

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005**

183<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**3<sup>e</sup> séance du mardi 22 mars 2005**

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



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE M. YVES BUR

1. **Création du registre international français.** – Suite de la discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat (p. 2247).

### DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 2247)

MM. Jean-Luc Préel,  
François Liberti,  
Aimé Kergueris,  
Maxime Bono,

Mmes Hélène Tanguy,  
Sylvie Andrieux,  
Josiane Boyce.

Clôture de la discussion générale.

M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer.

### MOTION DE RENVOI EN COMMISSION (p. 2257)

Motion de renvoi en commission de M. Alain Bocquet : MM. Daniel Paul, Patrick Ollier, président de la commission des affaires culturelles ; Mme Hélène Tanguy, M. François Liberti, Mme Marie-Renée Oget. – Rejet.

### *Suspension et reprise de la séance* (p. 2262)

### DISCUSSION DES ARTICLES (p. 2262)

M. René Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles.

### Avant l'article 1<sup>er</sup> (p. 2263)

Amendement n° 36 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques ; le secrétaire d'État, Jean Gaubert, Daniel Paul. – Adoption.

### Article 1<sup>er</sup> (p. 2264)

Amendements de suppression n°s 72 de M. Gaubert, 158 de M. Le Drian, 159 de M. Cocquempot, 160 de Mme Andrieux, 161 de Mme Oget et 273 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Alain Gouriou, Mme Marylise Lebranchu, M. Maxime Bono, Mme Marie-Renée Oget, MM. François Liberti, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 37 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean Gaubert. – Adoption.

L'article 1<sup>er</sup> est ainsi rédigé.

### Article 2 (p. 2266)

Amendement de suppression n° 73 de M. Gaubert, 163 de M. Le Drian, 164 de M. Cocquempot, 165 de

Mme Andrieux, 166 de Mme Oget et 274 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Maxime Bono, François Liberti, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendement n° 38, deuxième rectification, de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption.

L'article 2 est ainsi rédigé.

L'amendement n° 146 de M. Kergueris et les amendements identiques n°s 99 de M. Gaubert, 223 de M. Le Drian, 224 de M. Cocquempot, 225 de Mme Andrieux et 226 de Mme Oget n'ont plus d'objet.

### Après l'article 2 (p. 2267)

Amendement n° 39 de la commission des affaires économiques : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean Gaubert. – Adoption.

M. Jean Gaubert.

### *Suspension et reprise de la séance* (p. 2268)

M. le secrétaire d'État, Mme Marylise Lebranchu, MM. Daniel Paul, le rapporteur.

### Article 3 (p. 2269)

Amendements de suppression n°s 74 de M. Gaubert, 168 de M. Le Drian, 169 de M. Cocquempot, 170 de Mme Andrieux, 171 de Mme Oget et 276 de M. Liberti : MM. Jean Gaubert, Alain Gouriou, Mme Marylise Lebranchu, MM. Maxime Bono, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean Gaubert, le président. – Rejet.

Amendement n° 117 de M. Kergueris : M. Aimé Kergueris. – Retrait.

M. Jean Gaubert.

### *Suspension et reprise de la séance* (p. 2270)

Mme Marylise Lebranchu, M. le rapporteur.

Amendement n° 294 de Mme Lebranchu : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État, Alain Gouriou, Daniel Paul. – Rejet par scrutin.

Amendement n° 40 de la commission des affaires économiques. – Adoption.

Amendement n° 275 de M. Liberti : MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Adoption de l'article 3 modifié.

Renvoi de la suite de la discussion à une prochaine séance.

2. **Ordre du jour des prochaines séances** (p. 2272).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

**PRÉSIDENTICE DE M. YVES BUR,**

**vice-président**

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

*(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)*

1

## CRÉATION DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

### Suite de la discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (n<sup>os</sup> 1287, 2039).

#### Discussion générale

**M. le président.** Nous abordons la discussion générale.

La parole est à M. Jean-Luc Préel, premier orateur inscrit.

**M. Jean-Luc Préel.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État aux transports et à la mer, mes chers collègues – et particulièrement, monsieur le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, député, maire de Saint-Malo, fin connaisseur de ce dossier ! – nous examinons aujourd'hui la proposition de loi relative à la création du registre international français.

Normand et élu vendéen, je suis très intéressé par la mer, et très heureux que l'UDF me permette d'intervenir sur ce texte.

Cette proposition de loi, qui fait suite au rapport rédigé par le sénateur, Henri de Richemont, part du constat, à la fois véridique et inquiétant, du déclin de notre pavillon national et de notre flotte marine marchande.

En effet, en 2003, la flotte enregistrée sous pavillon français recense 205 navires, ce qui représente 0,4 % du tonnage mondial et place la France au vingt-neuvième rang mondial, derrière les Bermudes et Taïwan. À titre de comparaison, en 1970, la France détenait la quatrième flotte mondiale. De même, en quarante ans, les effectifs de la filière de l'emploi maritime ont été divisés par quatre et ne représentent plus que 10 000 navigants en 2003.

Alors que la France est le cinquième exportateur mondial, elle doit recourir à des navires immatriculés sous pavillon tiers, voire sous pavillon de complaisance, car elle ne dispose plus d'une flotte suffisamment puissante.

Ces données catastrophiques justifient la présente proposition de loi, qui doit chercher à atteindre deux objectifs.

Le premier est de redonner à la France une place et un rôle sur la scène maritime internationale. La France, en effet, ne manque pas d'atouts. Avec 5 500 kilomètres de côtes, elle dispose d'une ouverture sur la mer du Nord, la Manche, qui est, je vous le rappelle, la route maritime la plus fréquentée au monde, sur l'océan Atlantique, la mer Méditerranée, et, grâce à l'outre-mer, de points d'appui répartis sur l'ensemble de la planète. Par ailleurs, ses ports sont de qualité et son domaine maritime recouvre 10 millions de kilomètres carrés, si l'on tient compte de la superficie de la zone économique exclusive. C'est pourquoi la situation actuelle n'est pas acceptable.

Le second objectif est d'améliorer le système de protection des personnes qui travaillent à bord des bateaux français. Compte tenu des particularités de la profession de marin, des risques inhérents à son exercice, mais aussi des relations souvent dures entre les organisations syndicales et les organisations patronales, il était nécessaire d'accorder une attention particulière à ce thème. Le renforcement du pavillon français doit également permettre de conforter l'ensemble de l'emploi maritime. Outre les 10 000 emplois de l'armement français, celui-ci recouvre 64 000 emplois directs, 94 000 emplois indirects et 2 400 emplois de service public. Il est donc urgent de prendre les mesures de nature à sauvegarder et conforter ces emplois.

Afin de remplir ces objectifs, la proposition de loi s'articule autour de quatre axes majeurs.

Elle vise, d'abord, à créer un registre international français, qui doit être aussi attractif que les autres registres internationaux européens. Aujourd'hui, le principal obstacle au développement du pavillon français est son coût : coût d'achat, coût de fonctionnement des navires et frais de personnel.

Des tentatives ont été faites pour relancer le pavillon français, avec notamment la création du registre d'immatriculation des Terres australes et antarctiques françaises – TAAF. Souffrant d'un manque de compétitivité, il n'a pas eu le succès escompté. En effet, selon une étude de la Commission européenne, il est environ 35 % plus cher que les autres registres européens et il est le plus rigide en termes d'emploi national. Il était donc souhaitable de trouver une solution plus efficace et mieux adaptée aux réalités.

La proposition de loi encadre donc la création d'un nouveau registre, ouvert aux navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international, et aux navires armés à la plaisance de plus de 24 mètres hors tout. Il doit ainsi permettre d'attirer les navires de grande plaisance, nombreux à être amarrés à l'année dans les ports français sous pavillon étranger, et il doit être également attractif pour les navires de croisière.

En vertu des conventions internationales en vigueur, le RIF permettra d'étendre le contrôle de l'État en matière de sécurité à un nombre plus important de navires, celles-ci ayant à plusieurs reprises stipulé que l'État du pavillon se voit consacrer un rôle capital en matière de sécurité. L'État

sera alors à même d'assurer ses fonctions de contrôle et de prévoir les sanctions qui s'imposent, point sur lequel je reviendrai.

Conformément à une jurisprudence de la Cour de justice des communautés européennes, le texte réaffirme l'obligation de nationalité française pour le capitaine et son second, puisqu'ils sont investis de prérogatives de puissance publique. Outre le capitaine et son second, aucune disposition n'impose un quota de marins nationaux, qui serait contraire aux engagements communautaires de la France. Mais il serait logique, voire indispensable, que soit fixé, comme le propose d'ailleurs le rapporteur pour avis, René Couanau, une proportion minimale de navigants français ou communautaires à 30 % ou 35 %. Monsieur le secrétaire d'État, j'espère que vous serez attentif à cette demande de notre rapporteur pour avis qui, je le répète, député, maire de Saint-Malo, connaît parfaitement le problème.

**M. François Goulard**, *secrétaire d'État aux transports et à la mer*. C'est une demande des deux rapporteurs !

**M. Jean-Luc Prével**. Certes, mais j'ai des liens particuliers avec M. Couanau, vice-président de la commission des affaires culturelles : comme il refuse, habituellement, tous mes amendements, je m'efforce de le flatter un peu ! (*Sourires.*)

**M. Michel Delebarre**. Là, ça fait beaucoup ! Mais c'est justifié !

**M. Jean-Luc Prével**. Le second axe définit le régime social applicable à bord des navires immatriculés au registre international. Le RIF fixe un socle de normes sociales qui comble le vide juridique qui affecte le régime de travail à bord des navires inscrits au TAAF.

Les conditions d'emploi devront respecter un dispositif qui reprend les normes sociales édictées par l'OIT et par l'*International Transport Workers Federation* – ITF. Ainsi les rémunérations ne peuvent être inférieures au salaire minimum de référence accepté au niveau mondial et fixé par le Bureau international du travail. Ces mesures étaient à la fois souhaitables et nécessaires, puisqu'elles reposent sur un support d'acquis, dans le respect du droit international.

Par ailleurs, les contrats d'engagement et les contrats de mise à disposition doivent être écrits, contenir des mentions obligatoires d'information du marin et permettre le contrôle de l'inspection du travail maritime. Le personnel navigant se voit ainsi accorder les garanties élémentaires de sécurité juridique. En principe, les navigants communautaires relèvent de la loi du pavillon. Quant aux navigants résidant à l'étranger, c'est la loi applicable à leur contrat qui détermine leur régime de sécurité sociale.

La possibilité d'embaucher des marins étrangers par l'intermédiaire d'entreprises de travail maritime – ETM – n'est autorisée que dans des conditions fixées par un régime juridique très précis. Un certain nombre de règles minimales doivent être respectées, afin d'apporter des garanties relatives à la formation, la qualification, la rémunération, la solvabilité, la couverture sociale et le rapatriement des marins. Les services de recrutement ont d'ailleurs l'obligation d'établir un registre de tous les gens de mer et de le tenir à la disposition de l'inspection maritime.

Enfin, les navigants jouissent, à bord des navires inscrits au RIF, des droits fondamentaux en matière syndicale, dont le droit d'adhérer librement au syndicat de leur choix, le droit de grève et le droit à la négociation collective.

En troisième lieu, le texte s'attache à mettre en place un dispositif attractif pour les navires. En particulier, le texte prévoit de simplifier les procédures d'immatriculation en proposant, d'une part, un guichet unique regroupant les services des douanes et des affaires maritimes et, d'autre part, la création d'un port d'immatriculation unique situé sur le territoire national.

Les navigants bénéficient d'une exonération totale d'impôt sur le revenu sur leur salaire, ce qui doit permettre de dynamiser les créations d'emplois et contribuer, par conséquent, à la promotion du pavillon français.

Enfin, la proposition définit les sanctions prévues en cas de non-respect de ses dispositions.

Les navires inscrits au RIF « sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France ». Ainsi, l'inspection du travail peut se rendre sur les navires inscrits au RIF, tandis que les navigants et leurs employeurs pourront saisir les tribunaux français pour régler leurs différends. Il s'agit de mesures sages qui doivent permettre de régler les contentieux dans le respect des droits de chacun. Un système d'amendes est également prévu pour sanctionner le non-respect des dispositions législatives.

Le dernier article de la proposition, qui prévoit qu'un rapport d'évaluation portant sur la mise en œuvre de la présente loi au 31 décembre 2006 sera présenté au Parlement dans les six mois suivant cette date, permettra d'en tirer les enseignements, de retenir les points positifs et d'identifier ceux sur lesquels il convient de modifier la loi. J'espère, monsieur le rapporteur, que vous veillerez à ce que ce rapport soit bien publié.

**M. Jean-Yves Besselat**, *rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire*. Absolument !

**M. Jean-Luc Prével**. En effet, si cet ensemble de mesures apparaît satisfaisant, la valeur de ce texte dépendra très largement de la qualité de son application et de sa mise en œuvre. Nous veillerons donc à ce que les conditions de son application respectent son esprit et permettent concrètement de renforcer la flotte française.

Enfin, comme l'a indiqué le rapporteur pour avis, il convient de rester lucide quant aux conséquences de la création du registre international français à la fois sur l'importance de la flotte française et sur l'amélioration des conditions de sécurité maritime.

Si nous pouvons raisonnablement espérer que cette réforme ait des effets positifs sur l'évolution de la flotte française, nous sommes conscients qu'elle ne lui permettra pas de rivaliser immédiatement avec les puissances dominantes dans ce secteur. Par ailleurs, seule une démarche communautaire permettra d'intégrer les très grandes puissances maritimes européennes et d'instaurer des normes de sécurité tant juridiques que sociales et environnementales, qui sont aujourd'hui nécessaires, tout le monde en convient, compte tenu des récentes catastrophes écologiques qui ont touché nos côtes, notamment celles de Vendée.

Cette proposition de loi n'en constitue pas moins une étape nécessaire dans la voie d'une plus grande harmonisation européenne, puisqu'elle doit permettre l'alignement du dispositif français sur celui de ses voisins européens qui, après l'échec du registre européen appelé « EUROS », ont établi un socle commun de mesures jugées indispensables

au maintien des pavillons nationaux. J'espère, je souhaite, au nom de l'UDF, et comme beaucoup de mes collègues, que soit institué le plus rapidement possible un pavillon européen.

Pour conclure, je rappellerai que le cardinal de Richelieu, qui fut évêque de Luçon – en Vendée – avant d'être le ministre de Louis XIII que l'on sait, a pu, grâce à son action, réorganiser la marine française, et redonner ainsi à la France une politique navale suivie. Puisseons-nous aujourd'hui, avec vous, monsieur le secrétaire d'État, à défaut d'un cardinal...

**M. Michel Delebarre.** Il n'est jamais trop tard... (*Sourires*)

**M. Jean-Luc Prétel.** ... réaffirmer une vocation maritime que notre histoire a souvent eu du mal à assumer mais que notre géographie ne fait que confirmer.

Compte tenu de la nécessité d'agir et des objectifs inclus dans la proposition de loi, nous apportons notre soutien à cette initiative. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** La parole est à M. François Liberti.

**M. François Liberti.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, chers collègues, les occasions sont rares, dans cet hémicycle, de traiter de sujets maritimes et de pouvoir manifester le souci de défendre les intérêts de notre pavillon et d'une profession bien particulière, à laquelle j'ai quelques raisons de me sentir intimement lié.

Le texte que nous examinons ce soir m'invite à défendre cette profession qui mérite d'être saluée et reconnue, et qui attend du législateur qu'il sache non seulement promouvoir ses droits, mais aussi assurer le développement et la valorisation de son outil de travail.

Le texte qui nous est proposé, dont l'existence met d'ailleurs en lumière l'absence de volonté politique de la CEE en la matière, ne répond malheureusement pas à ces objectifs. Malgré quelques améliorations de la rédaction initiale – d'une extrême dureté en matière sociale –, son habillage social n'est que de pure forme. Il comporte seulement deux volets : le premier établit une protection sociale minimale des marins non européens, laissés aux mains des entreprises de marchands d'hommes, le deuxième traité de l'emploi et porte en germe une dégradation sociale du statut des marins français. Ce texte, comme la directive Bolkestein, n'est que le décret d'application maritime du projet de constitution européenne. Si l'on y ajoute la directive des services portuaires, c'est toute la filière portuaire et maritime qui est ainsi abandonnée à la déréglementation.

Contrairement à ce que vous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, vous n'avez nullement cherché à engager un véritable travail de concertation avec les salariés, les hommes d'équipage et les organisations syndicales. La voie poursuivie est celle de la baisse du coût du travail, de l'accroissement de la rentabilité et du recul social. La suppression totale des charges patronales ENIM, que vous avez annoncée tout à l'heure, à la bruyante satisfaction de votre majorité, pose un autre problème : que vont devenir le régime social des inscrits maritimes, déjà largement déficitaire, et demain le statut des gens de mer ?

L'objectif poursuivi est de favoriser le retour sous pavillon français d'un nombre significatif de navires exploités aujourd'hui par des armateurs français sous pavillon étranger, dont certains de complaisance. Cet objectif sera peut-être atteint, mais au prix d'inacceptables concessions.

Monsieur le secrétaire d'État, vous attendez des armateurs qu'ils jouent le jeu et, pour ce faire, vous en modifiez les règles en leur faveur ! Et ce, sans aucune contrepartie en termes d'emplois et en faisant reculer le code du travail. C'est inacceptable !

Vous nous expliquez que le registre international français repose sur le principe du contrat entre l'armateur et le marin et qu'il comporte à ce titre un « socle social ». C'est une mauvaise plaisanterie ! La rédaction même des articles de la proposition de loi témoigne que le nouveau registre s'exonère complètement des dispositions du code du travail maritime. Il opère un véritable nivellement par le bas, car vous savez comme moi que les normes internationales en droit maritime sont pour le moins minimalistes au regard du droit maritime français. Si votre objectif de reconquête du pavillon français se traduit par le moins-disant social – pour faire court par rapport au contenu de votre texte – et la déréglementation, ce n'est rien d'autre qu'un recul de civilisation.

En vérité, votre stratégie est bien de donner une fois de plus des gages au MEDEF de la mer qui est favorable à ce texte, et pour cause ! Je ne crois pas trahir votre approche en soulignant que vos principaux soucis sont le manque de compétitivité du pavillon français, l'impuissance des armateurs français à être concurrentiels face aux autres États membres de l'Union européenne et aux pavillons de complaisance qui sévissent en dehors des frontières communautaires, et enfin le dépavillonnement. Mais est-ce une raison pour prendre des libertés avec les droits sociaux élémentaires, pour donner aux armateurs la possibilité de recourir aux marins sous-payés recrutés dans le tiers-monde et pour jeter par-dessus bord l'exigence de disposer sur nos navires d'un personnel responsable, qualifié, motivé et correctement rémunéré ? C'est exactement ce qu'organise, parfois en filigrane, le texte de la proposition de loi.

