

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

185^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mercredi 23 mars 2005

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



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. JEAN-LOUIS DEBRÉ

1. Questions au Gouvernement (p. 2298).

VENTES À LA DÉCOUPE (p. 2298)

Mme Annick Lepetit, M. Marc-Philippe Daubresse, ministre délégué au logement et à la ville.

TOMBES FRANÇAISES EN ALGÉRIE (p. 2298)

MM. Pierre Albertini, Xavier Darcos, ministre délégué à la coopération, au développement et à la francophonie.

POLITIQUE EUROPÉENNE (p. 2299)

MM. Maxime Gremetz, Patrick Devedjian, ministre délégué à l'industrie.

DIRECTIVE BOLKESTEIN (p. 2300)

MM. Claude Gaillard, Jean-Louis Borloo, ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale.

LUTTE CONTRE LE PROXÉNÉTISME (p. 2300)

MM. Patrick Beaudouin, Dominique de Villepin, ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales.

PREMIER BILAN DE LA RÉFORME DE L'ASSURANCE MALADIE (p. 2301)

MM. Jean-Marie Rolland, Philippe Douste-Blazy, ministre des solidarités, de la santé et de la famille.

ÉNERGIE ÉOLIENNE (p. 2301)

MM. François Dosé, Patrick Devedjian, ministre délégué à l'industrie.

RÉFORME DU DIVORCE (p. 2302)

MM. Philippe Houillon, Dominique Perben, garde des sceaux, ministre de la justice.

CRISE VITICOLE (p. 2302)

MM. Robert Lecou, Dominique Bussereau, ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité.

FISCALITÉ LOCALE (p. 2304)

M. Pascal Terrasse, Mme Marie-Josée Roig, ministre déléguée à l'intérieur.

ACCESSION SOCIALE À LA PROPRIÉTÉ (p. 2305)

MM. Bernard Depierre, Marc-Philippe Daubresse, ministre délégué au logement et à la ville.

LUTTE CONTRE LE CHÔMAGE DES JEUNES (p. 2305)

MM. Bernard Perrut, Laurent Hénart, secrétaire d'État à l'insertion professionnelle des jeunes.

Suspension et reprise de la séance (p. 2306)

PRÉSIDENTE DE Mme PAULETTE GUINCHARD-KUNSTLER

2. Création du registre international français. – Suite de la discussion d'une proposition de loi adoptée par le Sénat (p. 2306).

Rappel au règlement (p. 2306)

MM. Jean Gaubert, François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer.

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 2307)

Après l'article 3 (p. 2307)

Amendement n° 277 de M. Liberti et amendements identiques n°s 87 de M. Gaubert, 264 de M. Le Drian, 265 de M. Cocquempot, 266 de Mme Andrieux et 267 de Mme Oget : MM. Daniel Paul, Jean Gaubert, Mme Marylise Lebranchu, MM. Jean Le Garrec, Maxime Bono, Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques ; le secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n° 277 ; rejet, par scrutin, des amendements identiques.

Avant l'article 4 (p. 2309)

Amendement n° 150 de M. Gaubert : MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État, Alain Gouriou, Mme Marylise Lebranchu, M. Maxime Bono. – Rejet.

Article 4 (p. 2310)

Amendements de suppression n°s 75 de M. Gaubert, 173 de M. Le Drian, 174 de M. Cocquempot, 175 de Mme Sylvie Andrieux et 176 de Mme Oget : MM. Jean Gaubert, Alain Gouriou, Jean Le Garrec, Maxime Bono, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Amendements n°s 116, 115, 114, 113, 112, 111, 110, 109, 108, 107, 106, 105, 104, 103, 102 et 77 rectifié de M. Jean Gaubert, 278 de M. Liberti, 3 deuxième rectification de la commission des affaires culturelles, avec les sous-amendements n°s 292 du Gouvernement, 291 de M. Besselat et 293 du Gouvernement, amendement

identique n° 23 rectifié de M. Liberti et amendement n° 41 rectifié de la commission des affaires économiques : MM. Jean Gaubert, Maxime Bono, Mme Marylise Lebranchu, MM. Alain Gouriou, Jean Le Garrec, Daniel Paul, René Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles ; le secrétaire d'État, le rapporteur, Mme Marylise Lebranchu, MM. Jean Le Garrec, Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques ; Gilbert Le Bris, François-Michel Gonnot, Mme la présidente. – Rejet, par scrutin, de l'amendement n° 116 ; rejet des amendements n°s 115, 114 et 113 ; retrait des amendements n°s 112, 111, 110, 109, 108, 107, 106, 105, 104, 103 et 102 ; rejet, par scrutin, de l'amendement n° 77 rectifié ; rejet de l'amendement n° 278 ; adoption, par scrutin, des sous-amendements n°s 292, 291 et 293 et de l'amendement n° 3 deuxième rectification, modifié ; les amendements n°s 23 rectifié et 41 rectifié n'ont plus d'objet.

Amendement n° 118 de M. Kergueris : M. Aimé Kergueris.
– Retrait.

Adoption de l'article 4 modifié.

Suspension et reprise de la séance (p. 2323)

Après l'article 4 (p. 2323)

Amendements n°s 4 rectifié de la commission des affaires culturelles et 24 rectifié de M. Liberti : MM. le rapporteur pour avis, le rapporteur, le secrétaire d'État, Jean Gaubert.
– Rejet de l'amendement n° 4 rectifié.

MM. Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet de l'amendement n° 24 rectifié.

Amendement n° 81 quatrième rectification de M. Gaubert :
MM. Jean Gaubert, le rapporteur, le secrétaire d'État.
– Rejet.

Amendements n°s 5 rectifié de la commission des affaires culturelles et 25 rectifié de M. Liberti : MM. le rapporteur pour avis, Daniel Paul, le rapporteur, le secrétaire d'État.
– Rejet.

Article 5 (p. 2325)

Amendement n° 42 de la commission des affaires économiques avec le sous-amendement n° 295 de M. Couanau :
MM. le rapporteur, le rapporteur pour avis, le secrétaire d'État, Léonce Deprez, Jean Gaubert, Daniel Paul.
– Adoption du sous-amendement n° 295 rectifié et de l'amendement n° 42 modifié.

L'article 5 est ainsi rédigé.

Les amendements n°s 83 de M. Gaubert, 249 de M. Le Drian, 250 de M. Cocquempot, 251 de Mme Andrieux 252 de Mme Oget, 151 de M. Gaubert, 6 rectifié de la commission des affaires culturelles et 26 rectifié de M. Liberti n'ont plus d'objet.

M. Jean Gaubert.

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

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 2327).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. JEAN-LOUIS DEBRÉ

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions au Gouvernement.

Nous commençons par une question du groupe socialiste.

VENTES À LA DÉCOUPE

M. le président. La parole est à Mme Annick Lepetit.

Mme Annick Lepetit. Monsieur le ministre délégué au logement et à la ville, voilà des mois que nous vous alertons sur le problème des immeubles vendus appartement par appartement par des marchands de biens ou des fonds de pension. Ce mécanisme de spéculation immobilière maintenant bien connu, appelé vente à la découpe, chasse de nos villes des milliers de locataires dans l'incapacité d'acheter leur logement compte tenu des prix exorbitants qui leur sont demandés. Les effets sont dévastateurs : l'offre de logement locatif diminue, la hausse des prix s'amplifie et nos villes se vident.

Il y a cinq mois, Jean-Louis Borloo et vous-même avez, à deux reprises, rejeté les amendements des députés socialistes qui proposaient des mesures immédiates pour freiner cette spéculation.

M. Bernard Roman. Scandaleux !

Mme Annick Lepetit. Le 26 janvier dernier, répondant à la question de notre collègue Patrick Bloche, vous avez de nouveau affirmé que le problème allait être réglé rapidement et qu'il suffisait pour cela d'un « simple décret ». Or, nous sommes aujourd'hui le 23 mars et il n'y a toujours pas de décret.

Mme Martine David. Absolument !

Mme Annick Lepetit. Monsieur le ministre, il y a urgence. La colère monte et la seule solution à effet immédiat, celle qu'attendent les locataires concernés, consiste à bloquer les procédures actuelles et à légiférer dans l'urgence.

M. Jean-Michel Dubernard. Gérard Collomb !

Mme Annick Lepetit. C'est la raison pour laquelle nous vous demandons une nouvelle fois, monsieur le ministre, qu'un moratoire sur les ventes à la découpe soit enfin décidé, et que vous vous engagiez dès maintenant à examiner la proposition de loi que les députés socialistes ont déposée.

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Gérard Collomb !

Mme Annick Lepetit. Vous avez les cartes en main. Allez-vous, oui ou non, vous décider à mettre un sérieux coup de frein, si ce n'est un terme, à la vente à la découpe ? *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au logement et à la ville.

M. Marc-Philippe Daubresse, ministre délégué au logement et à la ville. Madame la députée, je constate avec intérêt que le parti socialiste est doté d'une remarquable audace créatrice quand il est dans l'opposition, ce qui n'était pas le cas lorsqu'il se trouvait dans la majorité. *(Protestations sur les bancs du groupe socialiste. – Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

Le problème des ventes à la découpe est posé depuis que M. Besson a, à juste titre, pris des mesures visant à protéger les personnes les plus modestes et les plus fragiles de notre société.

Je ne vous ferai pas l'injure, madame Lepetit, de vous rappeler qui est le principal opérateur à la manœuvre sur la région parisienne...

M. Jean-Pierre Brard. Il est galant !

M. le ministre délégué au logement et à la ville. ... ni qui est le principal maire à la manœuvre dans la région lyonnaise. Ce sont deux de vos amis. *(« Très bien ! » applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

Pour ma part, j'ai dit ce que je ferai et je fais ce que j'ai dit. La réunion de la commission nationale de concertation entre les locataires et les propriétaires a débouché la semaine dernière sur la signature d'un accord visant à protéger les personnes âgées de plus de soixante-dix ans ainsi que les catégories intermédiaires, c'est-à-dire disposant d'un revenu inférieur à 6 300 euros par mois. Nous ne protégerons pas les vedettes et les hauts fonctionnaires qui bénéficient de privilèges que vous n'avez jamais dénoncés, mais les plus modestes et les plus fragiles. *(Protestations sur les bancs du groupe socialiste.)*

Cet accord étant conclu, nous signerons le décret dès la semaine prochaine. La loi « Habitat pour tous » comportera également des dispositifs pour lutter contre les abus et la spéculation. Ils pourront s'inspirer des propositions de loi émanant de tous les bancs de cette assemblée : celle de votre groupe, mais aussi, par exemple, celle de Mme Aurillac *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire)* ou celles d'autres députés. Chez moi, dans le Nord, un proverbe dit : « Grand faiseur, petit diseux ! » *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

TOMBES FRANÇAISES EN ALGÉRIE

M. le président. La parole est à M. Pierre Albertini, pour le groupe Union pour la démocratie française.

M. Pierre Albertini. Ma question, qui s'adresse à M. le Premier ministre, est relative au sort des 250 000 tombes qui jalonnent la présence française sur la terre d'Algérie pendant plus d'un siècle. J'y associe mes collègues Yvan Lachaud et Rudy Salles ainsi que tous ceux qui souhaitent que la nécessaire réconciliation entre les peuples s'accomplisse dans la recherche de la vérité, de la justice et dans le devoir de mémoire, comme le Président de la République a eu l'occasion de le rappeler récemment.

