJIKISTAN
SUR LES SERVICES AÉRIENS

(Le projet de loi est adopté à l'unanimité.)

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET L'AUTORITÉ BANCAIRE EUROPÉENNE
RELATIF AU SIÈGE
DE L'AUTORITÉ BANCAIRE EUROPÉENNE
ET À SES PRIVILÈGES ET IMMUNITÉS
SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS

(Le projet de loi est adopté à l'unanimité.)

4

**ORDRE DU JOUR
DE LA PROCHAINE SÉANCE**

M. le président. Prochaine séance, lundi 21 février à seize heures :

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, ou en nouvelle lecture, de la proposition de loi relative au choix du nom issu de la filiation.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix heures.)

Le Directeur
SERGE EZDRA