Vous nous dites, monsieur le secrétaire d'État, que le RIF constituera un « contrat de confiance et de progrès entre l'ensemble des partenaires ». Mais on ne garantit pas un partenariat en favorisant la signature d'un contrat entre des parties manifestement inégales ! Vous n'êtes pas sans savoir, mes chers collègues, que les marins philippins recrutés par les sociétés de marchands d'hommes ne sont pas en position de négocier quoi que ce soit s'agissant de leurs droits ! La situation de détresse sociale qui est la leur les oblige bien souvent à signer des reconnaissances de dettes équivalent à plusieurs mois de salaire pour pouvoir embarquer. Dans de telles conditions, quel sera le contenu des négociations collectives ?

De toute évidence, la loi ne peut pas demeurer silencieuse, ainsi que vous le préconisez, sur la nature et la durée globale du contrat de travail. Les contrats d'embarquement que vous proposez n'assurent aucune continuité de la relation de travail et placent les marins dans une situation de précarité permanente. En outre, vous fixez la durée des congés payés à trois jours par mois de travail effectif. Vous vous alignez, en ce qui concerne la rémunération, sur le salaire minimum de référence du Bureau international du travail. Quel progrès !

Cette analyse est partagée avec l'ensemble des marins et des organisations syndicales du monde maritime qui ont manifesté leur désaccord avec ce texte. Vous ne leur apportez de réponse qu'en proposant finalement de légaliser, non la complaisance, du moins les pratiques qui favorisent le dépavillonnement. C'est un calcul extrêmement dangereux, qui met en péril toute une profession et que nous ne pouvons accepter.

La proposition de loi qui nous est soumise aujourd'hui n'est donc pas seulement inappropriée au nécessaire développement de notre politique maritime, elle est en outre porteuse d'une régression sociale inégalée. Le groupe des député-e-s communistes et républicains votera donc contre ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. Michel Delebarre.** À quelques nuances près, c'est très bien !

**M. le président.** La parole est à M. Aimé Kergueris.

**M. Aimé Kergueris.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'examen de ce texte d'initiative parlementaire devant l'Assemblée nationale a maintes fois été reporté, non par désintérêt, mais au contraire pour se donner le temps de trouver, dans la concertation, les moyens les plus sûrs d'atteindre son but : le redressement de notre marine marchande.

C'est ce but, mes chers amis, qu'il faut garder à l'esprit tout au long de nos débats pour éviter de voter une loi certes pleine de bonnes intentions, mais irréalisable dans les faits, compte tenu des limites budgétaires que nous connaissons tous.

Je m'attacherai donc, au nom du groupe UMP, à trouver un équilibre entre l'attractivité économique de ce pavillon et de justes revendications sociales.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer et M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Très bien !

**M. Michel Delebarre.** Cela va être dur !

**M. Aimé Kergueris.** L'enjeu de ce texte est capital pour notre marine marchande si nous voulons stopper l'effondrement de notre flotte de commerce, dont la position actuelle est indigne de la France. Premier pays européen par sa façade maritime, la France, quatrième puissance maritime en 1970, est aujourd'hui au vingt-neuvième rang. Mais, dans le même temps, elle est le quatrième exportateur mondial de marchandises. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : en trente ans, la France a perdu son rang, sa puissance économique et son rayonnement maritime.

Cette situation ne peut durer et je salue ici le courage du Gouvernement d'avoir enfin donné à ce problème sa juste mesure et d'avoir entrepris une vraie politique de reconquête maritime. Cette reconquête est primordiale. Avec un taux de marchandises transportées dans le monde par voie maritime avoisinant les 90 %, une croissance du trafic de 8 % par an, il ne saurait être question que la France et ses entreprises restent à la traîne des autres pays européens.

Le RIF qui nous est présenté aujourd'hui est un élément déterminant dans la politique globale de reconquête dont les principales mesures sont la diminution du coût de la main-d'œuvre par un remboursement des charges ENIM, la taxe au tonnage et l'aide à l'investissement grâce au GIE fiscal, en cours de remaniement pour être eurocompatible. Autant de mesures propres à rétablir une position concurrentielle.

Restait à nous doter, à l'instar des autres puissances maritimes européennes, d'un pavillon *bis*. En créant ce pavillon, destiné à remplacer celui des Kerguelen dont les faiblesses ne sont plus à démontrer, nous donnons un outil supplémentaire à la politique maritime. Mais si cet outil est indispensable, encore faut-il qu'il soit économiquement viable et socialement acceptable.

La recherche de cette conjonction d'intérêts a fait l'objet de nombreuses discussions dans le cadre de la commission tripartite qui a réuni les armateurs, les syndicats et l'administration. Cette médiation, organisée par M. Scemama, à la demande du secrétaire d'État aux transports et à la mer, a permis d'arriver à des accords donnant une vraie attractivité au RIF sans pour autant sacrifier notre droit social.

Avant d'en arriver aux points cruciaux du texte, permettez-moi, en amont, d'insister sur la philosophie même de cette proposition. Il ne s'agit pas de créer un pavillon *bis* pour faire comme nos voisins, mais de faire revenir sous pavillon français les armements qui sont libres de choisir leur pavillon. Comment dès lors faire en sorte que notre pavillon soit suffisamment attractif pour les attirer sans pour autant que cela se fasse au détriment de nos marins ?

La réponse à cette question n'est pas aisée. Elle a fait l'objet de nombreuses discussions en commission des affaires économiques, dont je salue ici le rapporteur, et en commission des affaires culturelles, avec le travail imposant réalisé par René Couanau. Se posent la question du nombre de marins français ou communautaires à bord, celle du statut social du marin, de son statut fiscal et, d'une façon plus large, de l'avenir de cette filière.

La commission tripartite, la commission des affaires sociales et la commission des affaires économiques se sont largement penchées sur le nombre de marins français ou résidents de l'Union à bord. De nombreux débats ont eu lieu pour savoir où mettre le curseur, entre 25 % ou 35 % minimum de marins communautaires à bord. La solution adoptée par la commission tripartite et la commission des affaires économiques paraît la plus acceptable : 35 % en cas d'aides fiscales, 25 % sans aides fiscales.

Si, dans les faits, la règle appliquée sera celle des 35 % puisqu'il n'y a quasiment pas de navires sans aides à l'investissement, elle a le mérite de montrer que la contrepartie de l'aide consentie doit se faire au bénéfice des marins et de l'emploi.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Très bien !

**M. Aimé Kergueris.** Reste à savoir si ces pourcentages doivent s'appliquer aux effectifs embarqués ou à ceux que mentionnent les fiches dressées par les affaires maritimes.

La référence aux fiches d'effectifs semble préférable à condition, monsieur le secrétaire d'État, qu'elles soient revues et uniformisées sur tout le territoire.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Tout à fait !

**M. Aimé Kergueris.** C'est un engagement, monsieur le secrétaire d'État, qui devra faire l'objet d'instructions très précises auprès des affaires maritimes.

Autre question primordiale : l'exonération des charges patronales ENIM et non ENIM. Comment en effet parler d'attractivité du pavillon *bis* et de compétitivité des entreprises maritimes françaises sans aborder ce sujet ? Nous sommes aujourd'hui dans un système de remboursement des charges ENIM et non ENIM *a posteriori* qui n'est pas satisfaisant, et il semblerait plus judicieux de mettre en place un système d'exonération totale des charges ENIM. Vous l'avez promis, monsieur le secrétaire d'État. C'est l'engagement que je vous demandais...

**Mme Marylise Lebranchu.** Vous n'êtes pas le seul !

**M. Aimé Kergueris.** ... car je reste persuadé que cet instrument économique sera essentiel à la politique de reconquête que nous soutenons.

Concernant le statut fiscal des marins, l'exonération dont ils bénéficient au-delà de cent quatre vingt-trois jours de mer me paraît être une disposition non révisable, pour plusieurs raisons. La première, parce qu'elle s'applique en droit commun à toute personne travaillant hors de France une grande partie de l'année. La seconde, plus importante encore, parce qu'elle renforce l'attractivité de la carrière maritime.

Quant au statut social des marins, si ce pavillon *bis* renforce la protection des marins communautaires par l'application des règles de sécurité maritime, il représente une avancée très importante pour les marins non-résidents de l'Union en introduisant une protection à leur profit qui n'existait pas. En effet, ce texte légalise et encadre les sociétés de *manning*. Il prévoit d'autre part une protection sociale conforme aux normes internationales et une rémunération conforme aux normes ITF.

En conclusion, mes chers collègues, la proposition de loi relative à la création du registre international français me paraît fondamentale pour relancer notre marine marchande. En créant un pavillon compétitif, nous nous donnons les moyens d'attirer les entreprises, de créer ainsi des emplois dans le secteur maritime, et de reprendre les parts de marché qui, depuis des années, échappent inexorablement à la France.

Pour toutes ces raisons, et parce que cette proposition donne des garanties sociales fondamentales à nos marins, le groupe UMP soutiendra la création du registre international français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** La parole est à M. Maxime Bono.

**M. Maxime Bono.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la proposition de loi déposée par le sénateur de Richemont aura connu jusqu'à son arrivée devant notre assemblée un parcours pour le moins chaotique et, finalement, bien à l'image du texte lui-même : un texte imparfait, au mieux inutile, au pire dangereux, auquel on a pu croire, monsieur le secrétaire d'État, que vous aviez renoncé à l'approche des élections régionales.

Vous aviez en effet pris alors une sage décision en confiant à M. Scemama, président du Conseil national de la marine marchande, une mission de médiation face au mécontentement général du monde maritime – à l'exception, bien évidemment, du milieu des armateurs.

**Mme Marylise Lebranchu.** Très bien !

**M. Maxime Bono.** Beaucoup pensaient alors – et peut-être même étiez-vous de ceux là – que le texte serait retiré par ses auteurs et que son contenu, réécrit, pourrait être repris sous la forme d'un projet de loi.

**M. Michel Delebarre.** Cela aurait été une bonne idée !

**M. Maxime Bono.** Sans doute, mais il n'en fut rien. C'est donc bien sûr la base de cette proposition de loi, dont chacun s'accorde pourtant à dire qu'elle n'est pas admissible, que vont s'engager nos travaux. Au moins le Gouvernement aurait-il pu amender largement, en s'inspirant des travaux de M. Scemama, ce texte si important pour l'avenir de nos marins, indiquant de cette façon la direction vers laquelle il souhaitait l'engager. Il n'en aura rien été. Et ce ne sont pas les amendements adoptés par la commission des affaires

économiques qui en modifieront beaucoup la philosophie, sauf, je vous l'accorde, en ce qui concerne le rétablissement de l'obligation de rapatrier les marins – mais n'était-ce pas la moindre des choses, eu égard aux pratiques et aux usages de la marine marchande dans notre pays ?

**M. Michel Delebarre.** Exact !

**M. Maxime Bono.** La proposition de loi qui nous est soumise prétend développer l'emploi maritime en créant un nouveau registre, le registre international français, susceptible d'éviter tout à la fois la complaisance et la liste noire d'ITF. Mais je crains, à la lecture du texte, que l'un et l'autre de ces deux objectifs ne soient déjà compromis !

**M. Michel Delebarre.** Très bien !

**M. Maxime Bono.** J'entends rappeler à l'envi que la marine marchande française n'occuperait plus que la vingt-neuvième place mondiale. Permettez-moi de rappeler tout d'abord combien un tel classement est illusoire.

**Mme Marylise Lebranchu.** En effet !

**M. Maxime Bono.** La première flotte mondiale appartient dans les faits aux armateurs grecs, qui utilisent 70 % des immatriculations de Chypre et 63 % de celles de Malte. En apparence, c'est le Panama qui occupe la première place, mais sa flotte est en réalité utilisée à 43 % par le Japon !

Vous avez, dites-vous, la volonté de créer un pavillon attractif, un pavillon compétitif ; mais compétitif par rapport à qui, sinon les pavillons de complaisance ? Est-ce vraiment l'ambition de la France que de disposer d'une flotte puissante mais virtuelle, fondée sur des immatriculations de complaisance ? Est-ce vraiment ce type de flotte qui développera l'emploi des marins français ? À l'évidence, non. Loin des objectifs affichés, le texte voté par le Sénat ne fait que satisfaire les attentes d'Armateurs de France.

Même après que les dispositions les plus scandaleuses – qui à ce jour figurent d'ailleurs toujours dans le texte de la proposition – ont fait l'objet d'amendements en commission des affaires économiques, le texte demeure toujours aussi nocif. Nocif et inacceptable, car il soumet le recrutement des marins non français à la dure loi des sociétés de *manning*, ce que l'on appelle aussi, dans ce milieu, les « marchands d'hommes », et que vous renommez pudiquement « entreprises de travail maritime ».

Ces entreprises recrutent librement, aux Philippines ou ailleurs, dans des pays peu regardants s'agissant du droit du travail ou des conditions de travail des marins, mais particulièrement complaisants quant à la modicité de leur rémunération.

Le prétexte de fournir un statut aux marins étrangers ne peut nous leurrer. Celui-ci sera calqué sur des normes internationales minimales, déjà réputées pour leur indigence et leur insuffisance. Bien loin de favoriser des règles que, sur tous nos bancs – du moins je l'espère – nous souhaiterions voir partout appliquer, la reconnaissance des sociétés de *manning* entérine et tente de masquer l'organisation d'un véritable dumping social.

**M. Jean Gaubert et M. Michel Delebarre.** Il a raison !

**M. Maxime Bono.** Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, accepter l'intégration de telles sociétés dans notre droit, c'est tout simplement revenir au marchandage de main-d'œuvre, interdit dans notre pays depuis le printemps 1848.

**M. Michel Delebarre.** Ça ne date pas d'hier !

**M. Maxime Bono.** On ouvre ainsi, dans le droit social français, une brèche considérable, dans laquelle bien d'autres entreprises soumises à la concurrence internationale ne manqueront pas de s'engouffrer.

**Mme Marylise Lebranchu.** Bien sûr !

**M. Maxime Bono.** Inacceptable, ce texte l'est également parce qu'il consacrera, sur un bateau battant pavillon français – c'est-à-dire sur le sol français – le principe de l'application de deux législations sociales : l'une, protectrice, pour les nationaux, et l'autre qui sera fonction du pays d'origine des marins. Cela revient ni plus ni moins à intégrer dans la loi française le principe du pays d'origine, celui-là même que préconise la si controversée directive Bolkestein.

**Mme Marylise Lebranchu et M. Jean Gaubert.** Absolument !

**M. Maxime Bono.** Que signifiait l'agitation de votre majorité, la semaine dernière, autour de cette directive, si c'était pour la mettre en œuvre de façon subreptice au détour d'une proposition de loi issue du Sénat ?

En effet, le principe du pays d'origine s'applique ici de façon éclatante : dans son article 11, le texte précise que les « contrats d'engagement et le régime de protection sociale des navigants résidant hors de France, sont soumis à la loi choisie par les parties. » On ne saurait être plus clair en fait de dumping social !

Votre texte, en définitive, prouve à l'envi combien l'Europe et, dans ce moment particulier, le traité constitutionnel peuvent servir commodément de bouc émissaire.

Inacceptable, votre texte l'est enfin pour une raison majeure. Loin de permettre l'embauche de nouveaux marins, il consacre au contraire le déclin programmé de la profession !

Le rapport de M. Scemama s'était conclu sur un différend qu'il nous appartenait de trancher. Les données en étaient simples : un avenir était possible pour la profession et pour les écoles de formation si les effectifs de marins communautaires restaient fixés au seuil de 35 % de l'effectif réellement embarqué. De son côté, Armateurs de France – que le rapporteur de la commission des affaires économiques a malheureusement entendu – proposait que ce seuil soit établi à 25 % de l'effectif de la fiche d'embarquement, laquelle exclut de nombreux navigants, et porté à 35 % uniquement lorsque le bateau profite des avantages du GIE fiscal.

Ce refus d'assurer un minimum d'avenir à la profession justifierait à lui seul la colère des marins : la proposition constitue en effet un net recul par rapport au registre Kerguelen.

Outre l'emploi des marins, c'est en effet tout notre système de formation qui, très vite, se trouvera menacé. L'abaissement du quota de 35 %, conjugué à une base de calcul plus restreinte et à l'élargissement aux autres nationalités européennes, diminuera considérablement les débouchés professionnels pour les Français qui aspirent à devenir marins.

**M. Michel Delebarre.** C'est exact !

**M. Maxime Bono.** Il contribuera ainsi à rendre la profession moins attractive.

Mais surtout, de l'avis général, le quota de 35 % de l'effectif embarqué suffisait déjà à peine à offrir des débouchés aux élèves officiers.

**M. Michel Delebarre.** Le secrétaire d'État acceptera un amendement sur ce point, vous verrez !

**M. Maxime Bono.** Espérons-le, car l'abaissement de ce seuil assombrit incontestablement l'avenir de nos écoles.

Enfin, jusqu'ici, les conventions s'appliquaient aux « gens de mer », c'est-à-dire à tous les travailleurs embarqués sur le navire. Désormais, existeront des « navigants non navigants » ou des embarqués non navigants. Ces derniers ne bénéficieront plus que des dispositions relatives au rapatriement et au bien-être en mer et dans les ports. Je vous l'avoue, mes chers collègues : malgré une lecture attentive du texte, je m'interroge encore sur la réalité de leurs droits...

**Mme Marylise Lebranchu.** Très juste !

**M. Maxime Bono.** ... et plus encore sur les protections dont pourront bénéficier les personnels de service pour passagers, massivement féminins et trop souvent exploités. Sans doute eût-il été plus judicieux de ne pas céder, sur ce point, aux pressions de certains armateurs, surtout s'agissant d'une profession où les taux de profit espérés sont de l'ordre de 25 %, dans un marché en progression de 8 % l'an environ !

Enfin, il est pour le moins choquant d'admettre que l'octroi d'avantages fiscaux dans le cadre du GIE n'est pas lié à l'application de la législation sociale française. L'État français n'a pas, nous semble-t-il, vocation à favoriser la non-application du droit national. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Enfin, et j'en termine, comment croire que ce régime dégradé qu'est le registre international français n'aura pas de conséquence sur la sécurité en mer et celle de nos côtes ?

Certes, me direz-vous, les navires seront mieux suivis et contrôlés. C'est vrai !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Ah !

**M. Maxime Bono.** Mais l'état du navire ne fait pas tout. Le rôle de l'équipage est également déterminant. De son homogénéité, de sa capacité à s'exprimer dans une même langue, de la qualité de sa formation dépendent très largement la sécurité à bord et celle de nos côtes. Tous les navigants vous le diront. Hélas ! les exemples ne manquent pas.

**M. Michel Delebarre.** Je peux en témoigner !

**M. Maxime Bono.** Notre collègue Jean Gaubert a cité tout à l'heure celui du *Bow Eagle*, mais le nombre de bateaux ayant percuté l'épave du *Tricolore*, pourtant régulièrement signalé et balisé, conduit également à s'interroger sur la qualité des équipages !