Une société peut se juger à la manière dont elle honore le souvenir de ses défunts. Or, force est de constater l'état d'abandon et de délabrement de très nombreux cimetières français en Algérie. Ces sépultures, qui portent le poids de très nombreux destins individuels et familiaux, méritent pourtant notre reconnaissance. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française.*)

Monsieur le Premier ministre, pouvez-vous nous préciser comment le Gouvernement entend mettre en œuvre cette démarche respectueuse du souvenir et du devoir de mémoire, dans les principes de reconnaissance et de dignité qui doivent inspirer la République ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Union pour la démocratie française et sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à la coopération, au développement et à la francophonie.

M. Xavier Darcos, ministre délégué à la coopération, au développement et à la francophonie. Monsieur le député, la question sensible que vous posez mérite une réponse circonstanciée. Comme vous le savez, un nouvel élan a été donné aux relations entre la France et l'Algérie, se traduisant notamment par la décision de conclure l'an prochain un traité d'amitié entre nos deux nations.

Cela implique aussi un travail de mémoire partagé. Dans ce contexte, nous nous sommes attachés à recenser l'état des cimetières français en Algérie, où reposent un grand nombre de nos compatriotes. À cette occasion, il a été constaté que certains de ces cimetières ne nécessitaient que des travaux d'entretien et de rénovation. Renaud Muselier a reçu hier les parlementaires concernés, et il a été décidé de consacrer 300 000 euros à ces travaux.

D'autres cimetières ne pourront être rénovés de cette manière, du fait d'un état de délabrement trop prononcé, parfois dû à des dégradations volontaires. Pour ceux-ci, il a été décidé de procéder à des regroupements, comme cela se fait dans tous les pays. Cette mesure touchera 62 cimetières. Quant au chiffre, certes important, de 4 000 tombes concernées, il est à mettre en regard des 200 000 tombes françaises se trouvant sur le sol algérien. En concertation avec les associations, avec l'avis favorable du Haut Conseil des rapatriés et l'accord des autorités algériennes, l'État français a décidé de prendre en charge ces opérations.

Un délai de quatre mois a été donné aux familles le 10 décembre pour choisir entre le regroupement sur place et le rapatriement des restes en un autre lieu, éventuellement en France. J'insiste sur le fait que le délai de quatre mois ne concerne que la décision à prendre, et non le temps qui sera nécessaire à la réalisation de ces opérations assez complexes. Des plaques commémoratives rappelleront les emplacements des cimetières regroupés, et des cérémonies religieuses auront lieu. Ce travail de mémoire indispensable à nos deux peuples doit se faire dans la confiance et dans le respect dû non seulement aux défunts mais aussi à l'amitié entre nos deux peuples. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

POLITIQUE EUROPÉENNE

M. le président. La parole est à M. Maxime Gremetz, pour le groupe des député-e-s communistes et républicains. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Allons, mes chers collègues, ne commencez pas à énerver M. Gremetz ! Vous allez l'inciter à dépasser son temps de parole !

Vous avez la parole, monsieur Gremetz.

M. Maxime Gremetz. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Alors qu'elle a réalisé des profits considérables, l'usine Flodor de Péronne, appartenant au groupe italien Unichips – le patron voyou, – jette sur la paille 180 salariés, en délocalisant la production afin de conforter les profits de ses actionnaires. En dépit du remarquable savoir-faire de l'usine d'Abelia Décor à Abbeville, qui constitue un outil extraordinaire, le groupe allemand VDN a décidé d'abandonner les 380 salariés de cette entreprise afin de procurer toujours plus de profits pour ses actionnaires. Le site Affimet de Compiègne, comme 28 autres du groupe en Europe, se trouve menacé après l'absorption du groupe Péchiney par le canadien Alcan. 2 200 suppressions d'emplois sont envisagées.

Sans l'action intelligente et déterminée des salariés soutenus par la population, on ne parlerait déjà plus de Flodor et Abelia Décor. Ces cas sont le produit de cette Europe ultralibérale gouvernée par les multinationales des banquiers, qui se fait contre les salariés et les peuples. Les choix financiers de ces groupes sont encouragés par la Constitution européenne. Chacun pourra utilement se reporter aux articles II-75, III-179, 203, 209 ou 210 pour en juger. Votre politique, en lien étroit avec le MEDEF..

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Ah !

M. Maxime Gremetz. ... et le futur patron des patrons européens, le baron Seillière,...

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Ah !

M. Maxime Gremetz. ... a été de préparer la France à cette Europe de régression sociale et de sacrifice de l'emploi.

Mais le mouvement social, monsieur le Premier ministre, et la montée du non, peuvent faire reculer cette politique, vous contraignant par exemple à annoncer la remise à plat – c'est le terme exact – de la directive Bolkestein. Car ce n'est pas un retrait, comme on l'entend dire à la radio depuis ce matin, d'autant plus que les articles 337 et 148 de la Constitution européenne reprennent les dispositions de cette directive. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. Allons, mes chers collègues ! Laissez M. Gremetz poser sa question !

M. Maxime Gremetz. Dire non à cette Constitution, c'est mettre fin à ces attaques et préserver une chance de construire une Europe de progrès social, de droits nouveaux,...

Plusieurs députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. La question !

M. le président. Posez votre question, monsieur Gremetz !

M. Maxime Gremetz. ... de solidarité, de paix et de coopération.

M. le président. Ne m'obligez pas à vous couper la parole, monsieur Gremetz !

M. Maxime Gremetz. Pourquoi, monsieur le Premier ministre, vouloir à tout prix engager notre pays et le peuple français dans cette impasse ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'industrie.

M. Patrick Devedjian, ministre délégué à l'industrie. Monsieur le député, dans les deux cas que vous citez, Abelia Décor et Flodor, le Gouvernement n'est pas resté passif mais a au contraire engagé une action forte visant à réindustrialiser ces sites.

Je sais que vous non plus n'avez pas ménagé vos efforts sur le terrain. Cela étant, je ne m'explique pas que vous reprochiez à ces entreprises d'être les filiales d'entreprises étrangères. Si l'on suit votre raisonnement, vous voudriez construire une économie dans laquelle toutes les entreprises seraient nationales et où il n'y aurait pas d'investissements étrangers. (*Protestations sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

Mais ce modèle n'a pas de sens, monsieur Gremetz ! La France exporte 25 % de sa production, elle est le deuxième pays d'accueil pour les capitaux étrangers et de très nombreuses entreprises en France fournissent des emplois à partir de sociétés étrangères et de capitaux étrangers. Le modèle que vous défendez et sur lequel vous basez votre critique est un modèle hypernationaliste périmé, qui s'est effondré depuis longtemps. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Union pour la démocratie française.*)

M. Maxime Gremetz. Et le couteau entre les dents, ce n'est pas une image périmée ?

DIRECTIVE BOLKESTEIN

M. le président. La parole est à M. Claude Gaillard, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

M. Claude Gaillard. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale et concerne l'important volet que constitue la cohésion sociale, tant dans notre pays qu'au niveau européen. Elle se rattache à l'actualité du moment, à savoir le Conseil européen, et concerne plus précisément la directive de libéralisation des services, dénommée directive Bolkestein. Nous sommes convaincus, du moins dans la majorité et dans notre groupe, de l'importance du modèle social européen et de la nécessité de développer le modèle français. (*Exclamations sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

Le dumping social est intolérable, inacceptable et contre-productif. Une proposition de résolution à cet égard a d'ailleurs été adoptée la semaine dernière par l'Assemblée et, hier, le Président de la République a, une fois de plus, exprimé haut et fort la voix de la France en matière de relations sociales et de place de l'homme dans la société. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Le Premier ministre luxembourgeois, président en exercice, a reconnu la nécessité de remettre à plat la directive. Qu'en est-il exactement ? Comment assurer la protection de notre modèle social, garantir la solidarité européenne et mener une réflexion imaginative pour aller de l'avant ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale.

M. Jean-Louis Borloo, ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale. Monsieur le député, la France a réaffirmé, par la voix du Président de la République, que la directive sur les services telle qu'elle avait été proposée par la Commission est inacceptable. Hier, à Bruxelles, un consensus de l'ensemble des chefs d'État et de Gouvernement s'est dégagé sur cette position. La situation est donc parfaitement claire.

M. André Chassaigne. C'est une position opportuniste !

M. le ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale. Le projet de directive tel qu'il était rédigé est retiré. (« Non ! » sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.) Une réécriture est à l'étude, sous le contrôle vigilant des chefs d'État et du Parlement européen. (*Exclamations sur les mêmes bancs.*)

M. Jacques Brunhes. Menteur !

M. le président. Laissez parler le ministre !

M. le ministre de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale. J'en profite pour vous dire que c'est la deuxième fois cette semaine, entre le pacte de stabilité et de croissance et la directive, que les positions françaises sont entendues. J'en tire trois leçons. La première, c'est que la voix de la France est entendue en Europe. (« C'est faux ! » sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.) La deuxième, c'est que l'Europe a aussi besoin de la voix de la France. La troisième, c'est que lorsque vingt-cinq démocraties ont décidé d'avoir un avenir commun, il leur faut des règles du jeu démocratiques : cela s'appelle un traité constitutionnel. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et sur quelques bancs du groupe Union pour la démocratie française. – Exclamations sur les bancs du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

LUTTE CONTRE LE PROXÉNÉTISME

M. le président. La parole est à M. Patrick Beaudouin, pour le groupe UMP.

M. Patrick Beaudouin. Monsieur le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, depuis quelques jours les forces de police et de gendarmerie se sont attaquées à la prostitution organisée et à ses nombreux réseaux de proxénètes dans un grand nombre de villes de notre territoire. Cette action est une nouvelle étape dans la lutte résolue que le Gouvernement a engagée contre un fléau qui tend à se répandre dans tout le pays.

En décembre dernier déjà, avec mon collègue Olivier Dosne, j'avais attiré votre attention sur l'augmentation inquiétante de la prostitution motorisée dans le bois de Vincennes et sur la nécessité d'appliquer toute la législation en vigueur. Le but recherché a été atteint puisque, rien que dans ce secteur, 33 proxénètes ont été arrêtés, 90 prostituées interpellées, 14 raccompagnées dans leur pays et 222 camionnettes ont été retirées.

La révolution territoriale dans le traitement de la prostitution doit permettre de ne pas laisser se développer des sanctuaires où se réfugient les réseaux. Je souhaite donc, monsieur le ministre, que vous nous dressiez le bilan de vos récentes interventions au niveau national. Toutefois, si lutter contre le proxénétisme est un acte essentiel, il est aussi important de se préoccuper des femmes qui en sont victimes. En effet, dans une société évoluée comme la nôtre, garante des droits des individus, il n'est pas possible de

tolérer l'exploitation organisée et la traite des êtres humains, en particulier des femmes et des mineurs. Il n'est pas possible non plus que la santé publique soit polluée par des pratiques qui défient toutes les règles d'hygiène. Appliquons la tolérance zéro aux proxénètes, freinons sans faiblesse le développement de la prostitution dans toutes ses représentations et faisons respecter les règles normales de santé publique !

M. le président. Monsieur Beaudouin, veuillez poser votre question !

M. Patrick Beaudouin. Les prostituées, les mineurs en particulier, sont des victimes. Elles ont donc droit à la protection de l'État. Quelles mesures comptez-vous prendre, monsieur le ministre, en liaison avec vos collègues concernés ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales.

M. Dominique de Villepin, ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales. Monsieur le député, le proxénétisme n'est pas tolérable, car il implique l'exploitation d'êtres humains, et souvent de mineurs. C'est pourquoi j'entends avancer dans trois directions.

La première, c'est bien sûr le démantèlement des réseaux qui suppose une meilleure coordination des services de police et de gendarmerie. C'est tout le sens de la création et de l'action des groupements d'intervention régionaux. Cela suppose aussi le renforcement de l'action de la police judiciaire et en particulier la mise au point d'une cellule d'identification des patrimoines illicites. C'est ce que nous faisons. Cela suppose enfin une meilleure coopération internationale. Cet ensemble d'actions commence à porter ses fruits puisque les résultats obtenus sont de 30 % meilleurs qu'il y a trois ans.

Deuxième direction : nous entendons nous attaquer de façon prioritaire au premier maillon du proxénétisme, à savoir les « chiens de cadre » qui encadrent et violentent au quotidien les prostituées. D'où les 28 interventions lancées sur 18 sites ces derniers jours, qui ont permis 70 arrestations. Nous continuerons ces interpellations et ces interventions au cours des prochaines semaines.

Troisième direction : faciliter la réinsertion sociale des prostituées. L'exigence d'ordre public nous a conduits à éloigner du territoire 400 d'entre elles, en application de la loi votée à l'initiative de Nicolas Sarkozy en mars 2003. Mais, parallèlement, nous travaillons avec les associations concernées et avons réussi à obtenir 350 titres de séjour pour les prostituées acceptant de coopérer avec les services de police en vue du démantèlement des réseaux.

Fermeté à l'encontre des proxénètes, respect de l'exigence d'ordre public et humanité dans le traitement social de la prostitution : tels sont les trois principes qui guident notre action en ce domaine. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

PREMIER BILAN DE LA RÉFORME DE L'ASSURANCE MALADIE

M. le président. La parole est à M. Jean-Marie Rolland, pour le groupe UMP.

M. Jean-Marie Rolland. Monsieur le ministre des solidarités, de la santé et de la famille, l'été dernier nous avons adopté l'indispensable réforme de l'assurance maladie afin de sauver ce système qui était menacé par l'explosion des dépenses et un déficit abyssal.

Cette réforme se met en place et, avant-hier, la Caisse nationale d'assurance maladie a publié ses premières statistiques sur l'évolution des dépenses de santé au cours des derniers mois. Les chiffres annoncés semblent confirmer une tendance positive de maîtrise des dépenses pour les premiers mois de l'année, notamment dans le domaine des soins de ville où le rythme de hausse observé est inférieur d'un point à l'objectif que nous nous étions fixé pour 2005.

Monsieur le ministre, pouvez-vous confirmer cette tendance ? Quel est votre sentiment sur l'évolution à attendre dans les prochains mois ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des solidarités, de la santé et de la famille.

M. Philippe Douste-Blazy, ministre des solidarités, de la santé et de la famille. Monsieur le député, la meilleure réponse à apporter à ceux qui pouvaient douter de l'efficacité de la réforme de l'assurance maladie, ce sont les chiffres, non pas ceux du ministère de la santé, mais ceux qui viennent d'être publiés par la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés.

D'abord, ils montrent que les résultats obtenus durant le deuxième semestre de 2004 sont tels que l'augmentation des dépenses d'assurance maladie est inférieure à 4,9 %. Cela faisait cinq ans que l'on n'avait pas observé un tel rythme ! (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Ensuite, s'agissant des mois de janvier et de février 2005, les résultats continuent à aller dans le bon sens, car, pour la première fois depuis quinze ans, les dépenses de ville n'augmentent que de 1,6 %, à comparer aux 6 %, 7 %, 8 % d'augmentation générale. Par ailleurs, le nombre des arrêts de travail diminue de 5 %, ce qui n'avait encore jamais été le cas. (« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)

Je remercie les Français et les professionnels de santé qui ont compris que l'on ne pourrait sauver l'assurance maladie, à laquelle nous sommes tous ici très attachés, qu'en changeant les comportements.

Face aux résultats moins bons de l'hôpital, je remercie la communauté hospitalière de travailler avec nous pour que chaque euro dépensé à l'hôpital public le soit efficacement.

Enfin, lorsque l'on a le courage de faire des réformes, on en recueille toujours les résultats, et je me tourne là vers ceux qui n'ont pas eu le courage d'agir pendant cinq ans et qui n'ont toujours rien à proposer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

ÉNERGIE ÉOLIENNE

M. le président. La parole est à M. François Dosé, pour le groupe socialiste.

M. François Dosé. Dans quelques heures, nous examinerons en seconde lecture le projet de loi d'orientation sur l'énergie. Préalablement à ce débat, je souhaite interroger M. le ministre de l'écologie et du développement durable, garant des défis environnementaux.

En effet, si ce texte concerne de nombreux ministères – économie, transports, recherche, logement –, il convient d'aborder d'urgence la question des énergies renouvelables. Une directive européenne de septembre 2001 déclinant le protocole de Kyoto de décembre 1997 porte à 21 % la part des énergies renouvelables dans la consommation électrique nationale en 2010. La France, par la voix de ses plus hautes autorités politiques, s'est engagée à maintes reprises à respecter cet objectif. Pourtant, cette contribution ne cesse de régresser – 18 % en 1990, 15 % en 2000, 13,5 % en 2003 – et toutes les principales filières dites renouvelables sont concernées par cet échec.

Nous pensons naïvement que la loi d'orientation sur l'énergie poserait une « ardente obligation » en ce domaine. Or, nous constatons avec stupéfaction que des amendements adoptés en commission, modifiant profondément les modalités de rachat de l'électricité de source éolienne, freineront le développement prometteur de cette activité économique nouvellement installée dans certains départements, l'Aude par exemple (« *La question !* » sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire), pis stopperont purement et simplement l'installation de fermes éoliennes ayant pourtant obtenu une validation des préfets après une enquête publique n'ayant soulevé aucun problème !

M. le président. Monsieur Dosé, veuillez poser votre question s'il vous plaît !

M. François Dosé. Oui, nous pouvons offrir une bonification aux champs éoliens ! Oui, nous devons être vigilants quant à la défense de nos paysages remarquables !

M. le président. Monsieur Dosé, je n'ai pas encore compris votre question !

M. François Dosé. Mais qui donc ici oserait suggérer d'interdire la pratique du ski alpin ou de détruire certains silos céréaliers, au motif qu'ils dénaturent les paysages ? Monsieur le ministre, ma question est simple : le Gouvernement s'opposera-t-il à ces amendements qui rendraient beaucoup plus aléatoire l'atteinte de nos objectifs environnementaux globaux et détruiraient une filière déjà bien mal lotie par comparaison à nos partenaires européens ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué à l'industrie.

M. Patrick Devedjian, ministre délégué à l'industrie. Monsieur le député, si vous le permettez, c'est moi qui répondrai à votre question, en accord avec Serge Lepeltier, parce que c'est moi qui, ce soir, assumerai la responsabilité de la discussion des amendements.

S'agissant des éoliennes, je vous rappelle la situation : au début de l'année 2002, l'énergie éolienne produisait 100 mégawatts d'électricité ; aujourd'hui, elle en produit 400. Ce n'est pas suffisant, mais cela montre que le Gouvernement, devant une telle situation, n'est pas resté inactif.

La volonté du Gouvernement est d'augmenter la part de l'électricité d'origine éolienne, en la produisant dans de meilleures conditions, c'est-à-dire en ayant davantage le souci de la sauvegarde des paysages. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Patrick Ollier. Très bien !

M. le ministre délégué à l'industrie. Ce soir, l'Assemblée nationale se prononcera sur un certain nombre d'amendements. Je pense, monsieur le député, que vous n'êtes pas hostile au droit d'amendement, qui est un droit légitime des parlementaires ? (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

La position du Gouvernement, que j'aurai ce soir l'occasion de développer, se résume ainsi : pour un plus grand nombre d'éoliennes et dans de meilleures conditions, et pour la sauvegarde des paysages et l'accroissement de la production d'électricité éolienne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

RÉFORME DU DIVORCE

M. le président. La parole est à M. Philippe Houillon, pour le groupe UMP.

M. Philippe Houillon. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

Monsieur le ministre, au cours de la session précédente, nous avons ici même voté, sans une seule voix contre, la réforme du divorce que vous avez initiée et qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier dernier. Vous avez fait en sorte que l'ensemble des outils d'accompagnement nécessaires à sa mise en œuvre soit opérationnel à cette date afin de permettre une application rapide et efficace de cette réforme très attendue.