Monsieur le secrétaire d'État, parce que nous jugeons, comme beaucoup de ces gens de mer très concernés par le texte, que ce registre international français n'est qu'un registre dégradé, qu'il n'aura aucune action bénéfique sur l'emploi et amènera notre législation vers une acceptation résignée du moins-disant social ; parce que ce registre nous apparaît comme un renoncement à une harmonisation des législations européennes, et comme le prélude à la disparition de nos écoles de formation ; parce qu'il nous semble porteur de dangers pour nos côtes et ne va pas dans le sens de la sécurité maritime, pourtant si souvent invoquée ; et enfin parce qu'il nous semble annoncer, à terme, une marine française sans marins français, ou du moins qui aura recours à un nombre de plus en plus réduit d'entre eux, nous nous opposerons à l'adoption de cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)



**M. le président.** La parole est à Mme Hélène Tanguy.

**Mme Hélène Tanguy.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la création du registre international français repose sur un acte de foi dans l'avenir : le retour d'une cinquantaine de navires sous pavillon national. Toute la structure de la proposition, notamment en termes quantitatifs – par exemple s'agissant de l'emploi – dépend de l'atteinte ou non de cet objectif. C'est pourquoi l'évaluation de ses effets dans deux ans est indissociable du débat.

Seuls les éléments qui seront recensés en 2007 pourront en effet nous dire si le texte dont nous débattons ce jour est pertinent. L'exercice s'avère donc difficile et appelle de notre part beaucoup d'humilité dans le jugement. Si, rapidement, notre flotte dépasse à nouveau la barre des 250 navires, entraînant la création de plus de 1 000 emplois, ce sera la preuve que la création du registre international français était une condition nécessaire du maintien d'une vraie filière professionnelle française, d'une croissance pérenne des emplois maritimes, et donc d'une inversion de la tendance actuelle.

Quel est l'enjeu de ce texte ? Il est de faire en sorte que la France retrouve une marine marchande plus en rapport avec son rang politique et sa place dans le commerce international. Pour faire de notre marine l'une parmi celles qui comptent, nous sommes contraints de rechercher un nouvel équilibre entre les paramètres qui déterminent la compétitivité et ceux qui offrent des garanties sociales. Demeurer crispés sur la protection des emplois existants et de leur statut reviendrait malheureusement à gérer notre déclin jusqu'à la disparition complète, à organiser un véritable « cimetière marin ».

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** C'est vrai !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Eh oui !

**Mme Hélène Tanguy.** À titre d'exemple, chacun des trois quartiers maritimes de ma circonscription compte 160 à 200 marins de commerce alors qu'on en comptait, il y a trente ans, jusqu'à 1 250 dans le seul quartier d'Audierne.

Pour enrayer cette chute vertigineuse, un nouveau pavillon a été créé en 1987. Pourtant, la flotte a continué de perdre un grand nombre de bateaux. Nous sommes donc désormais au pied du mur, et nous n'avons pas d'autre solution que d'imaginer un nouveau registre.

Celui-ci doit répondre à plusieurs objectifs. L'attractivité, d'abord. Pour que les navires reviennent sous pavillon français, il doit être économiquement intéressant pour les armateurs. L'emploi, ensuite. Ce retour sous pavillon français doit être l'occasion d'un développement de l'emploi en France et en Europe. La lucidité, enfin. La France ne peut pas se permettre, avec les difficultés financières qu'elle connaît, de s'affranchir de toute rigueur budgétaire.

J'en viens à présent à la proposition elle-même largement négociée, débattue, puis amendée dans nos commissions. Ces discussions nous permettent désormais de travailler sur un texte modifié, plus équilibré ; je tiens à en remercier le Gouvernement en la personne de notre secrétaire d'État aux transports et à la mer, François Goulard, d'avoir ouvert ce dossier, certes difficile, mais qui contribue à l'espoir de nos régions maritimes de voir reflourir enfin notre flotte de commerce.

**M. Jean Gaubert.** Il ne faut pas exagérer !

**Mme Hélène Tanguy.** J'aborderai, maintenant plus précisément le sujet et évoquerai les amendements qui seront discutés dans cet hémicycle.

Oui, la flotte française a besoin d'un nouveau pavillon. Oui, l'emploi communautaire, et donc français, doit être favorisé. Oui, l'État a une responsabilité en la matière et doit œuvrer dans ce sens. Nous en sommes tous d'accord.

Nous nous retrouvons sur les grandes avancées de ce texte. L'exonération fiscale accordée aux marins, outre son effet attractif, prend en compte les particularismes d'une vie loin de la famille, au minimum 183 jours, contraire aux aspirations croissantes de notre société.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Très bien !

**Mme Hélène Tanguy.** Avec tous les marins pêcheurs concernés, je remercie, par ailleurs, M. le ministre délégué au budget d'avoir, voici quelques jours, étendu cette mesure à la pêche, comme on le demandait depuis 1984 !

Je note également la création d'un guichet unique et des procédures administratives simplifiées et surtout le renforcement des garanties sociales exigées pour les salariés non communautaires, que ce soit les mesures applicables en cas de défaillance des entreprises de travail maritime ou que ce soit leur protection sociale.

L'essentiel de nos débats a logiquement porté sur la présence à bord des Français et des marins de la Communauté européenne. Le commandant restera français, évidemment. Le nombre de ressortissants européens, et souhaitons français, sera de 35 % en lien avec les aides de l'État accordées à la construction du bateau. J'apprécie au plus haut point l'avancée de ce texte en la matière. Nous sommes loin du minimum de deux officiers prévu initialement.

Longtemps en charge des dossiers de formation au conseil régional de Bretagne, je voudrais aussi insister sur l'importance de réserver des places aux élèves officiers sur les bateaux « RIF ». Je sais que les armateurs vous ont garanti qu'ils le feraient. Il faut que le texte entérine cet engagement. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Michel Delebarre.** Ah, vous n'avez pas confiance !

**Mme Hélène Tanguy.** Je ne veux plus, pour ma part, avoir à intervenir, d'ailleurs sans succès, auprès d'Armateurs de France pour obtenir un embarquement indispensable à la validation d'un brevet. Il convient donc que cette disposition soit explicitement prévue, sans aucune échappatoire.

**Mme Marylise Lebranchu.** Très bien ! Nous sommes d'accord !

**Mme Hélène Tanguy.** Il en va de la crédibilité de nos écoles de marine marchande et de la confiance que les jeunes portent à ce métier d'exception. En contrepartie, je me félicite avec mes collègues de tous bords, je le crois, que le remboursement des charges sociales ENIM soit abrogé au profit d'une exonération, allégeant ainsi la trésorerie des armements et pérennisant ce soutien financier de l'État. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir apporté cette bonne nouvelle dans votre intervention liminaire.

Voilà, monsieur le président, mes chers collègues, les remarques je souhaitais faire sur cette proposition de loi qui a, en outre, le mérite de garantir une aide à la SNSM au travers du produit des jeux de bord.

En conclusion, le RIF, par son approche plus rigoureuse des conditions de travail et les garanties de qualification qu'assurent les recrutements communautaires participera, sans nul doute, à la sécurité maritime. Vous connaissez notre sensibilité de Bretons en ce domaine.

Avec un texte créant un registre international français attractif pour les armateurs et les marins...

**M. Jean Gaubert.** Surtout pour les armateurs !

**Mme Hélène Tanguy.** ... l'État remplit son devoir d'accompagnateur, de facilitateur de l'initiative économique. C'est ainsi que la flotte française pourra concourir à cette ambition maritime qu'une poignée défend ici ce soir face au désintérêt national trop souvent regrettable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. Michel Delebarre.** C'est dommage !

**M. le président.** La parole est à Mme Sylvie Andrieux.

**Mme Sylvie Andrieux.** Changeons un peu, il n'y a tout de même pas que des Bretons dans cet hémicycle !

**M. Michel Delebarre.** Vous avez raison, madame !

**Mme Sylvie Andrieux.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, l'adoption par notre pays d'un registre international français est, c'est vrai, supposée répondre, comme vous l'indiquiez, monsieur le secrétaire d'État dans votre intervention liminaire devant cette assemblée, à la relance de la marine marchande française qui, en cinquante ans, a divisé par quatre le nombre de ses navires.

Si nous pouvons être d'accord sur l'objectif poursuivi, nous ne pouvons accepter les propositions qui nous sont soumises et qui conduiront à ne garder à bord d'un navire battant pavillon français que deux ou trois marins français. Les marins français l'ont bien compris. Les grèves de ces derniers jours, comme à Marseille où plus de la moitié des marins de la SNCM bloquent les liaisons entre la Corse et le continent, témoignent de leur refus d'un texte qui ne soutient en rien notre flotte marchande.

Nous ne pouvons accepter des dispositions qui autoriseraient le recours à des entreprises de travail maritime qui recrutent, notamment en Indonésie ou aux Philippines, dans les conditions que l'on sait des personnels marins. Pour lutter contre ces pavillons de complaisance, la France s'est dotée de plusieurs registres d'immatriculation : le registre métropolitain, le registre des territoires d'outre-mer et surtout le registre Kerguelen. Ce registre est fortement incitatif, nous l'avons souligné, car assorti d'un GIE fiscal. De façon coutumière, les armateurs n'embauchent que 35 % d'effectifs français. Les décrets devant préciser le droit social n'ayant jamais été publiés, les navigants ressortissants extra-communautaires ne bénéficient, dans ce registre, d'aucune garantie de salaire ou de protection sociale.

**Mme Marylise Lebranchu et M. Michel Delebarre.** C'est vrai !

**Mme Sylvie Andrieux.** En fait, cette proposition d'inspiration libérale, Jean Gaubert en a rappelé avec force détails l'historique, tend à faire bénéficier les armateurs français d'un cumul des aides fiscales promises par l'État aux bateaux sous pavillons français et d'un coût social de la main-d'œuvre peu élevé. En prônant la compétitivité, le Gouvernement que vous représentez, monsieur le secrétaire d'État, joue le jeu de la déflation salariale et fait des salaires et de l'emploi une simple variable d'ajustement. La majorité souhaite, en effet, permettre l'instauration d'un nouveau pavillon de complai-

sance, qui permettra aux armateurs d'embaucher 75 % de travailleurs internationaux non soumis au code du travail français ou au droit social communautaire aux seules conditions que le capitaine et son second soient de nationalité française et que 25 % de l'équipage soit d'origine communautaire pour les navires non aidés et 35 % de l'équipage pour les navires bénéficiant du GIE fiscal.

Cette proposition oublie cependant de faire référence à deux textes fondamentaux : le paragraphe 8 de l'article 19 de la constitution de l'Organisation internationale du travail, dont la France est signataire, précise que : « En aucun cas, l'adoption d'une convention ou d'une recommandation par la conférence, ou la ratification d'une convention par un membre ne devront être considérées comme affectant toute loi, toute sentence, toute coutume ou tout accord qui assurent des conditions plus favorables aux travailleurs intéressés que celles prévues par la convention ou la recommandation » et le code du commerce qui rassemble divers textes non codifiés traitant du commerce maritime. C'est ainsi que l'article 2 du décret n° 69-679 du 19 juin 1969 dispose que : « L'armateur exploite le navire avec l'aide de préposés terrestres et maritimes. » C'est ici la base même des relations contractuelles entre le marin et l'armateur. Préposé, le marin met donc son activité à la disposition du commettant, l'armateur sous la subordination duquel il se place en contrepartie d'un salaire. Ainsi, le marin étranger est dans la position du travailleur étranger en situation régulière. Ce lien contractuel est donc un lien direct avec l'armateur. Ce contrat de travail est un contrat d'engagement maritime défini par la loi du 13 décembre 1926 reprenant les dispositions de la convention n° 22 de l'OIT. Quant aux droits ouverts aux marins des pays tiers, ils sont exposés dans l'article 23 de la Déclaration universelle des droits de l'homme...

**Mme Marylise Lebranchu.** Bravo !

**Mme Sylvie Andrieux.** ... l'article 7 de son pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, texte entré en vigueur le 3 janvier 1976...

**M. Jean Gaubert.** Très bien !

**Mme Sylvie Andrieux.** ... et les articles 15 et 31 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne signée à Nice le 7 décembre 2000.

Le marin est donc exclusivement lié à un armateur. Toute disposition consistant à l'assujettir à une quelconque entreprise de travail maritime ne peut exister.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que les textes qui traitent du droit du travail sont d'ordre public et qu'on ne peut y déroger.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** C'est vrai !

**Mme Sylvie Andrieux.** La proposition de loi qui nous est soumise s'écarte de ces principes et ouvre la voie à une forme d'esclavage moderne – d'autres collègues ont déjà évoqué ce sujet – en légalisant et donc en pérennisant les pratiques de marchandage de la main-d'œuvre au travers des sociétés de *manning*.

**Mme Marylise Lebranchu.** Très juste !

**M. Michel Delebarre.** C'est honteux !

**Mme Sylvie Andrieux.** Le démantèlement du quota de marins français à bord est lourd de conséquences non seulement pour ses salariés, mais aussi pour ses fournisseurs et pour ses sous-traitants. Ce point a d'ailleurs fait l'objet de vives discussions entre armateurs et syndicats. Ces derniers

craignent de graves conséquences sur la sécurité à bord des navires, puisque les marins seront moins formés et ne s'exprimeront pas forcément dans la même langue. Les catastrophes vécues et détaillées par nombre de nos collègues ne sont pourtant pas si loin et devraient inciter à la réflexion.

Par ailleurs, la limitation à deux des officiers français présents sur les navires annonce la disparition des autres professions de marins français et, avec eux, des formations dispensées par les écoles nationales de marine marchande, comme celle de Marseille. Il est clair qu'en dehors des officiers la France ne formera plus des personnels d'exécution ou uniquement pour répondre aux besoins nationaux des navires sous pavillon entièrement français. L'abolition du quota de marins français casse ainsi la chaîne de formation d'une filière qui n'aura plus que des débouchés restreints : c'est un pan entier du savoir-faire maritime français qui est donc directement menacé.

Avec la création d'un registre international français, le Gouvernement ne parvient pas à dissimuler l'absence d'une grande politique maritime digne du savoir-faire et de la puissance commerciale de la France, même si vous le revendiquez haut et fort, monsieur le secrétaire d'État. Pour ma part, je considère que la marine marchande est encore un enjeu économique majeur pour notre pays et qu'il serait souhaitable que le Gouvernement que vous représentez prenne en considération les aspects sociaux et de sécurité que pose le registre international français. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Michel Delebarre.** C'est une intervention de référence !

**M. le président.** La parole est à Mme Josiane Boyce.

**Mme Josiane Boyce.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mesdames, messieurs, la présente proposition de loi aurait dû être examinée par cette assemblée il y a plus d'un an. Après son adoption en première lecture par le Sénat, des collègues et des amis se sont interrogés sur certaines dispositions. Alertés par des pensionnés de la marine marchande, des associations d'officiers au long cours, les députés ont fait part de leurs préoccupations et ont été entendus par le Gouvernement. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

L'une des toutes premières mesures prises par M. François Goulard, après avoir reçu l'intersyndicale des officiers et des marins, a été de reporter l'adoption de ce texte en confiant à une personnalité reconnue dans le monde maritime, M. Scemama, le soin de mener une médiation.

**M. Michel Delebarre.** Ce n'est pas rien d'être suppléante !

**Mme Josiane Boyce.** Cette mission de bons offices, se traduisant par une dizaine de réunions tripartites, a duré plus de cinq mois. Les liens distendus depuis des années entre les armateurs et les syndicats ont pu être renoués. Sans parvenir à un accord définitif et complet, des points de convergence ont été rendus possibles. Aujourd'hui, il ne s'agit plus de négocier, mais de voter un texte d'équilibre et efficace.

**M. François Liberti.** Il n'y a pas eu de négociations !

**Mme Josiane Boyce.** Si les passions demeurent, elles ne doivent pas pour autant conduire à de mauvaises interprétations. Le registre international français n'est pas un pavillon de complaisance. Tous les navires de commerce, dès lors qu'ils battent pavillon français, sont tenus aux mêmes règles de sécurité et aux mêmes contrôles. L'État engage sa responsabilité aussi bien sur un pétrolier immatriculé au

registre Kerguelen que sur le dernier bateau de passagers de la *Britanny Ferries* ou sur un caboteur immatriculé en Polynésie française. Non, le registre international français ne signifie pas qu'il y aura des navires en dessous des normes : à la différence du registre Kerguelen, l'inspection du travail maritime sera compétente sur les navires du registre international français.

Grâce au registre international français, les droits des marins français seront respectés sans ambiguïté et ne seront donc en rien affectés.

**M. François Liberti.** Il n'y aura plus de marins français ! Ce n'est pas le problème !

**Mme Josiane Boyce.** Ils seront toujours soumis au code du travail maritime français et resteront affiliés au régime protecteur de l'ENIM.

Le RIF garantit le développement de l'emploi maritime français. Le taux de marins français ou plus exactement, pour des raisons de législation, ressortissants de l'Union européenne reste certainement le sujet le plus passionnel. Les organisations syndicales souhaitaient 35 %, les armateurs exigeaient 25 %. Je suis convaincue que la proposition du rapporteur est équilibrée et sage. Dès lors qu'un navire bénéficie d'une aide fiscale propre du type GIE, il est normal qu'on lui impose une contrepartie équivalente à 35 %. Mais, pour les autres navires, comme ceux qui quittent le registre Kerguelen arrivés à la fin de leur quirat ou de leur GIE, il faut être attractifs, d'où le taux de 25 %. Au-delà, nous ne pourrions empêcher les armateurs français d'opter pour des registres comme celui de Madère, des Canaries ou de la Belgique, qui, eux, ne connaissent pas de telles contraintes d'emploi communautaire. Notre ambition est d'être suffisamment attractifs afin qu'ils ne partent pas.

Adopter cette mesure, c'est refuser le déclin de la marine marchande française et, au contraire, espérer l'immatriculation de plus de soixante navires inscrits au registre. Cela permettra d'ici à trois ans d'envisager la création d'environ 1 400 emplois, comme le soulignait M. le rapporteur.

Compte tenu de la réalité de l'activité de transport maritime international s'exerçant sur des marchés ouverts, je pense que l'avenir de l'emploi maritime français a beaucoup à gagner avec l'adoption du registre international français.

Enfin, n'oublions surtout pas que le RIF que l'on nous propose de créer est un progrès indéniable et que l'annonce faite aujourd'hui par M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer est une avancée considérable. Il propose de remplacer le remboursement des charges sociales par l'exonération permanente des charges ENIM des navires français car, même si elles sont couvertes dans le budget 2005 à hauteur de 44 millions d'euros, elles sont au fil des années soumises aux aléas budgétaires.

C'est un progrès dans la sécurité juridique apportée aux marins et aux armateurs par rapport au registre Kerguelen, mais c'est surtout un progrès social pour les marins extracommunautaires, dont le statut gagne en transparence et en clarté. C'est une avancée sociale considérable.

S'opposer au RIF, c'est s'opposer à ce progrès-là.

S'opposer au RIF, c'est finalement faire le jeu de la complaisance.

Mieux vaut des bâtiments dont les équipages sont constitués en partie de Français que des navires sous pavillon de complaisance, qui font courir à leurs équipages des risques réels.