En effet, 140 000 divorces sont prononcés chaque année dans notre pays, et cet événement familial est souvent mal vécu. Le but premier de la loi était de pacifier le divorce et de responsabiliser les époux au cours de la procédure.

Lundi dernier, à Pontoise, vous avez assisté à une table ronde au cours de laquelle vous avez entendu l'ensemble des professionnels – juges aux affaires familiales, avocats, notaires et médiateurs – afin de dresser un premier bilan de l'application de cette loi.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous communiquer ce bilan et nous dire si la loi, après une expérimentation de quelques mois, remplit son objectif de pacification ? Quelles appréciations les professionnels portent-ils sur elle ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.

M. Dominique Perben, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le député, les réformes du droit de la famille que j'ai souhaitées et que nous avons entreprises ensemble ont pour but de simplifier et d'humaniser les règles qui constituent l'environnement juridique de nos concitoyens.

L'une de ces réformes avait pour but de moderniser le divorce, de le simplifier et de l'humaniser. Nous en avons longuement discuté dans cet hémicycle : il s'agissait de pacifier autant qu'il est possible la situation durant la procédure, pendant le jugement et après celui-ci.

Je crois pouvoir dire que ce texte, qui a fait l'objet d'un important travail de préparation et que vous avez voté sans qu'il y ait de voix contre, est aujourd'hui appliqué dans de très bonnes conditions.

Quel premier bilan, même succinct, pouvons-nous dresser de son application, trois mois à peine après la promulgation de la loi ? En ce qui concerne le divorce par consentement mutuel, qui, sur ma suggestion, ne requiert qu'un unique passage devant le juge, la procédure se déroule dans de bonnes conditions : sa durée, qui était de neuf mois, n'est plus que de deux ou trois mois.

S'agissant des autres procédures, plus contentieuses, le tronc commun que vous avez défini fonctionne bien. Nous nous étions fixé pour objectif de faire baisser le pourcentage des divorces pour faute dans le nombre total des divorces. Nous allons probablement atteindre notre objectif, car, aujourd'hui, les conjoints choisissent généralement des procédures pacifiées pour aboutir à une séparation, dans leur intérêt et dans celui de leurs enfants.

Il est important que le Parlement sache ce que deviennent sur le terrain les réformes qu'il a votées. Celles-ci se déroulent dans de bonnes conditions, comme en ont témoigné les professionnels que j'ai rencontrés dans votre ville de Pontoise, à l'issue d'une expérimentation du tribunal de grande instance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

CRISE VITICOLE

M. le président. La parole est à M. Robert Lecou, pour le groupe UMP.

M. Robert Lecou. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. Dominique Bussereau, ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité.

Monsieur le ministre, la viticulture française s'inscrit dans l'histoire et la culture de la France. Elle s'inscrit également dans son économie, et, s'il n'est pas besoin de rappeler l'importance de ces références, il est nécessaire en revanche de rappeler ici que ce secteur traverse une crise importante, notamment en Languedoc-Roussillon où les conséquences pourraient être graves, voire dramatiques.

Permettez-moi d'évoquer plus spécialement les problèmes que connaissent les vigneronns de cette région. Depuis plus de vingt ans, ils répondent à l'attente des consommateurs et s'adaptent à la demande, sur des terres marquées historiquement par la monoculture vinicole. Ils ont procédé à des arrachages et se sont engagés sur la voie de la qualité : qualité de l'encépagement, de la vinification, des méthodes de gestion, recherche de résultats et réduction des rendements. Aujourd'hui, leurs efforts doivent être reconnus et soulignés.

Et ce n'est pas la dégustation, hier, en présence de nombreux collègues, d'un vin de l'Hérault qui infirmera ce constat, bien au contraire : j'ai pu constater avec quel plaisir certains découvriraient ce merveilleux produit du Languedoc.

Malgré cette évolution réussie, la profession connaît aujourd'hui une crise. L'inquiétude gagne les viticulteurs, et le désespoir n'est pas loin.

Ma question est la suivante : après le Livre blanc sur la viticulture remis à M. le Premier ministre, après l'aménagement législatif sur les conditions de communication sur le vin, adopté à l'unanimité, après les premières assises « Vin, santé, vérité » de Béziers, auxquelles vous avez participé et qui se fondent sur la recherche de la vérité et de la modération, après votre réunion avec la filière vitivini-

cole du Languedoc-Roussillon, comment appréhendez-vous, monsieur le ministre, la situation de la viticulture du Languedoc-Roussillon et, plus largement, de la viticulture française ?

Quelles mesures le Gouvernement est-il en mesure de mettre en œuvre, en accord avec la filière, pour préserver un marché intérieur fort qui doit être captif afin de favoriser les vins français sur les marchés extérieurs ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Jean-Pierre Brard. *In vino veritas !*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité.

M. Dominique Bussereau, *ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité.* Monsieur le député, vous avez raison de le rappeler, une partie des vignobles français traverse actuellement une crise difficile, due à une surproduction dans certains cas, et dans d'autres cas à l'arrivée des concurrents sérieux que sont l'Australie, les États-Unis, le Chili et bien d'autres pays. Il nous appartient de traiter cette crise.

Le ministère de l'agriculture, après avoir reçu à plusieurs reprises la profession viticole, a pris le 31 janvier dernier un certain nombre de mesures au niveau national. Parmi ces mesures, certaines visent à restaurer la confiance,...

Un député du groupe socialiste. C'est raté !

M. le ministre de l'agriculture, de l'alimentation, de la pêche et de la ruralité. Ce n'est pas ce que pensent les viticulteurs !

... comme la création, à la suite du rapport remis au Premier ministre, du conseil de modération ou encore, avec le concours du ministre de la santé, l'amélioration du dispositif de prévention et de communication.

D'autres mesures ont été prises pour aider les exploitants. Certaines, relatives à l'arrachage ou à la distillation, ont un caractère conjoncturel ; d'autres sont des mesures structurelles visant à favoriser les exportations. Nous devons maintenant appliquer ces mesures nationales dans chaque bassin viticole.

J'en viens à la situation du Languedoc-Roussillon. Il y a quelques jours, accompagné d'un certain nombre de vos collègues et de vous-même, je me suis rendu à Béziers pour y rencontrer les représentants de la profession afin de faire le point. Je les ai à nouveau reçus hier. Les mesures nationales seront bientôt appliquées dans le Languedoc-Roussillon. D'ailleurs, les circulaires sur les mesures conjoncturelles ont d'ores et déjà été adressées.

Nous allons porter nos efforts dans deux autres directions, d'abord en favorisant la rénovation des coopératives, qui jouent dans votre région un rôle de premier plan, ensuite en élaborant un contrat d'objectifs entre les pouvoirs publics et la filière du Languedoc-Roussillon. Comme vous le souhaitez, je recevrai le 18 avril les représentants de votre région afin de leur annoncer les mesures qu'avec votre concours nous prendrons en leur faveur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

FISCALITÉ LOCALE

M. le président. La parole est à M. Pascal Terrasse, pour le groupe socialiste.

M. Pascal Terrasse. Monsieur le président, ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

Monsieur le Premier ministre, depuis plusieurs semaines, le Gouvernement mène avec la complicité de certains parlementaires de l'UMP une indigne campagne de communication contre les élus locaux. (*Vives protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Elle est indigne, tout d'abord, pour un gouvernement qui se dit favorable à la décentralisation.

M. Jean-Michel Ferrand. Et vous ?

M. le président. Monsieur Ferrand !

M. Pascal Terrasse. Hier encore, les propos de Mme la ministre déléguée à l'intérieur, condamnant à plusieurs reprises la gestion des collectivités locales, remettent en cause leur libre administration, à laquelle vous tenez tant ! (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Indigne, surtout, cette campagne mensongère ! (*Mêmes mouvements.*)

Une commission d'enquête sur la fiscalité locale, présidée par notre collègue Augustin Bonrepaux, président du conseil général du Gers, travaille sereinement sur cet épineux problème.

Les premières auditions d'experts et de spécialistes – j'invite mes collègues de l'UMP à en prendre connaissance – démontrent que certaines contrevérités sont assénées dans cet hémicycle, naturellement relayées par Nicolas Sarkozy.

En réalité, les collectivités locales subissent et subiront de plus en plus la décentralisation des déficits entreprise par votre gouvernement. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Oui, les cadeaux fiscaux accordés aux plus riches des Français vont se payer – on le constate déjà – par des hausses d'impôts locaux. Vous le savez bien, monsieur le Premier ministre, qui avez été président d'une région qui, en 1989, a augmenté de 100 % les impôts locaux ! (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme Martine David. Eh oui !

M. Pascal Terrasse. Je parle de la région Poitou-Charentes, mais j'aurais pu aussi bien citer la région Rhône-Alpes, qui, en 1992, a augmenté les impôts locaux de 72 %. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Je pourrais également prendre l'exemple de nombreux conseils généraux présidés par des UMP ou des UDF et dont les impôts locaux augmentent de plus de 10 % ! (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. Mes chers collègues, cessez d'interrompre M. Terrasse. Cela ne sert à rien !

Monsieur Terrasse, veuillez poser votre question !

M. Pascal Terrasse. Quand cesserez-vous, monsieur le Premier ministre, de vous prêter à cette campagne indigne ? (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Êtes-vous prêt à entendre les conclusions de la commission d'enquête, qui réunit de

nombreux parlementaires, issus de tous les bancs de cet hémicycle ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste. – Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée à l'intérieur.

Mme Marie-Josée Roig, ministre déléguée à l'intérieur. Monsieur le député (*Vives protestations sur les bancs du groupe socialiste*),...

M. Augustin Bonrepaux. Raffarin !

M. le président. Mme la ministre n'a pas commencé son propos et vous commencez à crier !

Mme la ministre déléguée à l'intérieur. ... je vous remercie d'avoir rappelé qu'à l'initiative de M. Accoyer et de M. Méhaignerie, une commission d'enquête sur les finances locales vient d'être créée, dont la présidence a d'ailleurs été confiée à l'un des vôtres, M. Bonrepaux, ce qui prouve que nous agissons dans la transparence et la démocratie. (*Vives protestations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Par ailleurs, je pense qu'il est prématuré, sur la base de quelques auditions, de préjuger du rapport définitif. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*) En revanche, la fiscalité régionale, elle, s'impose immédiatement aux contribuables, et c'est pourquoi il faut en parler. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

Je voudrais aborder trois points.

J'observe tout d'abord que les augmentations que viennent de pratiquer les régions sont du jamais vu en France.

M. Augustin Bonrepaux. Pourquoi ces augmentations ?

M. le président. Monsieur Bonrepaux !

Mme la ministre déléguée à l'intérieur. Il semble qu'elles répondent à un mot d'ordre national, puisque ni la Corse ni l'Alsace ne les appliquent ! (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Michel Ferrand. Très bien !

Mme la ministre déléguée à l'intérieur. Ensuite, ces augmentations n'ont pas de sens puisque les transferts ne représentent que 2,4 % du budget des régions et 0,25 % du budget des départements, et qu'ils sont entièrement compensés.

Vous prétendez qu'il fallait augmenter préventivement les taux parce que la décentralisation, à terme, aurait un coût. Attendons de savoir ce qui sera compensé. Tous les outils sont en place pour cette compensation, et vous le savez. Le Premier ministre vient d'annoncer la compensation intégrale du RMI aux départements, ce qui représente une charge de 400 millions d'euros.

Enfin, vous prétendez que ces augmentations sont insensibles, alors qu'elles atteignent 274 millions d'euros supplémentaires pour l'Île-de-France, 211 millions pour le Languedoc-Roussillon et 215 millions pour PACA ! Ce n'est pas indolore ! Même si nous n'en avons pas parlé, les contribuables et les entreprises s'en seraient aperçus ! Il faut dire la vérité aux Français et nous devons tous assumer nos responsabilités. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

ACCESSION SOCIALE À LA PROPRIÉTÉ

M. le président. La parole est à M. Bernard Depierre, pour le groupe UMP.

M. Bernard Depierre. Monsieur le ministre délégué au logement et à la ville, 500 000 logements nécessaires : c'est la dernière estimation des besoins en nouveaux logements sociaux pour la période des cinq ans à venir. L'urgence du dossier a incité votre gouvernement à le prendre à bras-le-corps et, grâce à votre détermination, vous résorbez le retard accumulé.

Dans le cadre du volet logement du plan de cohésion sociale, vous avez imaginé une formule novatrice dont l'annonce a fait rêver certains, a fait s'interroger d'autres : la maison à 100 000 euros. Sous certains plafonds de revenus, les locataires de logement HLM pourront faire construire une maison pour 500 euros de remboursement par mois pendant vingt ans. Dans le même esprit, certains offices, certaines sociétés d'HLM ont déjà mis en œuvre la cession de maison à leur locataire. Leur expérience est un vrai encouragement pour votre projet.

Cependant, je souhaite évoquer la rareté foncière, en particulier dans les zones urbaines, car elle risque d'être un véritable obstacle à la réalisation de ce dispositif, pourtant pertinent.

Je me félicite que le prêt à taux zéro ait été ouvert à l'acquisition d'un logement ancien, mais pour les ménages qui souhaitent devenir propriétaires d'une maison neuve sociale, il devient de plus en plus difficile de financer l'acquisition d'un terrain.

Qu'entendez-vous faire, monsieur le ministre, pour motiver le concours des maires, afin qu'ils mettent à disposition des terrains pouvant accueillir les maisons sociales à 100 000 euros ? (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au logement et à la ville.

M. Marc-Philippe Daubresse, ministre délégué au logement et à la ville. Monsieur le député, lorsque Jean-Louis Borloo a proposé le plan de cohésion sociale, il y a mis trois conditions pour sa réussite :

Une loi de programmation financière ; c'est fait ; vous l'avez votée ;

Le concours des acteurs du 1 % logement et du monde HLM ; c'est fait ; les conventions sont signées ;

Enfin, le foncier.

Sur la mobilisation du foncier, la loi « Habitat pour tous », qui est prête – elle sera déposée avant l'été au Parlement et examinée dès que possible par vos assemblées – prévoit de donner des facultés aux maires : de taxer les terrains constructibles non bâtis, d'imposer un pourcentage de logements sociaux dans les promotions privées, de territorialiser les programmes locaux de l'habitat.

Le deuxième volet de la loi « Habitat pour tous » est l'accession sociale à la propriété, qui est une forte volonté du Premier ministre, Jean-Pierre Raffarin. Nous avons déjà élaboré le prêt à taux zéro nouvelle formule, nous avons déjà conçu le prêt social de location-accession. Jean-Louis Borloo a proposé une formule simple reposant sur trois points : un terrain fourni par les maires avec un bail emphytéotique ; une haute qualité environnementale – nous sommes, avec Serge Lepeltier, dans une logique de développement durable – ; un montage financier performant. L'ensemble de

ce dispositif fera l'objet d'une charte proposée aux maires ; elle pourra s'appliquer en particulier dans les zones en grande difficulté, où nous disposons de foncier à bas prix.

Telle est notre logique : plus d'accession à la propriété, plus de foncier, pour réussir la cohésion sociale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

LUTTE CONTRE LE CHÔMAGE DES JEUNES

M. le président. La parole est à M. Bernard Perrut, pour le groupe UMP.

M. Bernard Perrut. Mes chers collègues, ma question concerne l'emploi et s'adresse à M. Laurent Hénart.

L'emploi est au cœur de nos préoccupations, comme de celles de tous les Français. Nous savons qu'il s'agit d'une priorité pour le Gouvernement. En témoigne votre volonté, monsieur le Premier ministre ; en témoignent les mesures du plan de cohésion sociale ; en témoignent les mesures du ministre de l'économie afin de retrouver une croissance plus forte et plus riche en emplois.

Mais nous mesurons tous les jours, sur le terrain, les conséquences du chômage sur les demandeurs d'emploi, quel que soit leur âge, et sur leur famille, les difficultés en matière sociale qu'ils rencontrent. Et aujourd'hui, je voudrais particulièrement évoquer les jeunes sans qualification dont la fragilité est grande face au risque de l'exclusion.

Ceux que j'ai rencontrés, il y a quelques jours, sur un chantier d'insertion dans ma ville me confortent dans ma volonté, notre volonté de les aider à trouver leur place dans la vie économique, afin de les sortir du système vicieux de la « galère ».

À cet égard, mes chers collègues, le dispositif du contrat jeune en entreprise, issu de l'une des premières lois de la législature, proposée ici même en juillet 2002 par vous-même, monsieur Fillon, a permis d'aider et d'inciter les entreprises, notamment les PME, à recruter des jeunes peu ou non diplômés et, ainsi, à les intégrer au sein du marché du travail de façon pérenne, avec un CDI. (« Très bien ! » *sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Il s'agit là, il faut le souligner, de véritables emplois qui permettent à nos entreprises de se développer et de créer les richesses nécessaires. (*Mêmes mouvements.*)

Il y a quelques jours, monsieur Hénart, vous avez publié un nouveau décret. Pourriez-vous expliquer à la représentation nationale les modifications apportées à cette mesure qui connaît déjà un grand succès ? Vont-elles permettre de renforcer encore l'embauche des jeunes sans diplôme ni qualification ? Pouvez-vous nous faire un bilan de ce contrat, nous préciser le nombre de jeunes qui en bénéficient et nous dire s'il constitue un véritable outil de lutte contre le chômage structurel des jeunes ? Plus généralement, vous qui vous impliquez beaucoup dans votre mission sur le terrain, monsieur Hénart, comment entendez-vous réconcilier les jeunes avec l'avenir en rendant la réussite possible pour un plus grand nombre d'entre eux, grâce à leur insertion professionnelle ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État à l'insertion professionnelle des jeunes.

M. Laurent Hénart, secrétaire d'État à l'insertion professionnelle des jeunes. Monsieur le député, vous souhaitez un premier bilan du contrat jeune en entreprise, mis en place par le premier gouvernement de Jean-Pierre Raffarin et par François Fillon.

Au 31 décembre 2004, ce sont plus de 200 000 jeunes de seize à vingt-deux ans qui ont profité du contrat jeune en entreprise. Grâce à cette disposition, 200 000 jeunes ont bénéficié d'un contrat à durée indéterminée, qui est, pour eux, un premier succès professionnel commençant par un emploi durable. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Le plan de cohésion sociale, auquel Jean-Louis Borloo a assigné l'objectif d'amener 800 000 jeunes à l'emploi en cinq ans, s'appuie totalement sur le contrat jeune en entreprise et entend le dynamiser encore, avec un recentrage de ce contrat sur les jeunes sans qualification.

Monsieur le député Perrut, je connais votre intérêt pour ces jeunes sans qualification, suivis par les missions locales et les PAIO et votre implication personnelle, chez vous, dans votre mission locale. Je sais que vous mesurez combien ils sont l'objet d'un chômage massif : 40 % d'entre eux sont au chômage, et pour une durée qui se compte en années et non pas en mois. Ces jeunes ont d'ailleurs été écartés du bénéfice du programme « nouveaux services – emplois jeunes » et, restés sur le carreau, ils doivent aujourd'hui être pris en charge.

C'est la raison pour laquelle les décrets des 11 et 14 mars, qui viennent d'être publiés, combinent deux mesures simples pour dynamiser le contrat jeune en entreprise.

D'abord, la prime versée à l'employeur de ces jeunes sans qualification est doublée et les jeunes jusqu'à vingt-cinq ans peuvent en bénéficier. La limite d'âge étant reculée, davantage de jeunes pourront bénéficier d'un avantage majoré.

Ensuite et surtout, un tutorat personnalisé au sein des missions locales et des PAIO est mis en place au profit de ces jeunes jusqu'après la période d'essai, afin d'éviter les ruptures.

Sur certains bancs, on a entendu parler d'effet d'aubaine s'agissant du contrat jeune en entreprise. Pour ma part, je n'y vois que l'opportunité pour ces jeunes de se voir offrir une première réussite professionnelle non pas avec un emploi de deux, trois ou cinq ans, une sorte d'emploi parking, mais avec un contrat à durée indéterminée leur permettant de réussir la première étape et d'envisager le reste de leur vie professionnelle avec confiance.

Dans cet esprit, nous présenterons, à la mi-avril, avec Jean-Louis Borloo, l'ensemble des mesures pour les jeunes aujourd'hui opérationnelles grâce à la publication des décrets, et les premières campagnes de communication et de sensibilisation des familles, des employeurs et des formateurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. Nous avons terminé les questions au Gouvernement.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à quinze heures cinquante-cinq, est reprise à seize heures quinze, sous la présidence de Mme Paulette Guinchard-Kunstler.*)

PRÉSIDENTE DE Mme PAULETTE GUINCHARD-KUNSTLER,

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est reprise.

CRÉATION DU REGISTRE INTERNATIONAL FRANÇAIS

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

Mme la présidente. 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^{os} 1287, 2039).