Je remercie donc les sénateurs qui sont à l'origine de cette proposition de loi, et j'espère comme vous, monsieur le secrétaire d'État, qu'elle fera l'unanimité. À tribord, c'est sûr. À bâbord, je l'espère... (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** La discussion générale est close.

La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

**M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie les différents intervenants de l'intérêt qu'ils portent à ce texte, même si, madame Boyce, l'unanimité ne me paraît pas acquise à ce stade.

**M. Jean Gaubert.** Non !

**M. Aimé Kergueris.** Encore que...

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** M. Prél a fort bien situé les enjeux du texte. Avec sa longue habitude du Parlement et des textes, il a décortiqué les différents articles et les ajouts que se propose de faire votre assemblée sous forme d'amendements adoptés par vos deux commissions. Nous apprécions que son groupe parlementaire apporte son soutien à ce texte.

Monsieur Liberti, vous craignez que l'ENIM ne soit déséquilibré du fait des exonérations de charges. Je vous rassure. L'État, traditionnellement, hier, aujourd'hui et demain, assure l'équilibre de l'ENIM, grâce à une dotation budgétaire importante, qui est actuellement de 825 millions d'euros. Il continuera à assurer l'équilibre de ce régime de sécurité sociale, qui est, je le rappelle, le plus ancien de notre pays.

Vous avez parlé de plaisanterie à propos du texte. Je crois que le sujet est suffisamment sérieux pour que nous n'employions pas de tels mots.

Sur les questions salariales et les garanties sociales, les amendements proposés par les rapporteurs et adoptés par les commissions vont permettre de faire référence aux normes ITF, normes internationales d'une organisation qui rassemble armateurs et organisations syndicales, dont des organisations syndicales françaises. La CGT, par exemple, pour n'en citer qu'une, a depuis un an décidé d'être représentée au sein de l'ITF. Les organisations syndicales françaises trouvent donc intérêt à ce qu'existe une organisation internationale qui garantisse un minimum de protection sociale et un niveau de salaire pour les marins qui n'ont pas la chance d'appartenir à un ensemble comme l'Union européenne, avec un niveau élevé de protection sociale. Un amendement à l'article 12 va dans ce sens, et je puis vous dire d'emblée qu'il a le soutien du Gouvernement.

Monsieur Kergueris, vous êtes président du groupe « mer », et vous avez montré de longue date votre engagement pour la marine marchande. Je me souviens de la grande bataille des quirats. (*Exclamations sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. Aimé Kergueris.** Qui ont été détruits !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Les quirats ont été un moyen puissant d'aider la flotte. Ils ont été remis en cause après 1997, et il a fallu attendre pour que le GIE fiscal vienne les remplacer, avec sans doute d'ailleurs un peu moins de succès...

**M. Jean Gaubert.** Certains pensent que c'est mieux !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** ... et surtout un défaut de procédure avec l'absence de notification à Bruxelles.

Vous avez très justement parlé d'équilibre entre l'attractivité économique et les légitimes préoccupations sociales, s'agissant des équipages, ce qui est bien le sujet de ce texte, et le terme de curseur pour situer le niveau minimum d'équipage communautaire est le bon.

Vous avez attiré mon attention sur un point capital. Dans deux amendements à l'article 4, nous voyons apparaître deux notions distinctes pour faire référence au taux minimal d'emploi de marins européens, l'effectif embarqué et la fiche d'effectif. Nous en reparlerons naturellement à l'occasion de l'examen de l'article 4, mais je vous rappelle que nous devons avoir une référence explicite pour l'efficacité du contrôle, et que cette référence explicite ne peut venir que d'une reconnaissance par l'administration de l'effectif d'un navire. C'est dans notre réglementation, la fiche d'effectif.

Il existe effectivement des différences suivant les services des affaires maritimes, qu'on appelait autrefois les quartiers, pour la détermination des fiches d'effectif. Nous veillerons à ce que l'appréciation de l'administration soit la plus objective possible concernant l'effectif nécessaire à bord, et nous mettrons fin aux écarts qui pouvaient exister d'une région à l'autre, d'un département à l'autre, pour la détermination de la fiche d'effectif. C'est un engagement que je prends, j'espère qu'il pourra satisfaire tous ceux qui sont attachés à une référence réaliste.

L'effectif réel, qui est par nature fluctuant, est *a priori* une mauvaise référence pour avoir un contrôle efficace du taux minimal d'emplois européens. C'est une considération d'ordre pratique. Nous sommes les uns et les autres attachés à ce que les législations soient respectées, et les nécessités du contrôle exigent une référence très précise.

Monsieur Bono, vous connaissez les questions maritimes du fait de votre mandat de maire de La Rochelle. Vous dites que le texte est soutenu par les armateurs. Vous savez que le soutien a été plus mesuré chez certains d'entre eux.

**M. Jean Gaubert.** Certains sont contre !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Ceux qui ne sont pas concernés par le RIF, et ils sont d'ailleurs nombreux, craignaient que les dotations budgétaires affectées au remboursement des charges sociales, du fait du succès du RIF et du plus grand nombre de navires français, ne deviennent insuffisantes. Le Gouvernement ayant assuré cet après-midi qu'il y aurait compensation des charges ENIM, cette inquiétude doit se dissiper, et j'espère donc vivement que les armateurs, qu'ils soient intéressés par le RIF en raison de leur activité ou qu'ils ne le soient pas, notamment quand ils sont des transporteurs de passagers intracommunautaires, se rallieront à cette mesure de bon sens et applaudiront la décision d'exonérer les charges sociales.

Quant au retrait par le Gouvernement d'un texte adopté par le Sénat, je pensais que, dans une assemblée parlementaire, on aurait plus de considération pour le travail d'une autre assemblée.

**M. Maxime Bono.** S'il est mauvais, il est mauvais !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Vous avez évoqué une compétition avec les pavillons de complaisance. Vous vous trompez. C'est une compétition avec les pavillons européens. Il s'agit de faire, comme d'autres États européens, avec un succès qui est incontestable, un pavillon à la fois compétitif et plus protecteur pour nos marins.

Vous parlez de deux législations sociales différentes, mais n'est-ce pas le cas depuis 1987 avec le pavillon TAAF ? Vous avez appartenu à des majorités qui auraient pu modifier les textes, je l'ai dit également à Mme Lebranchu, vous ne l'avez pas fait.

**M. Jean Gaubert.** On le regrette !

**M. Maxime Bono.** On a eu tort !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Vous avez reconnu qu'il fallait un pavillon *bis*. Notre pavillon est imparfait, il est fragilisé juridiquement, il faut le changer et l'améliorer. C'est ce que nous faisons.

Quant à la référence que nous avons entendue à plusieurs reprises au projet de directive dite Bolkestein, j'ai le sentiment, comme quelques-uns ici, que les Philippines sont soudainement entrées dans l'Europe et que vous avez considérablement élargi le territoire de l'Union.

**M. Jean Gaubert.** C'est vous qui l'élargissez !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Le Gouvernement prépare une ordonnance pour garantir que, dans les entreprises maritimes de service portuaire, par exemple les remorqueurs, qui pourraient être des remorqueurs européens dans nos ports, on applique aux marins les lois sociales du pays d'accueil et non pas celles du pays du pavillon. C'est bien le signe de la volonté du gouvernement français d'affirmer ce principe de la législation du pays d'accueil, à rebours de tout ce que vous avez proféré depuis quelques heures.

Vous parlez de l'homogénéité de l'équipage. Les pavillons de complaisance sont sans doute à cet égard à vos yeux préférables.

**M. Jean Gaubert.** Non ! C'est un mauvais procès !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Mesdames, messieurs, vous vous souciez à juste titre de la sécurité maritime à bord des 221 navires, et nous espérons plus demain, battant pavillon français. N'oubliez jamais qu'il y a 6 000 navires d'autres pavillons qui viennent dans nos ports et plusieurs centaines de milliers d'autres qui passent le long de nos côtes. C'est de leur sécurité qu'il faut se soucier, au lieu d'ouvrir de faux débats sur la prétendue hétérogénéité des équipages.

Madame Tanguy, vous avez bien fait de dire que c'était une question d'ambition maritime et que nous courions le risque de gérer le déclin. Vous avez rappelé opportunément l'histoire de ce lent déclin. Par rapport à la proposition sénatoriale, l'objectif d'emploi est ici affirmé, et le Gouvernement s'en réjouit.

Un point important est la mesure fiscale contenue dans ce texte, avec l'exonération pour les marins qui naviguent plus de 183 jours. C'est une mesure parfaitement légitime, conforme aux principes du droit fiscal, qui a été fort opportunément étendue à la pêche. Vous vous en réjouissez, je me permets de m'en réjouir également.

Enfin, concernant la formation maritime, que vous connaissez bien, et notamment les lycées maritimes, nous sommes comme vous attachés à ce que les armements français offrent des perspectives d'embarquement aux jeunes en formation, aux stagiaires des écoles de marine marchande, de telle sorte que la formation maritime soit assurée, le renouvellement des effectifs et des équipages également. C'est un point dont nous reparlerons mais qui me paraît en effet essentiel.

Madame Andrieux, j'étais d'accord avec vous quand vous avez souligné les insuffisances des pavillons TAAF et Kerguelen, nous sommes sur ce point unanimes, mais convenez aussi que le RIF constitue un progrès incontestable. Quand vous parlez de déflation salariale, c'est exactement le contraire. Ce que j'ai répondu à M. Liberti concernant la référence aux normes de l'OIT puis aux normes de l'ITF est la démonstration que nous progressons dans la protection des salariés et en particulier sur les questions de rémunération.

Vous évoquiez un éventuel cumul excessif d'aides à la marine marchande, qui a l'air de vous inquiéter. À plusieurs reprises, sur vos bancs, on s'est inquiété du fait que nous soyons trop « généreux » avec la flotte de commerce. J'avais le sentiment que ce n'était pas une inquiétude partagée par tous, mais je puis totalement vous rassurer. Les règles européennes nous interdiraient d'être excessivement généreux, pour reprendre vos termes, avec la marine marchande. Ce que nous souhaitons, c'est, avec des aides adaptées, être compétitifs, parce que c'est la dimension de la flotte de commerce française qui est en cause.

Enfin, madame Boyce, vous avez tout à fait raison de rappeler qu'un des progrès du texte sur le RIF, c'est l'intervention désormais possible de l'inspection du travail maritime, qui n'existait pas pour le registre Kerguelen. C'est encore un progrès social que, sur certains bancs, on feint d'ignorer.

Vous avez insisté sur la nécessité d'entendre les différents points de vue. Cela a été fait. Quand il y a des divergences autour d'un taux de 25 % ou de 35 %, on peut considérer qu'il y a eu un rapprochement des points de vue alors que nous partions d'une hostilité déclarée des organisations syndicales vis-à-vis du projet sénatorial.

La pérennité du régime spécial de l'ENIM est garantie par notre gouvernement. Nous tenons à dire et à redire que l'ENIM sera naturellement préservé.

Vous avez situé ce texte dans son environnement, qui est celui d'une ouverture des marchés. Vous avez eu raison.

Enfin, je reprends votre formule qui me paraît résumer notre philosophie : s'opposer au RIF, c'est faire le jeu de la complaisance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

#### Motion de renvoi en commission

**M. le président.** J'ai reçu de M. Alain Bocquet et des membres du groupe des député-e-s communistes et républicains une motion de renvoi en commission, déposée en application de l'article 91, alinéa 7, du règlement.

La parole est à M. Daniel Paul

**M. Daniel Paul.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la France est un grand pays maritime. Sa situation géographique exceptionnelle, à l'extrémité ouest du continent européen, avec plus de 5 000 kilomètres de côtes hospitalières et à proximité de routes maritimes très fréquentées, a permis la création et le développement de nombreux ports, la Manche étant sans doute la mer la plus fréquentée du monde.

Ces atouts ont favorisé une industrie maritime mais aussi portuaire, de construction et de réparation navales et, au-delà, de transports terrestres et fluviaux.

Notre marine marchande a longtemps été l'une des premières du monde, par son nombre de navires et de marins, par la qualité de ses établissements de formation,

et par celle de son administration centrale et déconcentrée, signe de l'importance accordée par l'État à ce secteur d'activité. À terre, cela s'est traduit par des activités industrielles riches en emplois et en valeur ajoutée, pour les entreprises comme pour les territoires.

Les chantiers navals, parmi les plus fameux du monde, se sont installés à Saint-Nazaire, pour répondre aux besoins de la Compagnie générale transatlantique, à La Ciotat, pour accompagner le développement de la Compagnie des messageries maritimes, mais aussi au Havre, à Dunkerque et dans d'autres ports. Cette cohérence entre les activités maritimes, portuaires et industrielles a longtemps fait de notre pays l'un des plus puissants de la filière.

Ce rappel, nécessaire, montre qu'une autre époque, pas si lointaine, a donc existé, jusqu'au début des années 1970. C'est à ce moment que le déclin de notre flotte marchande s'est accentué, et il n'est que de reprendre les rapports de notre commission de ces années-là pour en suivre l'évolution. Mais il fallait sans doute que la filière maritime obéisse aux contraintes de la mondialisation, de la réduction des coûts et de la mise en concurrence des entreprises, donc des salariés...

Les grands groupes industriels ont commencé à externaliser leurs activités de transport maritime. Puis, pour ne pas être mises en cause lors de naufrages, les sociétés pétrolières firent appel à des compagnies extérieures, avec des navires battant pavillon de pays peu soucieux de sécurité et de droit social et des équipages ne disposant d'aucun droit.

Quant aux navires eux-mêmes, leur mauvais état et leur défaut d'entretien se sont révélés au monde lors de naufrages qui ont défrayé la chronique et scandalisé les opinions publiques du monde entier. Mais ce n'était là, en réalité, que la face visible de l'horrible réalité quotidienne, banale mais scandaleuse, celle des navires sous normes, avec des équipages eux aussi sous normes et des pavillons dont la seule raison d'être est de permettre de contourner les règles minimales du droit maritime international.

Combien en a-t-on vu de ces navires, abandonnés dans les ports, avec des marins qui n'avaient pas été payés depuis plusieurs mois et qui ne devaient leur survie et leur retour au pays qu'à la solidarité des associations et de la population locale ? Des pavillons se sont développés de cette façon, dont certains comptent aujourd'hui parmi les premiers du monde en nombre de navires ! Ce sont eux qui furent déclarés « pavillons de complaisance », tant leur unique objectif est de permettre l'asservissement des hommes aux intérêts financiers.

Il en va ainsi du pavillon libérien, du nom du Liberia, pays de l'ouest africain, à coup sûr, un des premiers pavillons du monde maritime, mais dont le siège n'a jamais été au Liberia, mais à Washington où j'ai pu rencontrer ses responsables – des financiers américains –, dans le cadre de la commission d'enquête sur le naufrage de l'*Erika*. Cette compagnie avait d'ailleurs compté dans sa flotte, le frère de l'*Erika* dont elle s'était débarrassée quelques jours après le naufrage.

D'autres pays, pourtant à forte tradition maritime et plus proches de nous, comme la Grèce, Chypre ou Malte, ont également développé leurs flottes, en acceptant que leur pavillon national soit hissé sur des navires en mauvais état, menés par des équipages traités au mépris des normes sociales. Progressivement, des paradis fiscaux se sont découverts des vocations maritimes, parfois même sans disposer du moindre accès à une mer, le Luxembourg étant de ceux-là !

**Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.** Vous oubliez la Suisse !

**M. Daniel Paul.** En France, l'existence d'une marine marchande organisée et formée ne permettait sans doute pas de s'engager dans cette voie, ou, au moins, pas avec la même violence à l'encontre des salariés. L'exacerbation de la concurrence donna cependant prétexte à la création d'un second registre avec la mise en place d'un pavillon *bis*, pas tout à fait extérieur, mais plus tout à fait national ; un pavillon rattaché aux Terres australes, comme pour éviter d'être qualifié de « complaisant » et qui est vite devenu « le registre Kerguelen ».

Les marins français y sont largement minoritaires, la règle des 35 % de personnels français n'étant pas écrite ; l'homogénéité des droits n'existe plus, pas plus évidemment que celle des salaires.

On connaît la suite : dans la course au moindre coût, ce pavillon *bis* est à son tour devenu trop cher aux yeux des armateurs ! Les pressions n'ont pas cessé pour obtenir la réduction des charges salariales, puis aujourd'hui leur suppression pure et simple, afin de s'aligner sur les pays concurrents. Ce fut aussi la mise en place de dispositifs d'aide de l'État aux investissements, avec les quirats, que la gauche voulut moraliser dès 1997 en créant les GIE fiscaux, lesquels contraignent les armateurs à un délai minimum avant de pouvoir changer de pavillon ; puis ce fut la taxe au tonnage, qui ne semble pas avoir apporté grand-chose aux marins. Aujourd'hui, vous nous proposez le RIF.

Au prétexte de développer le nombre de navires battant ce nouveau pavillon, votre objectif est d'officialiser la régression du nombre de marins français à bord de nos navires, ce que les organisations syndicales et les associations du monde maritime n'ont jamais accepté, malgré vos tentatives, depuis le début de nos travaux, pour nous démontrer l'inverse !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Je n'ai rien dit à ce sujet.

**M. Daniel Paul.** C'est à se demander pourquoi elles sont en grève depuis la fin janvier.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Certaines d'entre elles seulement !

**M. Daniel Paul.** Vous validez du même mouvement le recours à des sociétés de *manning*, véritables officines de marchands d'hommes et de prêt de main-d'œuvre étrangère, qui iront recruter dans les pays en voie de développement des marins sous-payés et qui n'auront pas les mêmes droits que les marins européens, qui seront pourtant leurs collègues de travail, sur le même navire.

Qu'en sera-t-il de la durée de leur contrat de travail ? Durée très déterminée, vous-même n'étant plus partisan des contrats à durée indéterminée...

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Première nouvelle !

**M. Daniel Paul.** En cas de débarquement pour cause de maladie ou de blessure, y aura-t-il rembarquement du marin ? Pour ce qui est de la durée des congés, votre article 16 indique qu'elle sera de trois jours par mois de travail effectif : on est très loin des acquis des marins français ! Quant aux jours fériés auxquels les navigants ont droit, vous précisez qu'ils sont choisis parmi les jours de fêtes légales des pays dont ils sont ressortissants. On comprend que pour faire passer de tels objectifs, vous présentiez comme un progrès le fait que ces sociétés d'intérim ne puissent pas s'occuper de marins français !

Au moment où vient en débat la directive Bolkestein, qui introduit le principe du pays d'origine des salariés, et non plus du pays où s'effectue la prestation, – et le pavillon national vaut territoire national – reconnaissez que vous jouez les éclaireurs ! Les syndicats d'officiers et de marins ne s'y sont pas trompés : tous unis, ils dénoncent la dérive que sous-tend votre proposition et la menace qui pèse sur la formation comme sur le devenir des établissements actuels.