M. Jean Gaubert. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

Rappel au règlement

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Gaubert, pour un rappel au règlement.

M. Jean Gaubert. Ce rappel se fonde sur l'article 58, alinéa 1, du règlement.

Hier encore, dans cette enceinte, on nous expliquait que, parmi d'innombrables vertus, la proposition de loi que nous examinons répondait aux aspirations des salariés. Personne ne doute qu'elle répond au contraire à celles des armateurs, et la journée d'hier en a apporté une preuve supplémentaire. Les salariés, très mobilisés, ont en effet mené diverses actions pour exprimer leur mécontentement. Pour toute réponse, ils ont dû subir une action vive, brutale, de la part des policiers. À la suite des échauffourées qui se sont déroulées à Calais, un manifestant a été blessé et plusieurs autres ont été interpellés.

Au nom de mon groupe, je voudrais protester énergiquement contre cette réaction. Ce n'est pas ainsi que l'on apaisera l'inquiétude justifiée des salariés. On risque, au contraire, de bloquer encore un peu plus les nécessaires discussions autour du statut des marins.

Mme la présidente. 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. Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, peut-être l'intervention que nous venons d'entendre sort-elle un peu du cadre du rappel au règlement tel qu'il est défini dans cette assemblée, mais ce n'est pas à moi d'en juger. Quoi qu'il en soit, les troubles à l'ordre public que vous évoquez ont conduit à engager des procédures pénales contre ceux qui s'en étaient rendus coupables. Chacun déplore ces incidents, mais la véritable réponse à ce que vous appelez l'inquiétude des marins réside dans le débat démocratique, dans les échanges que nous avons ici, depuis hier. Ainsi, chacun pourra connaître le texte dont nous débattons et savoir qu'il ne menace en rien les acquis sociaux de nos marins, qu'il a au contraire pour but exclusif de développer notre flotte de commerce et, donc, l'emploi maritime français. À ce titre, il est plus protecteur que tous les pavillons *bis* existant dans les autres États européens.

Mme la présidente. Monsieur le secrétaire d'État, il était sans doute préférable d'évoquer ces événements en début de séance, pour permettre au débat de se dérouler ensuite sans heurts.

Discussion des articles (suite)

Mme la présidente. Hier soir, l'Assemblée a commencé l'examen des articles, s'arrêtant à l'amendement n° 277 après l'article 3.

Après l'article 3

Mme la présidente. Je suis saisie de six amendements, n° 277, n° 87 et nos 264 à 267 portant article additionnel après l'article 3, qui peuvent être soumis à une discussion commune.

Les amendements n° 87 et nos 264 à 267 sont identiques.

La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n° 277.

M. Daniel Paul. Cet amendement propose d'indiquer que, « pour des raisons de sécurité, l'ensemble de l'équipage doit avoir pour langue commune le français ». Nous aurions pu nous contenter de demander que l'équipage ait une langue commune, sans préciser sa nature, mais, dans la mesure où nous traitons de navires battant pavillon français, il ne nous a pas paru anormal de dire que ce devait être le français. Cela n'interdit évidemment pas l'usage d'autres langues, puisque la composition des équipages doit être élargie et accueillir des marins étrangers. Mais on peut penser – sans avoir aucune certitude à cet égard – que, sur ces navires, les seuls Français seront le commandant et un ou deux officiers. Eu égard à l'origine du pavillon, il ne serait donc pas mauvais d'indiquer que, pour des raisons de sécurité, la langue commune doit être le français. Cela permettrait de garantir que les ordres, conseils ou recommandations qui sont reçus de terre ou d'autres navires sont bien compris. L'expérience montre que l'incompréhension linguistique est l'une des causes des accidents ou des naufrages consécutifs à des tempêtes ou à des avaries.

Mme la présidente. Monsieur Gaubert, défendez-vous l'ensemble des cinq amendements identiques ?

M. Jean Gaubert. Madame la présidente, je ne peux pas m'engager pour les signataires des autres amendements.

Mme la présidente. Vous avez donc la parole pour défendre l'amendement n° 87.

M. Jean Gaubert. L'amendement que je défends est en retrait par rapport à celui de mon collègue Daniel Paul, puisqu'il ne parle que de la nécessité d'imposer une langue commune sur les bateaux, sans aller jusqu'à préciser que ce devrait être le français, même si nous nous sommes également demandé s'il ne fallait pas le faire.

M. Antoine Carré. Ça pourrait être la langue des signes ? (*Sourires.*)

M. Jean Gaubert. Peut-être faudrait-il aller un peu plus loin, d'ailleurs, et exiger un certain niveau de compréhension de cette langue. (*« Ce serait impossible à contrôler ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) On évoquait hier le cas emblématique d'un cargo norvégien, le *Bow Eagle*.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Nous ne sommes pas responsables des bateaux norvégiens !

M. Jean Gaubert. Monsieur le secrétaire d'État, le fait que ce bateau soit norvégien laisse entrevoir les situations dans lesquelles nous risquons de nous retrouver. Au cours de l'été 2002, le *Bow Eagle* a donc éperonné le *Cistude*, un chalutier des Sables-d'Olonne, et tué quatre marins. Pour justifier ce qui s'était passé, en tout cas pour plaider les circonstances

atténuantes, l'avocat français – très connu dans certains milieux – de l'armateur du cargo a argué que, au moment de la collision, c'était un Philippin qui était à la barre et qu'il n'avait pas bien compris les signaux et les ordres. Les situations de ce type risquent de se multiplier si nous n'imposons pas une langue commune, qui puisse servir de vecteur de communication ultrarapide, aussi bien à l'intérieur de l'équipage qu'entre celui qui tient la barre et ceux qui, à terre ou ailleurs, peuvent lui adresser des avertissements.

Cet amendement mériterait donc de retenir notre intérêt. Si l'Assemblée ne souhaite pas aller jusqu'à adopter la proposition de Daniel Paul, elle pourrait se rabattre sur la nôtre, qui marquerait déjà un progrès par rapport à la situation actuelle.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour soutenir l'amendement n° 264.

Mme Marylise Lebranchu. Dans le droit-fil de ce qui vient d'être dit, je voudrais rappeler une anecdote que certains d'entre vous connaissent, puisqu'elle a été rapportée par les membres de l'équipage d'un remorqueur du Havre qui en ont été les témoins. Après un premier échange, le pilote s'aperçut qu'il y avait un problème de compréhension linguistique entre le poste de commandement du navire à bord duquel il s'appretait à monter et le marin qui tenait la barre. Il décida donc – excellent réflexe – de faire monter deux personnes à bord, l'une se tenant dans le poste de commandement, l'autre assistant l'homme à la barre. Il ne suffit pas de répéter « *Yes, sir ! Yes, sir !* » chaque fois qu'un ordre est donné : encore faut-il ne pas faire le contraire de ce qui est demandé – et je cite cet exemple sans condescendance, sans volonté d'humilier qui que ce soit.

Si vous n'acceptez pas l'amendement de M. Paul sur la langue française, vous devez voter celui sur la langue commune. Sinon, il ne faudra pas hésiter à dire qu'on n'a pas l'intention de respecter dans leur intégralité les règles de sécurité maritime. Dès lors, chaque fois qu'un navire entrera dans un port français, il conviendra de s'assurer que les ordres sont correctement transmis entre le poste de commandement et le barreur, et il faudra envoyer deux personnes au lieu d'une. Cet exemple vécu, qui m'a été rapporté par des témoins directs, montre l'importance de notre amendement.

Mme la présidente. Sur le vote des cinq amendements identiques nos 87 et 264 à 267, je suis saisie par le groupe socialiste d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Jean Le Garrec, pour soutenir l'amendement n° 265.

M. Jean Le Garrec. Monsieur le secrétaire d'État, vous êtes trop marin pour ne pas savoir qu'il y avait une langue commune dans la marine à voile : celle du pavillon. Le problème n'est pas nouveau, il s'est toujours posé, notamment dans les ports. Vous nous avez rendu visite, à Dunkerque, et vous avez pu voir que l'opérateur unique en matière de manutention allait mettre en place une formation linguistique pour le personnel : il s'agit de lui apprendre une centaine de mots d'une langue commune – langue dont je regrette qu'elle ne soit plus le français, mais l'anglais.

La sécurité ne peut être garantie sans une connaissance minimum d'un certain nombre d'expressions communes. Cette exigence obligera peut-être les loueurs de personnels à faire un effort de formation, ce qui va dans le bon sens. D'ailleurs, Mme Lebranchu, qui connaît bien le fonction-

nement des ports, a indiqué que, sinon, dans certains cas, il faudra deux opérateurs à bord, un au poste de pilotage, un à côté des commandes. La nécessité d'une langue commune concerne également la manutention. Des exemples récents ont montré qu'une mauvaise compréhension dans l'échange pouvait entraîner de graves problèmes de sécurité.

Vous ne pouvez pas nier ce problème de langue commune. Et en adoptant l'amendement de M. Paul, vous ne feriez que rendre hommage à ce qui a été la marine royale.

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Bono, pour défendre les amendements n^{os} 266 et 267.

M. Maxime Bono. Je ne reprendrai pas tous les arguments qui viennent d'être excellemment développés par les orateurs précédents sur la nécessité au moins d'une langue commune, sinon du français. J'ajouterai simplement que cette disposition a bien sa place après l'article 3, celui-ci faisant référence aux règles de formation. En effet, l'adoption d'une langue commune, quelle qu'elle soit, nécessite de définir des règles de formation très précises.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'amendement n^o 277 et les cinq amendements identiques n^{os} 87 et 264 à 267 ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Madame la présidente, mesdames, messieurs, l'amendement n^o 277 vise à imposer le français comme langue commune à bord des bateaux du RIF. Je ne vous surprendrai pas en vous annonçant que la commission a émis un avis défavorable, mais je vais vous en donner les raisons.

Le partage d'une langue commune à bord d'un navire est effectivement très important, mais les causes d'accidents sont multiples, ainsi que le montrent les enquêtes qui sont effectuées après chaque accident. La compréhension mutuelle n'est pas seule en cause.

Il se trouve par ailleurs que la langue la plus communément parlée – je le regrette, comme tous mes collègues sur les bancs de cette assemblée –, c'est l'anglais, et non le français.

Vous semblez suggérer, monsieur Paul, que les marins non communautaires ne parleraient pas très bien l'anglais. Je puis vous assurer, pour rencontrer régulièrement, au Havre, des marins du monde entier dans le cadre d'une association qui s'appelle Seafarer, qu'ils parlent parfaitement l'anglais.

J'ajouterai un autre argument, beaucoup plus probant, pour démontrer que, dans le travail des marins, la langue véhiculaire est l'anglais. Vous avez sûrement visité, comme moi, les CROSS, de Corsen, de Gris-Nez ou de Jobourg.

M. Daniel Paul. Bien sûr !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Ils travaillent sur la Manche, c'est-à-dire sur la mer où circulent le plus de bateaux au monde, des milliers par jour. Eh bien, toutes les conversations émanant des CROSS français en direction des navires se font en anglais. Je le regrette, comme vous, mais c'est la réalité, et je ne crois pas qu'à court terme, nous puissions y changer quelque chose. En plus, en vertu de quoi imposerions-nous le français à des gens qui parlent déjà l'anglais, puisque c'est bien l'anglais qui est commun à bord des bateaux ?

M. Alain Gouriou. Mais non !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Si ! Sur les bateaux, la langue commune, c'est l'anglais. Et dans les CROSS, outil stratégique pour la Manche, c'est aussi l'anglais qui est utilisé.

M. Alain Gouriou. On ne parle pas des CROSS, on parle des bateaux.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Que vous le vouliez ou non, la langue véhiculaire entre les marins à bord des navires et dans les organes de contrôle sur les côtes, c'est la langue anglaise.

La position de la commission est dictée par ces raisons de bon sens. On peut en parler indéfiniment, la langue véhiculaire et la langue commune, c'est, dans l'immédiat et pour le futur proche, l'anglais. Comme vous, je le regrette, mais on ne vit pas de regrets. Une fois encore, je me permets de vous rappeler à des réalités tangibles.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur les six amendements ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Madame la présidente, mesdames, messieurs les députés, ces amendements sont sans objet, pour l'excellente raison que la France est tenue par un engagement international, la convention Solas, et plus précisément la règle 14-3, au chapitre V, qui impose une langue commune à bord des navires. Ce débat est donc sans utilité : il est déjà fait obligation à bord d'un navire battant pavillon français d'avoir une langue commune. Et puisque la France respecte ses obligations internationales et qu'elle est sérieuse en matière de sécurité maritime, cette stipulation de la convention est respectée.

Après tous les discours que nous avons entendus hier soir sur la sécurité maritime, permettez-moi de rappeler une évidence : les navires sont des centaines de milliers à croiser au large de nos côtes et les navires français pour lesquels nous légiférons sont au nombre de 221. Et les menaces éventuelles sur la sécurité de nos côtes qu'induit le mauvais respect des règles internationales ne sont pas du fait des navires français mais bien le fait des navires battant d'autres pavillons. En incitant les navires battant pavillons étrangers à choisir le pavillon français, nous agissons justement dans le sens de la sécurité. Il faudrait que l'ensemble des membres de cette assemblée comprennent enfin que ce texte va dans le sens de la sécurité maritime.

Pour en revenir à l'amendement de M. Paul, je comprends qu'on puisse souhaiter que le français soit une langue universelle, mais ce n'est pas le cas.

M. Daniel Paul. Ce n'est pas ce que nous demandons.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je pourrais vous dire par boutade que je connais des navires de pêche sur lesquels on parle breton et l'on se comprend fort bien. Mais je ne crois pas qu'il soit réaliste aujourd'hui de décréter que le français est la langue commune des navires, parce que ce n'est pas le cas.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Nous ne sommes plus au temps de la marine à voile, monsieur le secrétaire d'État, et je n'ai pas demandé que la langue commune à bord des navires battant pavillon du RIF soit le breton.

Monsieur le rapporteur, ne confondons pas les relations entre les CROSS et les navires et la langue à bord des navires. Il est évident que le commandant, français, du navire doit parler anglais, tout comme il est évident qu'à

bord du navire battant pavillon français, il doit y avoir une langue commune. La question est de choisir quelle doit être cette langue commune.

Il me paraît tout à fait justifié que le Parlement français se prononce pour qu'à bord d'un navire battant pavillon français, qui a reçu des subventions pour sa construction, dont l'armement a été exonéré de charges ENIM, la langue commune véhiculaire, pour reprendre votre expression, soit le français. Cela ne change rien au fait que les relations entre ce navire et les responsables du CROSS Corsen, ou Grisenex, se fassent en anglais, bien évidemment. Ne confondons pas les responsabilités et les priorités.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Je voudrais comprendre. Je peux admettre qu'il y ait des différences d'argumentation entre le rapporteur et le secrétaire d'État, mais, comme ils ont de temps en temps une pensée commune, cela m'interpelle quand même.

L'un nous explique qu'il voudrait bien mais que cela ne sert pas à grand-chose d'imposer une langue commune, tandis que l'autre affirme que cela n'a pas de sens puisque les réglementations internationales nous l'imposent déjà. Si les réglementations internationales nous l'imposent, cela ne devrait pas poser de problème de le rappeler dans ce texte. Cela ne sera pas le seul article qui rappellera des réglementations internationales. Sinon, ce texte serait beaucoup plus court qu'il ne l'est aujourd'hui. Et ce ne sera sans doute pas la seule loi que nous votons ici qui rappellera un certain nombre de principes internationaux.

M. le rapporteur disait que le refus de la commission ne devrait pas nous surprendre. En effet, c'est malheureusement plutôt quand il annonce, en de trop rares occasions, son accord avec un de nos amendements que nous sommes surpris.

Vous nous avez accusés de faire le procès à certains marins de mal parler l'anglais. C'est pourtant la réalité – mais je pourrais en dire autant de moi-même. Nous savons très bien que la maîtrise de l'anglais n'est pas une priorité dans le recrutement des marins originaires de pays extérieurs à l'Union européenne, et les fameuses sociétés de *manning* qui recruteront à la place des armateurs ne retiendront certainement pas ce critère en priorité.

Jusqu'à présent, le pavillon français était ce qu'il était, il concernait peu de navires. Demain, avec le pavillon dit RIF, que nous appelons pavillon de complaisance à la française, l'élargissement de la palette des marins, l'augmentation du nombre de nationalités qui seront représentées sur un même bateau, même si les marins étrangers seront, au total, très peu nombreux, poseront des problèmes beaucoup plus importants. Marylise Lebranchu a évoqué le problème de l'abord des ports. Ce n'est pas le seul. Puisque M. le secrétaire d'État nous fait remarquer que les textes actuels sont déjà très précis, un rappel dans cette proposition de loi ne ferait certainement pas de mal.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 277.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Nous allons maintenant procéder au scrutin qui a été annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je vais donc mettre aux voix les amendements identiques n° 87, 264, 265, 266 et 267.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

.....
Mme la présidente. Le scrutin est ouvert.

.....
Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	40
Nombre de suffrages exprimés	40
Majorité absolue	21
Pour l'adoption	13
Contre	27

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Avant l'article 4

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 150, portant article additionnel avant l'article 4.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir cet amendement.

M. Jean Gaubert. Après la sécurité, nous allons aborder le problème du statut social des marins. Nous proposons que celui-ci soit aligné sur le droit français du travail maritime, à l'exception des marins originaires d'États disposant d'un droit plus protecteur. Il est dans nos habitudes de considérer que tous les salariés qui sont embauchés avec un contrat de travail régulier dans notre pays doivent bénéficier du droit social applicable aux autochtones. Cette proposition n'a rien de révolutionnaire.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet amendement a pour objet de prévoir que l'ensemble des marins à bord des navires RIF sont protégés par le droit social français, sauf lorsque le droit social du pays d'origine est plus protecteur.

Je rappelle que, sur un navire battant pavillon RIF, travailleront à la fois des marins français et des marins étrangers. Ceux-ci ne souhaiteront pas forcément tous se voir imposer le droit français. *(Rires sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.)*

De la même façon, suggérer dans un amendement que les droits étrangers puissent être plus protecteurs peut également donner lieu à débat.

C'est la raison pour laquelle l'avis de la commission est défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le sort de cet amendement me paraît avoir été tranché quand votre assemblée a rejeté la question préalable puisque c'est le principe même de ce pavillon qui est en cause. L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Gouriou.

M. Alain Gouriou. Monsieur le rapporteur, nous écoutons toujours avec beaucoup d'attention et d'intérêt la pertinence de vos arguments, mais, cette fois, vous poussez le bouchon un peu loin. A-t-on jamais vu des salariés, qu'ils

soient marins ou non, refuser un statut plus avantageux que celui de leur pays d'origine ? On est ici sur le terrain d'une directive fameuse...

M. Daniel Paul. La directive Bolkestein, peut-être ?

M. Alain Gouriou. Nous souhaitons – et cela relève de la plus élémentaire humanité – que, à bord d'un navire, les marins puissent bénéficier des mêmes droits quelle que soit leur nationalité d'origine. Si tel n'est pas le cas, nous en reviendrons à des situations antérieures que, toutes et tous ici, nous avons précisément dénoncées.

Monsieur le rapporteur, il fut un temps où, dans les établissements scolaires, les régimes d'internat étaient fonction des moyens dont les parents disposaient pour entretenir leurs enfants. Selon le montant de la pension, les élèves mangeaient ainsi plus ou moins bien. Eh bien, avec votre texte, le même bateau connaîtra des protections à plusieurs vitesses ! Pour les marins français, par exemple, ce régime sera très convenable. En revanche, ceux qui seront recrutés par les agences de *manning* et qui viennent des Philippines, de Malaisie, d'Égypte ou du Maghreb seront réduits à la portion congrue. Or cela ne nous paraît pas digne du Parlement de la patrie des droits de l'homme et du citoyen.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Je rejoins totalement Alain Gouriou. On ne peut pas imaginer qu'un marin étranger refuse de bénéficier d'un droit du travail supérieur à celui en vigueur dans son pays et choisisse d'être payé moins et d'être moins bien protégé. Monsieur le rapporteur, il faut donc retirer ces propos qui sont sans doute accidentels.

En cette période de débat sur le traité constitutionnel, il me semble en outre important d'ajouter un point. Je rappelle que la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, annexée au traité de Nice, va être, grâce au traité constitutionnel, gravée dans le marbre, pour reprendre une expression largement utilisée sur les radios, à la télévision et par les tenants du oui au référendum, y compris dans les rangs de l'UMP. Or cette charte, qui pourrait favoriser le ralliement d'un certain nombre de citoyens français au traité constitutionnel et qui est effectivement en opposition avec la partie III dudit traité, dispose que « les ressortissants des pays tiers qui sont autorisés à travailler sur le territoire des États membres ont droit à des conditions de travail équivalentes à celles dont bénéficient les citoyens et citoyennes de l'Union ».