Dès avant le passage du texte au Sénat, ils ont condamné cette politique et exigé que des négociations s'ouvrent, non pas pour accepter la dégradation proposée, mais pour défendre l'emploi de marin, pour défendre les intérêts de notre pays qu'avec eux, nous ne confondons pas avec ceux des armateurs. Ils ont su susciter l'adhésion à leurs préoccupations de nombreuses collectivités locales dans des régions concernées par les questions maritimes, et cette solidarité a largement dépassé les clivages politiques, au point que beaucoup de vos amis, monsieur le secrétaire d'État, ne cachent pas leur trouble devant les orientations de votre texte. L'an passé vous en aviez d'ailleurs repoussé l'examen après les régionales, alerté des risques que vous couriez dans les régions maritimes. On connaît la suite : les régions maritimes se sont étendues jusqu'à l'est de la France !

Peine perdue, mais les discussions se sont poursuivies et elles ont permis de proposer plusieurs modifications au projet initial du Sénat. C'est ainsi qu'a été proposé que le pourcentage de communautaires, à bord d'un navire sous RIF – sous GIE ou hors GIE –, soit établi à 35 % de l'effectif d'exploitation réellement embarqué. Cette proposition devait servir de base, et il appartenait aux armateurs de négocier, avec les syndicats, un accord de branche étendu, améliorant le pourcentage suivant les contraintes de l'exploitation.

Aujourd'hui, le recul est flagrant : vous voulez faire acter dans la loi que ces 35 % seront demandés aux armateurs pour les navires sous GIE, tandis que les autres navires s'en tiendraient à 25 %. Qui plus est, vous voulez calculer ces pourcentages en fonction de l'effectif minimum de sécurité, c'est-à-dire sur un document qui ne mentionne que le minimum déclaré pour assurer la sécurité des navires.

Vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, pour les marins, pour les officiers et pour leurs syndicats, c'est non seulement inacceptable mais cela constitue une remise en cause de la négociation qui s'est déroulée depuis plusieurs mois. Rappelons en effet que ces pourcentages s'appliquent à des équipages généralement compris entre douze et dix-huit personnes, ce qui signifie trois ou quatre marins communautaires dans un cas et quatre ou cinq dans l'autre, personnels français inclus.

Dans le cas où serait retenue la proposition d'un commandant de nationalité française – et s'agissant d'un navire battant pavillon français, cela semble normal – et où la Communauté européenne accepterait cette disposition, ce qui n'est pas assuré, cela revient à embarquer un capitaine français, deux ou trois ressortissants communautaires, un élève français en formation, tous les autres marins venant de pays hors Communauté européenne.

Une telle proposition, avec des navires qui, au bout de quelques années, sortiraient du GIE, fera de votre texte, un mauvais texte pour la pérennité de l'emploi des marins français et une usine à gaz, avec tous les risques de contentieux afférents. Et je passe sur les problèmes de langue, compte tenu de l'hétérogénéité des équipages, et sur le risque qu'ils font courir à la sécurité des navires et à l'environnement.

Si elle est acceptée, votre proposition condamne sans doute un grand nombre d'établissements de formation et tous les emplois de marin autres que ceux d'officier, tels les postes de matelot, de maître d'équipage, d'ouvrier mécanicien ou encore de lieutenant.

J'imagine combien la pression des armateurs a été forte, et comment nous légiférons aujourd'hui sous leur regard – pour vous, sous leur surveillance – pour que votre proposition, si restrictive, vienne en discussion après plus d'un an de négociation avec l'intersyndicale. De fait, vous avez reçu des armateurs un véritable mandat impératif : ne rien céder, sous peine de les voir dépavillonner. Mais quand vous aurez tous cédé et que la logique capitalise fera que ces navires seront plus chers encore que ceux sur lesquels naviguent des équipages encore moins payés, que vous restera-t-il à céder ?

M. le rapporteur a pris des engagements : selon lui, des dizaines de navires rejoindraient le RIF et, sans aucun doute, tous ceux qui sont aujourd'hui au registre des TAAF ! Il n'a pas dit ce qu'il ferait si ce n'était pas le cas – mais peut-être, après tout, cela est-il vrai, et les navires sous pavillon Kerguelen vont-ils être inscrits au RIF ! Quant à dire que les marins français, en formation puis embarqués comme tels, en seront plus nombreux, mieux vaudrait être plus prudent – mais là se situe pourtant le seul enjeu qui vaille.

La question des effectifs est en effet, avec celle du recours aux sociétés de *manning*, la question centrale. Toutes deux s'inscrivent dans un processus de déréglementation non seulement de notre marine marchande, mais aussi de l'ensemble de la chaîne de transport – qui, je le répète, couvre les activités maritimes, portuaires, navales et terrestres.

Pour les groupes qui dominent ces secteurs – chacun sait que ce sont les mêmes, qu'il s'agisse de Bolloré, avec Delmas, de Maersk, de P & O ou d'autres –, tout doit être fait pour réduire les coûts : les pressions s'exercent sur chaque segment de la chaîne, pour faire sauter les verrous qui protègent les salariés, qu'il s'agisse de leur statut ou de leurs conventions collectives.

Comme le segment maritime, le secteur portuaire est lui aussi menacé, et avec lui tous les services, qu'il s'agisse de la manutention, du remorquage, du lamanage ou du pilotage – c'est-à-dire de toute la chaîne portuaire, qui assure la fluidité des trafics et leur sécurité dans le respect des hommes.

Il n'est à ce jour qu'un seul secteur dans lequel la Commission européenne ait été contrainte au recul : celui des ports. L'union de tous leurs salariés à travers l'Europe a été si forte que la directive qui visait à établir la concurrence dans tous les services portuaires a été repoussée par une majorité du Parlement européen. C'est un cas unique.

Mais le dogmatisme libéral est si prégnant et les pressions patronales si fortes que la directive sortie par la porte pourrait bien revenir par la fenêtre : sans doute ses promoteurs comptent-ils sur les changements intervenus à la suite des élections européennes pour que, cette fois, le texte passe ! Ils devront aussi compter, toutefois, avec la détermination et l'unité renouvelée des personnels de tous les ports européens, y compris ceux des pays de l'Est européen.

Quant aux industries navales, on sait le sort qu'elles ont subi. En ce moment même, une entreprise havraise de réparation navale, la SORENI, est menacée de liquidation sur injonction européenne, faute de rembourser les aides perçues de l'État, après la fermeture des chantiers navals.

Près d'une centaine d'emplois sont en jeu, comme l'est le devenir même de toute la réparation navale dans le port du Havre !

Quant au groupe P & O il n'aura pas hésité à casser trois mille emplois au cours des dernières années, des deux côtés de la Manche, pour se positionner sur des secteurs plus rentables pour ses actionnaires. Ses marins n'étaient pourtant pas français !

Pour ce qui est des transports terrestres, l'objectif est de leur faire subir le même sort ! Une nouvelle directive ferroviaire va poursuivre la déréglementation et des concurrents sont annoncés dans le domaine du fret ferroviaire : on parle de l'intérêt que porte à notre pays une entreprise ferroviaire britannique, dont on connaît les performances, ou encore la Connex, filiale d'un groupe privé.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Cette entreprise est performante en Allemagne !

**M. Daniel Paul.** Je vous laisse la responsabilité de cette affirmation, monsieur le secrétaire d'État.

Le transport routier est, quant à lui, totalement soumis aux règles de la concurrence. En un mot, la chaîne que je viens d'évoquer est attaquée dans chacun de ses segments.

On nous dit, pour tenter de justifier la mise en place du RIF, que la concurrence est vive ! Pourtant, les taux de fret ont connu, ces dernières années, des niveaux jamais atteints, au point qu'il a été parfois difficile de trouver des navires dans le cadre européen, du fait de l'explosion du commerce maritime mondial et de l'insuffisance de capacités de transport, le développement de pays comme la Chine et l'Inde mobilisant l'intégralité des flottes pour transporter les matières premières nécessaires.

Des études indiquent aussi que cette chaîne de transport ne représenterait finalement que 3 % à 4 % du coût du produit importé et vendu en France. La comparaison entre les coûts de passage dans les ports français et leurs concurrents ne fait d'ailleurs apparaître que des différences minimales : Le Havre n'est pas plus cher qu'Anvers ou Rotterdam, et Marseille que Gênes ou Barcelone.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Hélas, si !

**M. Daniel Paul.** Non, monsieur le secrétaire d'État ! Il faut distinguer le coût de l'escale du navire et le coût par tonne de marchandise débarquée. La massification nécessaire du nombre de conteneurs embarqués ou débarqués n'a rien à voir avec le pavillon.

C'est ce que j'ai indiqué, après avoir examiné les documents qui m'ont été fournis par les autorités de Rotterdam et d'Anvers dans le rapport que j'ai rendu en 2002 à la délégation à l'Union européenne de notre assemblée. Mais il vous faut pourtant aller plus loin, réduire les normes sociales et condamner l'emploi de marin, alors qu'il suffirait sans doute d'une augmentation minimale de ces taux de fret – de l'ordre de quelques euros pour un conteneur –, avec une meilleure répartition des bénéfices engrangés, pour maintenir l'emploi et les règles sociales.

Mais c'est là une logique que vous n'admettez pas. Puisque la variable d'ajustement ne peut plus être la qualité des navires, tant les populations sont sensibles aux catastrophes maritimes, elle se concentre sur les équipages – et l'on sait que les marins philippins, indiens ou pakistanais ne votent pas dans notre pays !

On nous dit aussi que le RIF donnerait à la France une plus grande place au sein des organismes internationaux, par exemple à l'OMI. Nous savons très bien que c'est là une grande illusion. Qui plus est, pour atteindre le tonnage des grands pavillons – grands par le nombre de leurs navires, car tel est le critère ! –, il faudrait sans doute user des mêmes armes, c'est-à-dire des mêmes atteintes aux droits des salariés, ce qui serait inacceptable.

Mais il ne fait aucun doute que certains pousseront en ce sens et que, dans quelques années, de nouvelles remises en cause suivront si les orientations libérales actuelles sont maintenues.

Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce texte s'inscrit dans le cadre d'une offensive globale contre un secteur important pour notre pays, pour certaines régions et pour nos ports. L'examen de ses conséquences sur les activités concernées mériterait d'être mené à bien avant de décider – à plus forte raison *a minima* – cette fuite en avant que vous nous proposez et que nous refusons, et qui justifie notre demande de renvoi en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.** Monsieur Paul, la commission des affaires économiques a étudié ce texte avec une grande attention, en lui consacrant un débat – auquel vous avez d'ailleurs participé – au cours de trois réunions, dont deux au titre de l'article 88. J'ai le sentiment qu'elle a approfondi au mieux tous les points qui ont été soulevés. Notre rapporteur, qui a fait un excellent travail, a fait approuver divers amendements. M. Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires sociales, qui a longuement participé à la première réunion de cette commission – ce dont je me réjouis –, peut témoigner que le débat a bien eu lieu.

En tant que président de la commission, je ne puis recevoir les arguments sur lesquels vous fondez votre demande de renvoi en commission. Ces arguments d'ordre général sont étrangers aux travaux de la commission et nous les réfutons – même s'il faut leur reconnaître une parfaite cohérence avec votre pensée et votre action. Tout au long de ses débats, la commission les a donc rejetés avec les amendements que vous avez proposés. Je ne vois donc pas ce qu'elle pourrait faire de plus – et il me semble impossible de voter aujourd'hui pour un renvoi en commission.

Enfin, monsieur Paul, j'ai été choqué de vous entendre affirmer que nous étions sous la surveillance des armateurs – que nous étions, en quelque sorte, leurs affidés. Tant au sein de la commission que dans nos rapports avec le Gouvernement, ou au sein de la commission des affaires sociales, représentée par M. Couanau, bien que nous ne soyons pas toujours d'accord sur tous les arguments, la majorité est soucieuse de l'intérêt général. Les propos que vous avancez ne sont pas à la hauteur du débat. Nous sommes ici pour défendre l'emploi dans le domaine de l'armement et l'intérêt général de l'armement. Nos convictions et les solutions que nous proposons sont différentes. Sans les partager, nous respectons les vôtres : je vous demande donc de respecter les nôtres, sans utiliser de tels arguments.



Voilà, mes chers collègues, ce que je tenais à dire pour vous demander de voter contre ce renvoi en commission qui ne me semble pas du tout opportun. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** Dans les explications de vote, la parole est à Mme Hélène Tanguy, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

**Mme Hélène Tanguy.** Votre intervention, monsieur Paul, vous a permis de fustiger les méthodes des pavillons de complaisance, qu'il s'agisse ou non de celui du Liberia, à propos tant de l'état des bateaux que des conditions de travail. Vous reconnaissez, en comparaison, la tradition française de formation et contestez les listes de pavillons aux Kerguelen et la taxe au tonnage, et faites une lecture très personnelle du texte dont nous débattons.

Vous avez longuement rappelé les éléments de la vie de la marine marchande, au moyen de divers exemples, mais n'avez apporté aucun élément nouveau susceptible de justifier un nouveau travail sur le texte en commission. Vous reconnaissez, d'ailleurs, que ce texte aura pour élément de jugement celui du temps, puisqu'il est convenu que nous puissions, d'une manière tout à fait quantitative, évaluer la pertinence de notre décision d'adopter ce nouveau registre. Après des mois de travail, au cours duquel deux commissions ont en l'occasion de se saisir de ce texte, tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il a donné lieu à des médiations et à un dialogue avec la filière – qu'il s'agisse des armateurs, des syndicats ou des élèves, futurs marins concernés par son avenir –, grâce au travail de M. Scemama comme à celui qu'ont mené les rapporteurs.

Au nom du groupe UMP, je ne vois donc pas pourquoi nous devrions retourner travailler en commission comme le demande le groupe communiste. Je propose donc que nous poursuivions ce soir notre débat sur les articles, afin d'adopter un texte qui, comme l'a indiqué M. le secrétaire d'État, définit la seule attitude possible pour lutter contre les complaisances maritimes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**M. le président.** La parole est à M. François Liberti, pour le groupe des député-e-s communistes et républicains.

**M. François Liberti.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je répéterai les mots que les élèves de l'École nationale de la marine marchande de Saint-Malo ont adressés il y a quelques jours à tous les députés : la logique de rentabilité poussée à l'extrême condamne de fait tous les postes de marins autres que ceux d'officiers : matelots, maîtres d'équipage, ouvriers mécaniciens, ou encore lieutenants, mettant par là même en grand danger la filière française de formation, dispensée dans les écoles nationales de la marine marchande.

Rayer ainsi d'un trait de plume toute perspective d'embauche pour les marins français et donner la possibilité d'embaucher sans déterminer une norme acceptable dans ce qui constitue un droit national au travail est inadmissible. C'est pourtant, monsieur le secrétaire d'État, le cœur de votre projet.

Non, avec une telle proposition de loi la France ne se grandit pas sur la scène internationale : elle renonce à opter pour une attitude offensive face à la dérive libérale qui tire l'ensemble des conditions de travail et des rémunérations vers le bas. Pire, et les projets du Gouvernement en témoignent, elle s'engage dans la voie de la régression sociale, en préférant entrer à son tour dans le jeu égoïste de la défla-

tion compétitive, qui consiste, pour chaque nation, à réduire l'ensemble des coûts de production, au premier rang desquels les salaires.

Voilà pourquoi nous soutenons les actions engagées par les marins depuis plusieurs semaines – on l'a vu aujourd'hui encore – contre votre projet. Ce débat n'oppose pas seulement ceux qui, à l'Assemblée nationale, sont partisans du RIF et ceux qui n'y sont pas favorables, puisque c'est l'ensemble des acteurs de la filière maritime qui, face à ce texte, formulent les mêmes critiques et avancent les mêmes contre-propositions. En continuant, en dépit de cette unanimité, à affirmer sans sourciller qu'il s'agit d'un débat opposant progressistes et archaïques, vous piétinez avec le plus grand mépris – je n'hésite pas à employer ce terme – tous les acteurs de la filière maritime, qui, par leurs actions, manifestent aujourd'hui leurs inquiétudes. Je trouve une telle attitude quelque peu dérisoire.

Comment contester, dans ces conditions, l'opportunité du renvoi en commission, ne serait-ce que pour examiner les propositions et les avis formulés par l'ensemble du monde maritime, que vous avez refusé d'entendre jusqu'ici ?

C'est pourquoi nous vous demandons de voter cette motion de procédure. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains et du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Marie-Renée Oget, pour le groupe socialiste.

**Mme Marie-Renée Oget.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mesdames et messieurs les députés, l'ensemble des points abordés par notre collègue Daniel Paul fait écho aux interrogations dont nous ont fait part, à plusieurs reprises, les représentants des organisations syndicales de la marine marchande, rencontrés sur le terrain de nos circonscriptions maritimes ou lors des auditions organisées par nos groupes.

Ces interrogations, qui traduisent leur grande inquiétude, sont légitimes : comment, avec ce texte, continuer de faire vivre cette profession et de faire bénéficier les marins d'une protection sociale, de garanties salariales et des conditions de sécurité indispensables pour l'exercice de leur métier ?

Tous ces droits sont pourtant censés constituer des objectifs essentiels, affichés par notre Constitution, par le droit communautaire ainsi que par le projet de traité constitutionnel sur lequel les Français se prononceront dans deux mois.

En effet ce texte, visant à la création d'un RIF, ne fait que relayer les revendications des armateurs ; sous couvert de chercher à rendre notre flotte plus compétitive face à la mondialisation, vous proposez aux marins ni plus ni moins qu'un véritable nivellement par le bas qui s'aligne sur le moins disant social. En entérinant les pratiques d'esclavage moderne des pavillons de complaisance, vous cherchez à leur imposer l'ensemble des reculs sociaux que redoutent nos concitoyens, à mesure qu'ils découvrent les méfaits de votre politique.

Nous constatons malheureusement aujourd'hui que ces inquiétudes exprimées par les marins, bien qu'amplement justifiées, restent, au mieux ignorées par le Gouvernement et les parlementaires de la majorité, au pire méprisés, à voir les reports successifs de l'examen de ce texte.

Nous avons pu également constater l'isolement de ceux, parmi les parlementaires de la majorité, qui, à l'image de notre collègue breton René Couanau, ont tenté de faire

entendre la voix d'une certaine sagesse à leurs propres amis, hélas sans succès. La commission des affaires sociales a certes rendu un avis critique sur le texte voté par le Sénat, ralliant à cette position les parlementaires de gauche et un certain nombre de parlementaires de droite. Ceux-ci ne semblent malheureusement pas avoir été entendus

De plus, à l'heure où l'ensemble de la classe politique française dénonce la fameuse directive européenne Bolkestein, nous ne pouvons nous empêcher de faire un parallèle entre ce texte, qui vise à introduire le principe du pays d'origine, permettant d'appliquer des règles moins protectrices que celles du pays d'accueil, et cette proposition de loi touchant le domaine maritime, qui vise à créer un pavillon de complaisance français, destiné à permettre l'emploi par les armateurs de marins étrangers, sous-payés et dépourvus de protection sociale, grâce à des contrats régis par le droit de leur pays d'origine.

Pour poursuivre le parallèle, nous constatons d'ailleurs avec quelque surprise que votre gouvernement, après avoir vigoureusement approuvé cette directive, la considère désormais comme inacceptable, alors qu'au Parlement de Strasbourg, les députés européens de l'UMP ont préféré s'abstenir plutôt que de voter contre ce texte. Nous ne pouvons que déplorer ce double langage qui est le vôtre, consistant à dénoncer la directive à Paris, là où les Français vous écoutent, et à taire vos critiques à Strasbourg, là où l'on vous écoute moins.

**M. Jean Gaubert.** Bien vu !

**Mme Marie-Renée Oget.** Ainsi vous relayez les revendications des armateurs en tentant de faire voter en catimini cette proposition de loi scélérate créant un pavillon de complaisance français, pour la retirer de l'ordre du jour dès que la mobilisation des marins et de l'opposition vous apparaît ferme et décidée. En effet, trois fois inscrit à l'ordre du jour de notre assemblée, ce texte aura été ajourné une première fois à la veille des élections régionales et cantonales de 2004, reprogrammé fin 2004, pour être à nouveau ajourné face à la mobilisation des marins et de l'opposition. La tentative a été rééditée au mois de janvier 2005, et suivie de la même reculade.

Au vu de ces péripéties, nous serions en droit de vous demander si vous attendez le moment le plus propice pour prendre, enfin, par surprise, les marins et les députés de l'opposition. Ce moment n'est pas près d'arriver, comme vous le constaterez au cours de ces débats, et par la suite, je l'espère.

Pour l'heure, toutes ces raisons conduiront le groupe socialiste à voter ce renvoi en commission. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. le président.** Je mets aux voix la motion de renvoi en commission.

(*La motion de renvoi en commission n'est pas adoptée.*)

#### Suspension et reprise de la séance

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

(*La séance, suspendue à vingt-trois heures vingt, est reprise à vingt-trois heures trente-cinq.*)

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

#### Discussion des articles

**M. le président.** J'appelle maintenant les articles de la proposition de loi dans le texte du Sénat.

La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

**M. René Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, au moment où nous abordons la discussion des articles, je veux formuler plusieurs mises au point que je n'ai pas pu faire lors de ma brève intervention précédente. Je tiens en effet à rappeler à nos collègues, de l'opposition comme de la majorité, les enjeux du débat que nous engageons.

L'article 1<sup>er</sup> crée donc un pavillon *bis*. Vous avez peut-être expliqué autour de vous, à votre population, aux élus, ce qui distinguera les navires inscrits au pavillon *bis* de ceux qui arboreront le pavillon national. Je crois que tout le monde ne le comprend pas. Certes il n'y a pas de différences énormes : pas de différence de régime fiscal, pas de différence de lieux d'immatriculation, pas de différence de contrôle par l'inspection sociale maritime, pas de différence sur le respect des lois françaises. Néanmoins il en est deux qui concernent : la première le droit social applicable pour certains marins ; la seconde, le fait de pouvoir recourir à des marins étrangers à la place de marins français. C'est toute la réalité du RIF.

**M. Jean Gaubert.** Eh oui !

**M. René Couanau, rapporteur pour avis.** Monsieur le secrétaire d'État, vous vous en êtes remis au Parlement pour apprécier l'intérêt de la proposition de loi d'un sénateur. Vous avez d'ailleurs indiqué tout à l'heure que les commissions avaient accompli leur travail après la concertation. Il appartient effectivement au législateur de veiller au moins à deux choses.

D'abord il doit éviter que le droit social applicable ne conduise à des situations intolérables sur des navires battant pavillon français. Le travail qui a été réalisé tant par la commission des affaires économiques que par celle des affaires sociales répond aux inquiétudes que nous pouvions avoir à ce sujet, même si nous ne partageons pas tous le même avis sur le recours aux entreprises de travail maritime. Je le conçois bien, mais il me semble que les précautions sont prises en matière de droit social.

Ensuite nous avons l'obligation de veiller à l'emploi. J'ai bien noté que l'article 1<sup>er</sup> prévoit l'ouverture d'un registre international français, le RIF, et aussi la promotion de l'emploi, mais le problème est de savoir quel emploi...

**Mme Marylise Lebranchu.** En effet !

**M. René Couanau, rapporteur pour avis.** ... puisqu'il y aura la possibilité, lorsqu'on s'immatriculera au RIF, de recourir, pour se rendre plus compétitif, à des marins étrangers dont nous savons qu'ils seront moins payés et qu'ils auront un statut social moindre que celui des marins français. La tendance, naturelle peut-être, est de dériver progressivement vers de moins en moins de marins français et de plus en plus de marins étrangers puisque c'est la recherche de la compétitivité. Sinon, si j'étais armateur, je serais naturellement sous pavillon national.

Il est donc du devoir du législateur de prévoir des conditions au-delà desquelles il ne sera pas possible d'aller. La condition que nous privilégions – mais il y a discussion –, c'est la recherche de la compétitivité par l'abaissement des

charges, notamment des charges sociales patronales, ce que vous avez bien voulu entendre, monsieur le secrétaire d'État, et je m'en félicite puisqu'il s'agissait d'amendements qui ont été adoptés par la commission des affaires sociales et par la commission des affaires économiques. Nous préférons cette démarche à celle qui consisterait à réduire le nombre d'emplois français. Les propositions que nous avons formulées à cet égard sont équilibrées. En nous référant au seuil de 35 % de l'effectif embarqué – nous discuterons plus tard du point de savoir s'il faudra prendre en considération l'effectif réellement embarqué ou les fiches d'effectifs –, nous proposons vraiment une solution d'équilibre.

Je veux également remercier le président de la commission des affaires économiques pour avoir rendu hommage au travail de la commission des affaires sociales et de son rapporteur. Comme ce n'est pas toujours le cas, je lui en donne acte. Il faut rappeler que c'est lors des premières auditions que la commission des affaires sociales a menées que nous avons recommandé au ministre de concevoir et de mettre sur pied une concertation tripartite qui a été conduite ensuite par M. Scemama. Ses conclusions ont été clairement portées à la connaissance de tous, plus d'ailleurs par voie de presse que par une communication en commission, mais nous estimons que le résultat de cette concertation a été positif. Les organisations syndicales ont notamment accepté, pour la première fois, de prendre part au débat sur le seuil de 35 % des effectifs dans le cadre du RIF. Cela serait vraiment une bonne orientation que de retenir les conclusions de la mission Scemama.

Il me semblait qu'à un moment donné le débat s'était un peu égaré et je voulais rappeler à nos collègues les enjeux de ce que nous allons discuter.

#### Avant l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** Nous abordons l'examen des articles.

Avant l'article 1<sup>er</sup>, je suis saisi de l'amendement n° 36 rectifié portant sur l'intitulé du titre I<sup>er</sup>.

La parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour le soutenir.

**M. Jean-Yves Besselat**, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Je pense que cet amendement ne posera pas de problème à l'Assemblée nationale puisqu'il a pour but de compléter l'intitulé du titre I<sup>er</sup> par les mots suivant : « de la sécurité maritime et du développement de l'emploi maritime ».

Ainsi que vient de le rappeler le rapporteur pour avis, le texte initial du Sénat, quoique de qualité, a été mal compris.

**Mme Marylise Lebranchu.** Mal compris ?

**M. Jean-Yves Besselat**, rapporteur. Il fallait donc l'améliorer sur toute une série de points – j'y reviendrai longuement –, y compris au niveau de l'affichage. En l'occurrence le titre a une grande importance. Il convient en effet d'afficher clairement que les objectifs que nous cherchons à atteindre – je parle sous le contrôle du secrétaire d'État –, sont la sécurité maritime et le développement de l'emploi.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** L'avis du Gouvernement est bien sûr favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Gaubert.

**M. Jean Gaubert.** Quand il s'agit de rédiger un titre, on peut tous se mettre d'accord ; reste à savoir ce que l'on met derrière les mots. On aurait même pu ajouter aussi l'envie de se prémunir contre les raz-de-marées, par exemple. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

**Mme Hélène Tanguy.** N'importe quoi !

**M. Jean Gaubert.** Un titre n'engage pas à grand-chose.

Je veux tout de même rappeler d'abord que, quand on parle de l'emploi maritime, ce peut être de l'emploi au rabais, et tel sera sans doute le cas. Le rapporteur de la commission des affaires sociales, M. Couanau, a très justement évoqué cette possibilité.

Chacun sait bien en effet que, à partir du moment où il y aura le choix entre des emplois qu'on devra payer et contractualiser en fonction du droit français ou européen, et des emplois qui relèveront du droit du pays d'origine du personnel, il suffira d'avoir satisfait à d'autres objectifs de ce texte, notamment au minimum de deux marins français, et les armateurs, qui ont beaucoup milité pour cette loi, n'hésiteront pas à aller chercher ceux qui leur coûteront le moins cher. L'avantage de cette main-d'œuvre étrangère n'est pas d'être mieux formée, plus opérationnelle ou de former un équipage soudé : son seul avantage est de coûter moins cher, donc d'augmenter la compétitivité de l'entreprise – c'est la version officielle – ou, surtout, d'améliorer les profits de certains.

Il faut donc se poser des questions sur le sens des termes « développement de l'emploi » puisqu'en fait il s'agit seulement, dans certains cas, d'avoir la possibilité de recourir à ce que j'ai appelé dans ma motion de procédure « les négriers ». C'est un terme que je maintiens, qui nous ramène à d'autres époques peu glorieuses pour nos civilisations européennes.

**M. Franck Gilard.** Il n'y avait pas que les Européens dans la traite !

**M. Jean Gaubert.** De même ajouter au titre la sécurité maritime, cela ne mange pas de pain non plus. Cependant, dans la réalité, avec des gens de plusieurs nationalités, on risque de revoir des incidents comme ceux que l'on a déjà connus. J'ai déjà évoqué l'exemple du *Bow Eagle*, mais il y en a beaucoup d'autres. On a alors trouvé comme seule explication de la fausse manœuvre qui a abouti à l'éperonnage du *Cistude* et qui a causé quatre morts, le fait que le marin philippin qu'on avait mis à la barre n'avait compris ni les ordres ni les signaux. Je crains qu'avec ce qui nous est proposé, nous ayons beaucoup de cas de marins philippins qui ne comprennent ni les ordres ni les signaux, que ce soit dans des bateaux battant pavillon étranger sur nos mers ou sur nos bateaux dans d'autres mers.

Pour ces raisons, nous considérons, au risque de déplaire à M. le rapporteur – mais ce ne sera ni la première ni la dernière fois – que, bien évidemment, cet intitulé ne peut pas nous satisfaire et ne peut pas recueillir l'unanimité dans cette assemblée.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Ne commet-on pas ici un abus de langage ? On commence en effet par parler de la « création du registre international français » : référence est donc faite au pavillon national. Puis il est question « du développement de l'emploi maritime ». Mais de quel emploi maritime s'agit-il ? Autant que je sache, notre assemblée doit d'abord veiller au développement de l'emploi maritime français – ce qui

ne lui interdit pas de s'intéresser aussi à l'emploi maritime européen –, mais nous ne trouvons ici aucune référence à l'emploi maritime national.

D'autre part, comme notre collègue M. Gaubert, je pense qu'une des causes de l'insécurité maritime est l'hétérogénéité des équipages embarqués sur les navires croisant au large de nos côtes. On sait que ces marins sont censés employer l'anglais. Toutefois la langue internationale est très souple et les ressortissants des différents pays ne parlent pas toujours le même anglais. Relisez les comptes rendus des auditions effectuées par la commission d'enquête sur l'*Erika*, dont j'étais membre, ou par d'autres commissions ayant enquêté sur ce sujet, et vous verrez que cette question linguistique est l'une des sources de l'insécurité.

Parler de « sécurité maritime » et de « développement de l'emploi », sans autres précisions, me paraît donc un abus de langage. Je préférerais qu'on s'en tienne à « création du registre international français ». Au moins, les choses seraient claires.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 36 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme Marylise Lebranchu.** Adopté ? Vraiment ?

#### Article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements identiques, n°s 72, 158, 159, 160, 161 et 273, tendant à supprimer l'article 1<sup>er</sup>.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour présenter l'amendement n° 72.

**M. Jean Gaubert.** Monsieur le président, nous n'avons pas l'intention d'être procéduriers, mais nous ne sommes pas convaincus que les mains se soient levées en nombre suffisant pour que le dernier amendement mis aux voix ait été adopté, et nous serons plus vigilants à l'occasion du prochain scrutin. Il serait bon que nos collègues de la majorité manifestent plus clairement leur enthousiasme pour ce texte. *(Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.** Nous faisons confiance à la présidence !

**M. le président.** Monsieur Gaubert, contentez-vous de défendre votre amendement !

**M. Jean Gaubert.** Monsieur le président, je n'avais pas d'autre but que de réveiller l'hémicycle, afin que chacun puisse prendre ses responsabilités. *(Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

**Mme Claude Greff.** Nous sommes parfaitement réveillés !

**M. le président.** Ce n'est pas à vous de présider la séance !

**M. Jean Gaubert.** Je n'en ai pas la prétention.

**Mme Claude Greff.** Passons plutôt aux choses sérieuses !

**M. Jean Gaubert.** Les choses sérieuses commencent en effet avec l'article 1<sup>er</sup>, que nous proposons de supprimer. Chacun l'a compris, si l'on a songé à créer un nouveau statut, c'est parce que – tout le monde l'a constaté – le TAAF ne donnait pas satisfaction. Comme Marylise Lebranchu l'a souligné cet après-midi en défendant la question préalable, nous ne sommes pas particulièrement fiers de ne pas avoir profité des périodes où nous étions majoritaires pour

réformer ce registre ou pour l'abandonner. Cependant le TAAF n'était pas considéré comme un pavillon français de stricte obédience.

Cette fois, nous allons créer un pavillon qui sera vraiment le nôtre, un pavillon *bis*, puisque vous dites, monsieur le secrétaire d'État, qu'il doit être égal aux autres pavillons européens. Ce faisant, nous allons introduire dans notre droit la possibilité d'avoir, sur des bateaux français, des salariés jouissant de statuts différents, dont certains seront moins payés que les autres. Je sais que cela se fait dans d'autres pays, mais je reste persuadé que nous allons au-devant de difficultés qui ne seront pas seulement de compréhension, mais sociales. Des conflits naîtront, qui compromettront le bon ordonnancement des bateaux.

Il vaudrait mieux supprimer cet article, pour éviter de s'engager dans une direction qui me semble dangereuse pour la marine française.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Gouriou, pour soutenir l'amendement n° 158.

**M. Alain Gouriou.** L'article 1<sup>er</sup>, dans le texte que nous proposera la commission avec l'amendement n° 37 rectifié, précise que le registre international français « a pour objet, dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français ». Mais se souvient-on d'un événement qui s'est produit au cours du dernier trimestre de 2004, lorsque, afin de lutter contre de scandaleuses pollutions maritimes, le Parlement européen a proposé d'aggraver les sanctions à l'encontre des navires dégazant à proximité des côtes européennes et, en particulier, françaises ? Trois pays s'y sont opposés : la Grèce, Malte et Chypre.

Je rappelle pourtant que, au cours du dernier mois, trois bateaux ont été arraisonnés et remorqués jusqu'au port de Brest, afin que leurs commandants soient mis en accusation et jugés pour de tels actes, que l'on peut assimiler à de la piraterie. Connaissez-vous, d'autre part, la nationalité du commissaire chargé, dans la Commission Barroso, des questions maritimes ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Il est français !

**M. Alain Gouriou.** Non, il est maltais.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Non, c'est Jacques Barrot !

**M. Alain Gouriou.** C'est dire le prix que l'on doit attacher à l'harmonisation des politiques communautaires ! Trouver, dans cet article 1<sup>er</sup>, une référence à cette harmonisation ne peut que nous inquiéter : que va-t-il se passer si nous copions systématiquement ce qui se fait ailleurs ?

Quant aux pratiques de certaines compagnies européennes en matière d'emploi et je ne citerai aucun pavillon ni aucune compagnie en particulier – il est de notoriété publique, et facile à constater, que, sur certains navires, la quasi-totalité de l'équipage est issue du tiers-monde, venant des Philippines ou, de manière plus générale, d'Asie.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Et alors ?

**M. le président.** La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour soutenir l'amendement n° 159.

**Mme Marylise Lebranchu.** Cet amendement est défendu.

**M. le président.** Monsieur Bono, l'amendement n° 160 est-il également défendu ?

**M. Maxime Bono.** Oui, monsieur le président.

**M. le président.** Ainsi que l'amendement n° 161 ?

**Mme Marie-Renée Oget.** Il est également défendu.

**M. le président.** La parole est à M. François Liberti pour soutenir l'amendement n° 273.

**M. François Liberti.** Nous avons entendu les arguments des promoteurs de la présente proposition de loi et les vôtres, monsieur le secrétaire d'État. Ils se résument à un slogan : choisir la confiance plutôt que la contrainte au service de l'augmentation de la flotte et du développement de l'emploi. Qu'en est-il, en réalité ?

Le RIF vise en fait simplement à rendre plus attrayante, plus compétitive, l'immatriculation des navires de commerce sous pavillon français. En définitive, votre proposition n'a qu'un seul but : dérouler le tapis rouge aux armateurs tentés par le dépaillonnage. Vous faites en effet des concessions inacceptables, notamment en consacrant pour la première fois en droit français la possibilité de recourir à des entreprises de travail maritime, ou en vous exonérant complètement des dispositions du code du travail maritime.

Pour notre part, nous défendons une autre logique d'harmonisation européenne. Les pays européens seraient d'ailleurs bien inspirés de réfléchir à une harmonisation par le haut – harmonisation des salaires, des protections, des compétences – visant à relever le niveau d'efficacité, de fiabilité, de solidarité des équipages et, bien évidemment – question centrale – la sécurité.

En proposant de supprimer l'article 1<sup>er</sup>, notre amendement entend donc s'opposer à la création d'un registre dégradé.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression ?

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Chacun l'aura compris, ce sont des amendements de principe contre le RIF : les arguments de ses détracteurs ont déjà longuement été exposés au cours de la discussion générale, et nous y avons répondu. Ils n'appellent en tout cas, de ma part, aucun commentaire particulier, si ce n'est que, en s'opposant à la création du RIF, les auteurs de ces amendements me paraissent aller contre le vent. Il me semble au contraire utile de passer à l'examen des articles suivants. Je propose donc à l'Assemblée de rejeter ces amendements.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, je veux auparavant formuler quelques observations pour répondre aux orateurs qui viennent de s'exprimer.

Nous pourrions, pour commencer, nous accorder sur un point : les amendements adoptés par les commissions mettent fin à la possibilité, qui avait été envisagée par le Sénat, donnée à des entreprises de travail maritime de s'établir dans notre pays. Cessons donc d'en parler. L'adoption de ces amendements en séance publique ne me paraît pas douteuse, et le sujet sera alors totalement clos.

Monsieur Gaubert, en ce qui concerne la coexistence de deux statuts différents pour les marins embarqués sur un même navire, le registre TAAF n'introduit strictement aucune innovation par rapport au registre Kerguelen, si ce

n'est que, désormais, les marins non européens bénéficieront d'une véritable protection sociale. C'est la seule différence aux plans juridique et social.

Vous pouvez regretter d'être restés inactifs depuis 1987 et de n'avoir pas supprimé le Kerguelen, mais ces remords sont bien tardifs et les gouvernements que vous avez soutenus se sont parfaitement accommodés de la situation.

Pour ce qui est de la sécurité maritime, j'ai déjà dit – et les rapporteurs l'ont répété – que nous espérons, grâce au RIF, voir plusieurs dizaines de navires nouvellement immatriculés en France, chiffre à mettre en rapport avec les centaines de milliers de navires qui croisent le long de nos côtes. L'amélioration de la sécurité maritime sera incontestable pour les navires battant pavillon français, mais la question de la sécurité maritime reste entière pour les bateaux naviguant sous d'autres pavillons. En tout état de cause, on ne peut que souhaiter le développement des pavillons européens. Même si d'autres pays s'y sont mis, le travail qui reste à faire est considérable.

J'ai senti, à plusieurs reprises, un brin de condescendance à l'égard des équipages non européens, lorsque vous avez parlé de leur hétérogénéité. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. François Liberti.** Sûrement pas !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Je tiens à dire que, dans ces équipages, on trouve des gens bien formés, parfaitement responsables et qualifiés. J'ai eu l'occasion d'en rencontrer : je voudrais rendre hommage au professionnalisme de la plupart d'entre eux.

Il y a certes des équipages non qualifiés et irresponsables, mais ce n'est pas une raison pour émettre des opinions par trop générales et quelque peu déplacées à leur égard.

**M. François Liberti.** Ce ne sont pas les équipages qui sont irresponsables ! Ce sont ceux qui les font naviguer dans de telles conditions !

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Pour ce qui est des dispositifs européens, monsieur Gouriou, vous évoquez l'opposition de la Grèce, de Malte et de Chypre à un projet de directive, mais vous ne racontez pas la fin de l'histoire : la France, notamment, a obtenu que ces trois pays renoncent à leur opposition, et la directive créant des sanctions pénales en cas de pollution maritime a été adoptée en février dernier par le Parlement européen. Elle prévoit que, à l'horizon de cinq ans, tous les pays membres, y compris les nouveaux entrants que sont Malte et Chypre, devront adopter un dispositif de sanctions pénales, avec des minima fixés par la directive, ce qui constituera une véritable dissuasion contre les pollutions volontaires ou résultant de négligences graves. C'est ainsi que se construit l'Europe, notamment grâce à l'action de notre pays.

Les règles applicables à la flotte européenne sont, vous le savez, de plus en plus contraignantes : nous avons désormais l'obligation de contrôler 25 % des navires. Cette obligation est respectée par la France, et elle le sera par tous les États européens. En outre, le prochain paquet *Erika* portera sur le renforcement du contrôle de l'État du pavillon, pour l'ensemble de la flotte européenne, qui est devenue, avec l'entrée récente d'un certain nombre de pays, la première flotte de commerce mondiale.

Voilà de vrais sujets de sécurité maritime : ne cherchez pas de mauvais prétextes pour refuser le RIF.

**M. le président.** La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

**Mme Marylise Lebranchu.** On ne peut pas se contenter de se féliciter, suite à notre débat en commission, qui a été, il est vrai, essentiel, qu'il ne puisse plus y avoir de société de *manning* sur le territoire français : heureusement ! Comment d'ailleurs aurait-on pu garder la possibilité de créer en France de telles sociétés alors que le code du travail, notamment, interdit de louer de la main-d'œuvre ?

La majorité elle-même s'est battue contre le tâcheronnage dans le bâtiment, par exemple, au motif qu'il constituait une location de main-d'œuvre, ce qui ne pouvait exister sur le territoire français.

Nous sommes donc tous logiques avec nous-mêmes : il ne peut y avoir de location de main-d'œuvre en France, et une majorité existe ici à l'Assemblée nationale pour ne pas ouvrir une brèche à ce sujet par le biais du RIF. Je ne comprends d'ailleurs pas comment le Sénat a pu oublier cet aspect de la question. Nombre de sénateurs, parmi lesquels l'actuel Premier ministre, se sont en effet battus contre les sociétés de tâcheronnage et de location de main-d'œuvre.

Néanmoins ce n'est pas parce que ces sociétés n'existent pas sur le territoire français que nous n'avons plus d'inquiétude à avoir. En effet, le texte ouvre la possibilité aux armateurs français battant pavillon français d'utiliser les sociétés de main-d'œuvre d'autres pays. Sur ce point, monsieur le secrétaire d'État, ce n'est pas faire montre de condescendance que de reconnaître qu'il y a des pays où le droit du travail et la protection sociale sont bien moins favorables que les nôtres, des pays où, malheureusement, la formation des marins n'est pas la hauteur de ce que l'on est en droit d'attendre, des pays, enfin, où les marins, même bien formés, ont des conditions de travail telles qu'au bout de quelques mois leurs conditions physiques et morales deviennent catastrophiques.

Au lieu de vous féliciter que l'on n'ait pas autorisé les sociétés de *manning* en France, reconnaissez plutôt que ce texte donne aux armateurs le droit d'y recourir. C'est cette reconnaissance officielle qui nous choque.

S'agissant du pavillon Kerguelen, je pense qu'il aurait pu évoluer et je regrette que nous ne l'ayons pas réformé. Je rappelle qu'à l'époque ce pavillon avait, pour l'essentiel, été créé, dans le cadre de l'élaboration de l'Europe bleue, afin d'éviter des pavillons de complaisance et de justifier l'aide à la construction navale et certaines autres dispositions fiscales ; tous les tenants de cette négociation sont encore dans vos têtes. Aussi, monsieur le secrétaire d'État, quand je vous entends dire que le RIF offre une meilleure protection que le pavillon Kerguelen, je me demande pourquoi vous n'avez pas simplement réformé celui-ci.

Selon vous, le RIF ne permettra que quelques dizaines de nouvelles immatriculations en France. Je ne vois donc pas où est le gain pour la France et pour l'Europe de l'emploi d'à peu près cinquante marins à de telles conditions sociales. Il aurait mieux valu entamer une négociation sur un pavillon européen. Avec ce texte, nous ne serons plus en position de force pour le faire.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Gouriou.

**M. Alain Gouriou.** Il ne me paraît pas très honnête, monsieur le secrétaire d'État, de nous accuser de traiter d'incompétents des marins étrangers. Cela n'est pas dans vos habitudes.

Nous nous rappelons fort bien du *Prestige*, ce bateau qui a fait naufrage, dont le commandant était de nationalité indienne : la commission d'enquête n'a relevé aucune faute

professionnelle de la part de cet officier. Vous voyez bien qu'il n'y a aucune condescendance de notre part vis-à-vis de ces équipages.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 72, 158, 159, 160, 161 et 273.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour présenter l'amendement n<sup>o</sup> 37 rectifié.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Cet amendement tend à rédiger ainsi l'article 1<sup>er</sup> : « Le registre d'immatriculation dénommé "registre international français" a pour objet, dans le cadre de l'harmonisation des politiques communautaires, de développer l'emploi maritime et de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes par la promotion du pavillon français. »

Cette rédaction de l'article 1<sup>er</sup> a déjà fait l'objet de longs développements et elle n'appelle pas de ma part de commentaire supplémentaire sinon pour demander à l'Assemblée de l'adopter.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Gaubert.

**M. Jean Gaubert.** Cette réécriture de l'article 1<sup>er</sup> me donne l'occasion de revenir sur les fameuses sociétés de *manning*.

Vous nous dites, monsieur le secrétaire d'État, que l'on n'en aura pas sur notre territoire. C'est un progrès, et nous sommes tous d'accord pour le reconnaître. Cependant, accepter que des armateurs français puissent y recourir, n'est-ce pas courir le risque de les encourager à limiter le recours à du personnel français ? Alors que la majorité des employeurs rechigne à gérer le personnel, ceux-ci n'auront-ils pas tendance à faire ainsi appel à des sociétés écran ?

Accepter que des sociétés de *manning* interviennent au profit d'armateurs français, c'est faire en sorte que, à qualification égale, le personnel originaire de l'extérieur de l'Union européenne sera privilégié. C'est aller à l'inverse de ce que nous recherchons.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 37 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, ce texte devient l'article 1<sup>er</sup>.

## Article 2

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements identiques, n<sup>os</sup> 73, 163, 164, 165, 166 et 274, tendant à supprimer l'article 2.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 73.

**M. Jean Gaubert.** Il y a au moins un problème de rédaction dans cet article, en dehors même du fait que nous souhaitons le supprimer. On exclut en effet de son bénéfice les navires transporteurs de passagers qui évoluent dans les eaux communautaires, mais aussi les caboteurs qui évoluent dans les eaux françaises.

Je ne comprends pas bien la logique : en effet, ce sont alors tous les navires qui évoluent dans les eaux communautaires qui devraient être exclus. On ne peut avoir, d'un côté, les caboteurs exploités sur le territoire français et, de l'autre, les transbordeurs assurant les relations intracommunautaires.

**M. le président.** Les amendements n<sup>os</sup> 163 et 164 sont défendus.

La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 165.

**M. Maxime Bono.** L'article 2 exclut du bénéfice de ses dispositions les navires transporteurs de passagers assurant les lignes régulières intracommunautaires. Les navires transporteurs de passagers sur des lignes extracommunautaires sont bel et bien concernés par le RIF.

Nous demandons donc la suppression de cet article d'autant que la distinction entre le personnel navigant et personnel non navigant, que l'on retrouve un peu plus loin, risque d'encourager le dumping fiscal dans l'exploitation de ces navires transporteurs de passagers desservant des lignes régulières extracommunautaires.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 166 est défendu.

La parole est à M. François Liberti, pour présenter l'amendement n<sup>o</sup> 274.

**M. François Liberti.** Cet amendement est cohérent avec le précédent qui demandait la suppression pure et simple de l'article 1<sup>er</sup> portant création du registre international français.

Je saisis l'occasion qui m'est ainsi donnée pour revenir sur les faibles éléments concédés lors des réunions tripartites de conciliation, que l'on a déjà évoquées et qui ont permis d'aboutir au texte que nous examinons aujourd'hui.

Force est de constater que l'architecture du texte initial n'a pas été bouleversée. L'intersyndicale n'a d'ailleurs jamais été demandeuse de ce projet de loi : elle n'a consenti à participer aux réunions que pour limiter les dégâts en apportant des améliorations à un texte qu'elle juge néanmoins inacceptable. Nous reviendrons d'ailleurs en temps utile sur le quiproquo né de la notion d'effectif d'exploitation.

Les marins français refusent massivement le projet de RIF, comme en témoignent les grèves observées depuis quelques mois. Ce matin encore, des marins ont bloqué le tunnel sous la Manche, le port de Calais, et les liaisons avec la Corse pour protester contre le projet de nouveau pavillon. La marine marchande est pour sa part en grève pour une période de vingt-quatre heures reconductible.

Vous auriez pu, monsieur le secrétaire d'État, mettre à profit le report du texte pour revoir votre copie et vous mettre enfin à l'écoute de tous ces personnels. Il n'en a rien été, et c'est bien regrettable.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur ces six amendements de suppression ?

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Avis défavorable.

Pour répondre à la question de M. Gaubert, je rappelle que les navires transporteurs de passagers sur les lignes intracommunautaires ne souhaitaient pas être immatriculés au RIF, qui inclut en revanche le cabotage international.

Ne nous plaignons pas si quelques-uns de ces transporteurs demandent à intégrer le RIF.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Même avis.

S'agissant du cabotage national, c'est la réalité de la concurrence extracommunautaire qui nous a guidés. Le cabotage intracommunautaire n'est pas borné comme peut l'être le transport de passagers qui, lui, est limité à des lignes parfaitement identifiées. C'est ce qui explique cette apparente différence de traitement.

Pour en revenir au registre Kerguelen, madame Lebranchu, vous avez alors accepté le recours à des entreprises de travail maritime. Les pavillons *bis* européens ouvrent d'ailleurs tous cette possibilité à leurs armateurs.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n<sup>os</sup> 73, 163, 164, 165, 166 et 274.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 38, deuxième rectification.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Cet amendement tend simplement à clarifier la rédaction de l'article 2 qui définit l'objet de la loi. Il n'est donc pas utile, après tous les débats que nous avons eus, que j'y revienne sinon pour préciser que les navires armés à la plaisance sont ici des navires professionnels – de plus de vingt-quatre mètres –, ce qui n'était pas le cas dans le texte initial.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n<sup>o</sup> 38, deuxième rectification.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** En conséquence, l'article 2 est ainsi rédigé et les amendements n<sup>os</sup> 146 de M. Kergueris, 99 de M. Gaubert, 223 de M. Le Drian, 224 de M. Cocquempot, 225 de Mme Andrieux et 226 de Mme Oget tombent.

#### Après l'article 2

**M. le président.** Je suis saisi d'un amendement n<sup>o</sup> 39, portant article additionnel après l'article 2.

La parole est à M. le rapporteur, pour le soutenir.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** En fait, il s'agit d'un amendement d'organisation du texte.

L'amendement n<sup>o</sup> 39 vise à définir le champ des personnes soumises à la présente proposition de loi dès le titre I<sup>er</sup> et non à l'article 10, dans le titre II, comme c'est actuellement le cas, afin de n'inclure dans le champ du titre II que les navigants résidant hors de France.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Favorable.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Gaubert.

**M. Jean Gaubert.** Cet amendement est beaucoup moins anodin que ne semble vouloir le faire croire le rapporteur. En fait, il définit, par omission, une autre catégorie de personnel : en définissant ceux qui ont la qualité de navigant, on exclut ceux qui n'ont pas la qualité de navigant, en particulier des personnels de service qu'on trouve sur

certaines bateaux, y compris sur les navires qui sont affectés prioritairement au transport de fret, mais qui transportent souvent, on le sait, des passagers en complément.

Le service aux passagers n'est pas concerné par cet amendement. Cela veut dire qu'il sera également exclu. On crée en fait une sous-catégorie. Les femmes apprécieront puisque ce sont elles qui assurent souvent les services aux passagers, même sur ces bateaux.

Ce texte crée, nous l'avons déjà souligné, plusieurs catégories : la catégorie reine, les deux Français qui seront embauchés ; la sous-catégorie des Européens, qui bénéficieront du même statut ; la sous-catégorie composée de salariés non pas de l'armateur mais de la société de *manning* qui aura passé un contrat avec l'armateur, nous en avons déjà beaucoup parlé ; enfin, la catégorie qui comprendra le personnel de bord autre que les navigants tels qu'ils ont été définis aujourd'hui, qui jouira d'un statut lequel n'est, lui, défini nulle part.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 39. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

(*L'amendement est adopté.*)

**M. Jean Gaubert.** Nous n'avons pas eu de réponse du rapporteur.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Nous nous sommes déjà exprimés.

**Mme Marylise Lebranchu.** C'est un scandale !

**M. François Brottes.** Il ne faut pas agir comme ça !

**M. Jean Gaubert.** Monsieur le président...

**M. le président.** Monsieur Gaubert, vous pouvez interpellier le Gouvernement, mais je ne peux pas le forcer à vous répondre.

**M. Jean Gaubert.** Monsieur le président, au nom de mon groupe, je demande une suspension de séance pour permettre au Gouvernement et au rapporteur d'affûter leurs arguments et de répondre aux questions qui leur sont posées. Le rapporteur considère que son amendement est anodin.

**M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.** Il n'a pas dit ça !

**M. Jean Gaubert.** Je crois que j'ai posé une vraie question sur ces personnels de bord qui ne sont traités d'aucune façon dans ce texte. Il est nécessaire qu'on y réponde. Je demande une suspension de séance.

**M. le président.** La séance est suspendue pour quelques minutes.

#### Suspension et reprise de la séance

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

(*La séance, suspendue le mercredi 23 mars 2005 à zéro heure quinze, est reprise à zéro heure vingt.*)

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

La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Il n'était pas du tout dans mes intentions, ni dans celles du rapporteur au demeurant, de ne pas répondre à la question posée par M. Gaubert. Simplement, nous n'avions pas saisi un interrogatoire d'autant que la définition retenue par M. Besselat se borne à reprendre exactement un décret de 1967 qui définit les navigants.

J'ai exprimé un avis favorable à cet amendement, considérant qu'il était bien de rappeler cette définition dans le texte, mais j'aurais pu aussi faire remarquer qu'il ne changeait rien au droit existant. D'autres catégories de personnels qui peuvent servir à bord de navires ne font pas partie des navigants, selon la tradition juridique française. Les plus nombreux d'entre eux travaillent sur des navires qui exploitent des liaisons intracommunautaires, comme vous le savez, qui ne sont pas concernés par le RIF.

Cela étant la définition juridique du navigant proposée ici est classique.

**M. le président.** La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

**Mme Marylise Lebranchu.** J'interviens trop tard parce que l'amendement est déjà voté, mais je voudrais évoquer une question qui ne manquera pas de se poser quand nous allons aborder la discussion sur la différence entre la fiche d'effectif et le personnel réellement embarqué.

Je comprends parfaitement ce que vient de dire le secrétaire d'État sur la définition ancienne des navigants, mais nous savons tous, pour nous être intéressés un peu au recrutement des marins français, communautaires ou étrangers, qu'un certain nombre de compétences requises sont issues de formations qui ne sont pas *a priori* des formations maritimes ; je pense par exemple aux techniciens informaticiens chargés de l'entretien du matériel embarqué. Il sera donc extrêmement difficile de faire la part des choses entre la fiche technique et l'ensemble des personnels embarqués pour calculer les fameux pourcentages dans la mesure où ces métiers initiaux permettront d'avoir à bord des gens qui ont une autre qualification que celle des navigants. Il faudra démontrer et avoir des inspections fines pour démontrer qu'un tel est bien à bord pour entretenir le matériel de bord, que tel autre est à bord parce qu'il s'occupe d'une liaison satellite ; on citait à l'instant le bateau de France Télécom, on pourrait aussi citer les bateaux de la recherche scientifique qui embarquent des chercheurs qui ne sont pas concernés par le statut de navigant.

Toutefois, ce qui me gêne le plus, c'est que, alors que nous nous sommes attachés à éviter le tacheronnage d'une manière globale en France, l'embauche de travailleurs indépendants sans lien direct avec les fonctions de navigation – lesquels ? comment ? pourquoi ? quand ? qui ? – revient à inscrire dans la loi la difficulté de l'inspection de la fiche. Nous aurions dû, au contraire, améliorer la définition du navigant plutôt que de recouler dans le marbre une définition qui ne nous convient pas.

**M. le président.** La parole est à Daniel Paul.

**Daniel Paul.** Monsieur le secrétaire d'État, vous avez dit que cette définition figurait déjà dans les textes.

**Mme Marylise Lebranchu.** Pourquoi l'écrire à nouveau alors ?

**M. Daniel Paul.** Si, vraiment, cet amendement n'apporte rien d'autre qu'une confirmation de ce qui existe jusqu'à présent, je n'en vois pas l'intérêt.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Il a été voté.

**M. Daniel Paul.** Je me méfie peut-être à tort, mais je me demande si cette volonté de l'écrire à nouveau ne cache pas quelque chose. En effet les mots ont un sens : « Les travailleurs indépendants et les salariés sans lien direct avec ces fonctions » – c'est-à-dire les fonctions affectées à la marche, à la conduite, à l'entretien ou à l'exploitation du



navire – « bénéficient toutefois des dispositions relatives au rapatriement » – ce sont donc des gens qui ont été recrutés dans d'autres pays, hors de l'Union européenne sans doute – « et au bien-être en mer » – c'est-à-dire des gens qui sont à bord des navires – « et dans les ports », c'est-à-dire des gens à bord du navire toujours dans le port ou éventuellement dans les bureaux des compagnies qui sont situés dans les ports.

Je vois dans cette définition une extension possible du rôle de ces travailleurs indépendants et de ces salariés qui me paraît troublante. J'aimerais, soit que vous retiriez cet amendement parce qu'il est redondant avec ce qui existe jusqu'à présent...

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Il est déjà voté !

**M. Daniel Paul.** ... soit que vous nous précisiez ce que signifie cette deuxième phrase.

**M. le président.** Je vous rappelle, monsieur Paul, que l'amendement a déjà été adopté.

La parole est à M. le rapporteur, pour une ultime précision.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Je tiens à dire à notre collègue Paul qu'il n'y a aucune intention cachée.

**M. Daniel Paul.** Le diable est souvent dans le détail, monsieur le rapporteur.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Je le répète : cet amendement vise à définir le champ des personnes soumises à la présente proposition de loi dès le titre I<sup>er</sup> et non à l'article 10, comme c'est actuellement le cas, afin de n'inclure dans le champ du titre II que les navigants résidant hors de France.

Nous réorganisons le texte en deux parties : une première sur les navigants résidant en France et une seconde sur les navigants résidant hors de France exclusivement. C'est tout. La discussion peut donc être close, d'autant que, comme l'a rappelé le président, le vote a déjà eu lieu.

**M. le président.** Nous allons en effet aborder l'examen de l'article 3.

**M. Maxime Bono.** Monsieur le président, j'aimerais répondre au rapporteur.

**M. le président.** Monsieur Bono, je n'étais pas obligé de laisser cette discussion se dérouler après le vote de l'amendement. Je crois que celle-ci a été assez longue et que personne ne peut m'accuser de restreindre le temps de parole.

### Article 3

**M. le président.** Je suis saisi de six amendements identiques, n<sup>os</sup> 74, 168, 169, 170, 171 et 276, tendant à supprimer l'article 3.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 74.

**M. Jean Gaubert.** Monsieur le président, nous déplorons que vous n'ayez pas accepté de donner la parole à notre collègue Maxime Bono. Certes, on peut avoir un impératif de temps, mais nous avons montré, depuis le début de ce débat, cet après-midi, que nous ne cherchions pas à faire de l'obstruction. Ainsi, nous aurions pu, les uns et les autres, nous exprimer beaucoup plus longuement sur les motions de procédure.

**M. le président.** Personne n'a parlé d'obstruction.

**M. Jean Gaubert.** Alors que vous avez considéré que la discussion était close, je voulais vous faire observer que nous avons fait preuve jusqu'à présent de bonne volonté. Et si celle-ci se manifeste aussi sur les bancs de la majorité, nous poursuivrons ainsi jusqu'à la fin de ce débat. Il n'en reste pas moins que de vraies questions se posent et que nous attendons des réponses pour nous éclairer.

Notre amendement n<sup>o</sup> 74 vise donc à supprimer l'article 3. Certes, cet article affiche de bonnes intentions. Rappelons-en les termes : « Les navires immatriculés au registre international français sont soumis à l'ensemble des règles de sécurité et de sûreté maritimes » – c'est une évidence –, « de formation des navigants et de protection de l'environnement applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux de la France. »

Cependant à quoi sert d'affirmer que la formation des navigants sera strictement contrôlée s'il n'y a à bord que deux ressortissants français et même si ceux-ci auront, bien sûr, bénéficié d'une formation dispensée par notre pays ? De quelle façon assurera-t-on la formation – initiale et continue – des salariés mis à disposition par les sociétés de *manning* ? Il est illusoire de faire croire qu'on pourra exiger de l'armateur une formation sûre, permanente et régulière de salariés qui ne seront pas les siens. On nage en pleine contradiction.

Dans l'attente d'avoir des explications, nous demandons la suppression de cet article.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Gouriou, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 168.

**M. Alain Gouriou.** Il est défendu.

**M. le président.** La parole est à Mme Marilyse Lebranchu, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 169.

**Mme Marilyse Lebranchu.** Préalablement, monsieur le président, je souhaiterais savoir ce que sont devenus nos amendements n<sup>os</sup> 223, 224, 225 et 226 à l'article 2.

**M. le président.** Ils sont tombés du fait de l'adoption de l'amendement n<sup>o</sup> 38, deuxième rectification, qui a réécrit l'article 2.

**Mme Marilyse Lebranchu.** S'agissant de l'article 3, j'approuve les intentions affichées, mais comment pourra-t-on vérifier la formation initiale d'équipages majoritairement recrutés par des sociétés de louage de main-d'œuvre ? Comment, dans de telles conditions, la protection de l'environnement pourra-t-elle être assurée ? Votre réponse, monsieur le secrétaire d'État, figurera au *Journal officiel*.

**M. le président.** La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 170.

**M. Maxime Bono.** Défendu.

**M. le président.** L'amendement n<sup>o</sup> 171 est également défendu.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 276.

**M. Daniel Paul.** Si vous le permettez, monsieur le président, je défendrai en même temps l'amendement n<sup>o</sup> 275.

Ces amendements se justifient en effet tous deux par l'insuffisance des éléments définissant le régime général du registre international français. Nous n'y trouvons pas notamment la référence explicite au code du travail maritime. La

suppression de l'article 3 aurait le mérite de rendre cette référence plus explicite encore, le silence de la loi valant renvoi aux textes existants.

Vous n'avez pas voulu demeurer silencieux sur ce point et expliciter les règles auxquelles seront soumis les navires immatriculés au RIF, mais ce n'est pas dans ce qui aurait pu être un louable souci de pédagogie puisque vous faites sciemment l'impasse sur le rappel des règles relatives au droit syndical et des conventions collectives de la branche. L'article 3 illustre l'objectif que vous poursuivez : rendre caduc le droit du travail maritime.

De fait, votre texte prévoit, concernant les navigants résidant hors de France, des régimes d'emploi et de protection sociale qui seront *a minima* alignés sur les conventions internationales de l'OIT et de l'OMI, lesquelles sont largement en deçà de notre propre législation. Il en va de même pour le régime des congés payés et l'organisation du temps de travail, qui sont largement assouplis. Et si vous ramenez la durée maximale d'embarquement de neuf à six mois, c'est pour immédiatement ajouter que cette durée « peut être portée à neuf mois » et éventuellement prolongée encore d'un mois ou plus pour des motifs liés à l'exploitation des navires.

À ces concessions faites aux armateurs, à votre logique de renvoi à des accords collectifs, méthode pernicieuse quand on sait les moyens de pression dont disposent les armateurs, nous répondons par l'exigence d'une application des dispositions du seul texte commun à tous et à ce titre incontestable : le code du travail maritime.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission sur les six amendements de suppression ?

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Nous ne sommes pas surpris que nos collègues socialistes et communistes manifestent ici, une fois de plus, leur hostilité au RIF. La commission a repoussé ces amendements de suppression.

Elle a d'ailleurs adopté l'amendement n° 40 qui vise à préciser que les navires immatriculés au RIF sont également soumis, dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail, à l'ensemble des règles applicables en vertu de la loi française, de la réglementation communautaire et des engagements internationaux. Il s'agit d'étoffer l'éventail des règles qui, à bord des navires immatriculés au RIF, devront être identiques à celles en vigueur sur les autres navires français. L'article 3 ne faisait allusion qu'aux règles de sécurité et de sûreté maritimes, de formation des navigants et de protection de l'environnement. J'espère que ces garanties supplémentaires vont couper court aux critiques : le RIF ne sera pas un nouveau pavillon de complaisance. Tout le monde devrait approuver l'amendement n° 40.

Monsieur Paul, les problèmes que vous avez évoqués seront largement examinés dans la suite du débat.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Avis défavorable aux amendements de suppression. L'article 3 présente en effet un réel intérêt puisqu'il tend à rendre applicable au pavillon RIF les normes françaises de droit commun, sensiblement plus contraignantes que la plupart des règles européennes et mondiales. En matière de protection de l'environnement, par exemple, les sanctions pénales encourues en cas de pollution volontaire ou de négligences graves de la part d'un capitaine de navire seront plus sévères que sous n'importe quel autre pavillon. Nous offrons une garantie supplémentaire de sécurité maritime en luttant contre les pollutions.

Il en est de même en matière de formation. À cet égard je rappelle qu'il existe des brevets reconnus au plan international. Pour les navires immatriculés au RIF, le contrôle de la détention de ces titres par l'ensemble des personnels navigants sera fait sous l'autorité de l'administration française comme pour les navires battant pavillon français.

L'article 3 a donc une traduction très concrète en termes de sécurité, de qualité de formation et de sûreté. Il a une portée juridique forte.

**M. le président.** Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 74, 168, 169, 170, 171, 276.

*(Ces amendements ne sont pas adoptés.)*

**M. le président.** La parole est à M. Aimé Kergueris, pour soutenir l'amendement n° 117.

**M. Aimé Kergueris.** Je le retire.

**M. le président.** L'amendement n° 117 est retiré.

J'en viens donc à l'amendement n° 40 de la commission, déjà défendu par M. le rapporteur.

**M. Jean Gaubert.** Monsieur le président, nous demandons une suspension de séance de quelques minutes car nous souhaitons sous-amender cet amendement.

#### Suspension et reprise de la séance

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

*(La séance, suspendue à zéro heure quarante, est reprise à zéro heure cinquante.)*

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

La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

**Mme Marylise Lebranchu.** Nous nous trouvons face à un double problème technique et politique, ce qui est toujours compliqué quand il s'agit de droit. Nous avons en effet déposé, à l'article 2, un amendement important, l'amendement n° 99, auquel avaient travaillé de nombreux collègues, qui visait à exclure de la possibilité d'immatriculation au registre international français les navires appartenant à des entreprises publiques ou à des entreprises dont l'État est actionnaire principal.

Cet amendement a été repoussé par la commission des affaires économiques. J'ignore s'il a été examiné par la commission des affaires sociales. Quoi qu'il en soit, il me semble important qu'il soit discuté en séance publique.

Dans le feu de la discussion, j'ai levé la main trop tard et je n'ai pas compris assez vite que l'amendement tombait du fait de l'adoption d'un amendement de la commission qui réécrit l'article 2, probablement pour d'autres raisons.

Je demande donc au rapporteur de permettre l'examen d'un amendement qui le reprendrait à l'article 3. Dans le cas inverse, nous rechercherions une solution permettant d'introduire l'amendement sur un autre article du texte.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Puisque le règlement me le permet, je fais volontiers droit à la demande de Mme Lebranchu.

**Mme Marylise Lebranchu.** Merci.

**M. François Liberti.** Beau geste !

**M. le président.** En fait je suis donc saisi non d'un sous-amendement à l'amendement n° 40, mais d'un nouvel amendement qui prend le numéro 294.

Peut-on considérer qu'il est défendu, madame Lebranchu ?

**Mme Marylise Lebranchu.** Oui.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Avis défavorable. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

**M. François Liberti.** Vous n'aurez pas poussé la mansuétude très loin, monsieur le rapporteur ! (*Sourires.*)

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Cet amendement tend en effet à exclure du bénéfice du RIF des navires comme *France Télécom Marine* ou *Gaz Océan*, qui appartiennent à des entreprises publiques ou à des entreprises dont l'État est actionnaire principal, au motif que celles-ci ne doivent pas s'exonérer de l'application du droit social français. Un tel dispositif me paraît dangereux au sens où il risque de contraindre ou du moins d'inciter ces compagnies à immatriculer leurs navires à l'étranger, ce qui s'est déjà vu.

**M. Jean Gaubert.** Il ne manquerait plus que cela !

**M. Alain Gouriou.** Ce serait la meilleure !

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Il faut plutôt inciter ces entreprises publiques autant que les autres à rester sous pavillon français en bénéficiant du RIF. Voilà pourquoi je suis si défavorable à cet amendement, malgré tout le plaisir que j'ai à débattre avec Mme Lebranchu.

**M. le président.** Je constate en effet que le rapporteur a fait preuve de fair-play en accordant à celle-ci la possibilité de défendre cet amendement.

Sur le vote de l'amendement n° 294, je suis saisi par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Si un scrutin public a été demandé sur cet amendement, il faut croire que le fair-play ne fonctionne que dans un sens. (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. François Brottes.** Que signifie cette remarque ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Je partage l'avis du rapporteur. Je ne crois pas en effet que nous puissions établir une différence juridique selon qu'un navire appartient ou pas à une entreprise dont l'État est actionnaire principal. Le contour d'une telle notion n'est pas facile à définir et il serait malvenu de se fonder sur ce critère de détention dans le cadre d'un texte dont l'objet est strictement maritime.

**M. le président.** La parole est à M. Alain Gouriou.

**M. Alain Gouriou.** Je remercie M. le rapporteur d'avoir accepté de lever la forclusion.

Dans notre esprit, les choses sont claires. En effet M. le ministre et M. le rapporteur savent mieux que nous que des navires dépendent directement de certains ministères – je pense à celui de l'IFREMER ou à celui de Météo-France –, sans parler de *France Télécom Marine*.

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** France Télécom est aujourd'hui une entreprise privée !

**M. Alain Gouriou.** C'est vrai, mais, pour l'heure, l'État en est largement actionnaire. Ces navires relevant évidemment du code maritime général, il nous semble important que cet amendement soit adopté.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Paul.

**M. Daniel Paul.** Alors que, dès demain, nous débattons en deuxième lecture du projet de loi d'orientation sur l'énergie, nous apprenons que Gaz de France pourra immatriculer ses navires – par exemple *Gaz Océan* – au RIF.

On nous certifie depuis des mois que Gaz de France restera une entreprise publique, même si son capital va être ouvert à 30 %. Nous avons eu à ce sujet la parole du ministre de l'industrie et du ministre alors en charge de l'économie et des finances, M. Sarkozy. Pourtant, le navire de Gaz de France va pouvoir passer sous un autre registre que le registre national. Si l'on insistait trop, il pourrait même dépavillonner !

Je pense, monsieur le secrétaire d'État, que vous devriez reconsidérer votre position, sans quoi nous demanderons au ministre de l'industrie des explications, au plus tard dans la nuit de mercredi à jeudi, sur la façon dont il envisage les relations entre une compagnie nationale comme Gaz de France et certains de ses outils, en l'occurrence ses navires.

**M. le président.** Nous allons maintenant procéder au scrutin qui a été annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je vais donc mettre aux voix l'amendement n° 294.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

**M. le président.** Le scrutin est ouvert.

**M. le président.** Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	46
Nombre de suffrages exprimés .....	46
Majorité absolue .....	24
Pour l'adoption .....	14
Contre .....	32

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

**M. le président.** L'amendement n° 40 a été défendu par M. le rapporteur.

Le Gouvernement a donné un avis favorable.

Je le mets aux voix.

(*L'amendement est adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 275 a déjà été défendu par M. Daniel Paul.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Jean-Yves Besselat, rapporteur.** Défavorable.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.** Même avis.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 275.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 3, modifié par l'amendement n° 40.

*(L'article 3, ainsi modifié, est adopté.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à une prochaine séance.

2

### ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES

**M. le président.** Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la proposition de M. Daniel Paul tendant à la création d'une commission d'enquête sur l'ouverture à la concurrence des services publics dans les secteurs de l'énergie, des postes et télécommunications et des transports ferroviaires :

Rapport, n° 2151, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

À quinze heures, deuxième séance publique :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, n° 1287, relative à la création du registre international français :

Rapport, n° 2039, de M. Jean-Yves Besselat, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire ;

Avis, n° 2035, de M. René Couanau, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Discussion, en deuxième lecture, du projet d'orientation sur l'énergie, n° 1669 :

Rapport, n° 2160, de M. Serge Poignant, au nom de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

À vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la deuxième séance.

La séance est levée.

*(La séance est levée à une heure.)*

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

JEAN PINCHOT

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la 3<sup>e</sup> séance

### du mardi 22 mars 2005

#### SCRUTIN (n° 765)

*sur l'amendement n° 294 de Mme Lebranchu à l'article 3 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (interdiction d'immatriculation au registre international français des navires appartenant à des entreprises publiques).*

Nombre de votants .....	<b>46</b>
Nombre de suffrages exprimés .....	<b>46</b>
Majorité absolue .....	<b>24</b>
Pour l'adoption .....	<b>14</b>
Contre .....	<b>32</b>

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### Groupe U.M.P. (363) :

*Pour* : 1. – M. René **Couanau**.

*Contre* : 32 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

*Non-votants* : MM. Yves **Bur** (président de séance) et Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

##### Groupe socialiste (149) :

*Pour* : 10 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

##### Groupe Union pour la démocratie française (31).

##### Groupe communistes et républicains (22) :

*Pour* : 3 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

##### Non-inscrits (12).



## ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	<b>DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>03</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>114,90</b>
<b>33</b>	Questions..... 1 an	<b>80,60</b>
<b>83</b>	Table compte rendu.....	<b>21,90</b>
<b>93</b>	Table questions.....	<b>17,40</b>
	<b>DÉBATS DU SÉNAT :</b>	
<b>05</b>	Compte rendu..... 1 an	<b>97,30</b>
<b>35</b>	Questions..... 1 an	<b>62,00</b>
<b>85</b>	Table compte rendu.....	<b>18,60</b>
<b>95</b>	Table questions.....	<b>12,30</b>
	<b>DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :</b>	
<b>07</b>	Série ordinaire ..... 1 an	<b>576,80</b>
<b>27</b>	Série budgétaire..... 1 an	<b>69,30</b>
	<b>DOCUMENTS DU SÉNAT :</b>	
<b>09</b>	Un an.....	<b>527,10</b>

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

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

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

(\*) Décret n° 2004-1434 du 23 décembre 2004

---

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 PARIS CEDEX 15  
 STANDARD : **01-40-58-75-00** – RENSEIGNEMENTS DOCUMENTAIRES : **01-40-58-79-79** – TÉLÉCOPIE ABONNEMENT : **01-40-58-77-57**

---

**Prix du numéro : 0,90 €**  
*(Fascicules compte rendu et amendements.)*