M. Alain Gouriou. Eh oui !

Mme Marylise Lebranchu. Si vous rejetez cet amendement pour permettre aux armateurs de payer leurs marins moins cher en les faisant recruter dans les sociétés de *manning*, dites-le. Sachez cependant que si la charte des droits fondamentaux, sur le sort de laquelle nous ne sommes pas tous d'accord ici, est gravée dans le marbre grâce à une victoire du oui au traité constitutionnel, nous attaquerons la disposition que vous vous apprêtez à prendre. N'oubliez pas en effet qu'un navire battant pavillon français est une partie de territoire français.

Au-delà du débat actuel sur le traité constitutionnel, s'il est un élément qui fait l'unanimité dans notre pays – à l'exception de quelques-uns que je ne citerai pas car ils ne sont pas représentés ici –, c'est bien la charte des droits fondamentaux. Si, d'aventure, le traité constitutionnel n'était pas adopté, appliquons dès aujourd'hui ce texte dont nous nous réclamons tous !

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Nous sommes là au cœur du débat. Le RIF est-il, oui ou non, un pavillon français ? Je le rappelle, le pavillon est le lien de droit entre un État et un navire. C'est la manifestation de la souveraineté étatique. Lorsque nous sommes sur un bateau battant pavillon français, nous sommes donc sur le territoire français. Partant de là, comment pourrions-nous nous affranchir du droit social français et des obligations relevant de l'article 15 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne ? « Les ressortissants des pays tiers qui sont autorisés à travailler sur le territoire des États membres ont droit à des conditions de travail équivalentes à celles dont bénéficient les citoyens et les citoyennes de l'Union. »

Cet amendement ne fait donc que préciser que nous sommes bien sur un navire battant pavillon français. Ou alors, il faut avoir le courage de dire que le RIF ne mérite pas la qualification de pavillon français.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 150.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 4

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements, n° 75 et n°s 173 à 176, tendant à supprimer l'article 4.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n° 75.

M. Jean Gaubert. Comme l'a dit Maxime Bono, nous sommes au cœur du problème. L'article 4, en précisant que le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, doivent être français, laisse entendre qu'eux seuls le seront. Or nous n'approuvons pas cette disposition et nous souhaitons donc la suppression de cet article.

Cet article revient en outre à nier qu'il y aura plus tard de nouveaux commandants de navire puisque personne n'aura pu faire ses classes comme second, personne n'aura pu acquérir la formation nécessaire même si le texte prévoit par ailleurs que celle-ci sera assurée. Comme je l'ai dit hier de cette tribune, il s'agit en fait du début de l'extinction du pavillon.

Nous proposons donc la suppression de l'article 4 et nous reviendrons à l'occasion de l'examen d'autres articles sur le nombre obligatoire de marins sous statut européen à bord de ces bateaux. Il ne s'agit pas simplement de débattre de la proportion minimale – 25 % ou 35 % – de navigants ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'espace économique européen. Il faut également revenir sur les données de référence. Chacun le sait, ce n'est pas anodin puisque cela peut quasiment multiplier par deux le nombre de marins sous statut européen à embaucher sur ces bateaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Gouriou, pour soutenir l'amendement n° 173.

M. Alain Gouriou. Nous en sommes effectivement à un point important de ce texte de loi. Je souhaiterais que M. le rapporteur et M. le secrétaire d'État nous précisent une fois pour toutes quel sera le texte définitivement inscrit dans la loi. Quelle sera la nationalité du commandant et de son suppléant, qu'il soit commandant en second ou chef mécanicien ? S'agira-t-il d'officiers français formés dans les écoles d'hydrographie nationales ? Ou s'agira-t-il égale-

ment – au choix ou indifféremment – d'officiers originaires d'un des pays de l'Union ? Si le Gouvernement donne la garantie que ce seront bien des officiers français, on s'en tient au texte actuel. Si tel n'est pas le cas, il faut avoir l'honnêteté d'ajouter après l'épithète « français » les mots « ou de l'Union européenne ». Cette précision est essentielle.

Bien sûr, nous souhaitons que les bateaux battant pavillon français soient commandés par des officiers français. Pour autant, et comme nous l'avons dit en défendant, hier, nos motions de procédure, nous sommes très inquiets quant aux débouchés offerts aux élèves de nos écoles nationales d'hydrographie, dont le nombre a déjà été réduit de manière drastique au cours des années passées. Ces deux seuls postes d'officiers offerts au maximum sur un bateau sous pavillon français nous paraissent largement insuffisants.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Le Garrec, pour soutenir l'amendement n° 174.

M. Jean Le Garrec. Cet amendement appelle en fait à débattre. Et nous sommes précisément au cœur du débat. Il est clair que, tel qu'il est rédigé, l'article 4 n'est pas acceptable. La seule obligation d'avoir à bord un commandant et son second de nationalité française ne correspond absolument pas à la réalité souhaitée par les marins eux-mêmes. Il y a là un point de fixation très important, ce que l'on peut comprendre.

Nous verrons si le Gouvernement peut évoluer en la matière. En tout état de cause, nous ne pouvons pas en rester en l'état, et ce pour plusieurs raisons. Premièrement, il faut préserver la chaîne du métier, la chaîne de formation, l'appel à des jeunes. Deuxièmement, il faut prendre en compte le problème extrêmement lourd de maîtrise du dumping social. Mme Lebranchu a eu raison, à cet égard, de rappeler certaines des conditions du traité constitutionnel. Troisièmement, il importe de veiller aux problèmes de sécurité qui se poseront de plus en plus du fait de l'accroissement du commerce international. Certaines zones sont ainsi devenues de véritables boulevards maritimes, comme le Pas-de-Calais, que je connais bien, et pour cause.

Avec ces amendements, nous amorçons le débat en soulevant les différents problèmes qui se posent. Nous attendons de savoir quelle direction va prendre le Gouvernement. Procédant ainsi, nous sommes à l'écoute de ce qui nous est dit, et qui vous est également adressé.

Il ne faut pas oublier non plus que cette loi aura des retentissements sur d'autres directives, actuellement en cours de préparation. Je pense notamment à celle portant sur la manutention faite par du personnel embarqué qui était bloquée jusqu'à présent par le Parlement européen mais qui est en train de renaître. Nous en avons d'ailleurs discuté aujourd'hui encore avec le président de l'Union patronale – Daniel Paul était présent.

Tous ces problèmes sont bel et bien liés. Si donc nous n'apportons pas des garanties extrêmement sérieuses en matière de sécurité, de mesures sociales pour les marins embarqués, nous allons envoyer un très mauvais signal à l'ensemble des professions non seulement maritimes mais portuaires, au sein desquelles des problèmes se poseront également.

La suppression de l'article 4 constitue l'amorce du débat que nous attendons et que nous avons ouvert dans le cadre des motions de procédure, hier. Nous irons jusqu'au bout de notre démarche, monsieur le secrétaire d'État.

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir les amendements n°s 175 et 176.

M. Maxime Bono. Nous voilà, une fois encore, au cœur de la loi, puisque c'est cet article 4 qui a mis le feu aux poudres. Toute la difficulté vient de ce que nous partons du texte du Sénat. On m'assure qu'il a évolué, qu'il doit être repris ou que nous l'avions mal compris. Mais si le texte avait été retiré et que nous discutions aujourd'hui d'un projet de loi, sans doute le débat se présenterait-il différemment.

L'article 4 prévoit la présence de deux marins français en tout et pour tout sur des navires battant pavillon français. Certes, il est nécessaire de se soumettre aux règles communautaires. Chacun peut le comprendre. Mais tout dépend de dispositions ultérieures dont nous avons cru comprendre, au cours des débats sur les motions de procédure, qu'elles prévoient peut-être la présence d'un certain pourcentage de marins communautaires.

Si le taux de marins communautaires s'élève à 25 %, pour seulement deux marins français par navire, c'est la fin du commandement français et, à terme, celle de nos écoles. Comment voulez-vous que la profession soit attractive si l'on a le sentiment que seulement deux marins français pourront naviguer par bateau ? Un tel quota est de nature à dissuader tous les jeunes qui seraient tentés d'embrasser la carrière de marin.

Mme Marylise Lebranchu. Tout à fait !

M. Maxime Bono. De plus, même en cas d'accord avec les armateurs, qui nous garantit la présence à bord d'élèves officiers ?

Le nombre de deux marins français par bateau étant notoirement insuffisant, nous demandons la suppression pure et simple de l'article 4. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean Le Garrec. Très bien !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements de suppression de l'article 4 ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je rappelle que nous sommes dans un pays de droit et que les règles juridiques s'imposent à tous. Cet article correspond exactement à ce qu'il est possible d'écrire dans la loi en la matière. Je vous rappelle que le décret portant création du pavillon des Kerguelen en 1987 a été cassé par un arrêt du Conseil d'État précisément parce qu'il prévoyait plus de deux marins français par navire.

Aujourd'hui, le marin qui commande le navire français et son substitut sont français. C'est du moins ce qu'il est possible d'écrire, sans préjudice d'autres questions dont nous aurons à débattre tout à l'heure.

Je demande donc à l'Assemblée de repousser ces amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Que d'amalgames ! Chers collègues du groupe socialiste, vous feignez d'ignorer les propos qui se sont tenus hier dans cet hémicycle et les décisions des deux commissions de l'Assemblée saisies au fond et pour avis.

L'article 4 de la proposition de loi se borne à imposer la nationalité française pour le commandant du navire et pour celui qui peut, le cas échéant, être appelé à le suppléer. Il ne mentionne pas un taux minimum de marins européens à bord, pas plus qu'il ne pose la question de la formation maritime ou de l'attractivité des carrières maritimes. Nous reviendrons sur ces questions, vous le savez, en examinant les amendements qui vont suivre.

Pour l'heure, refuser l'article 4 reviendrait à admettre – je n'ose imaginer que tel soit votre souhait – que des capitaines de navire français ne soient pas de nationalité française.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. C'est exact.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Cela relève de la logique la plus élémentaire. Les auteurs des amendements proposent la suppression d'un article qui impose la nationalité française pour le capitaine du navire et pour celui qui, le cas échéant, le supplée. Or cette disposition est de droit. Elle correspond au fait que les fonctions d'un capitaine de navire sont d'ordre public. Dans certaines circonstances, il peut être officier de l'état civil ou se voir reconnaître des prérogatives au titre du code de procédure disciplinaire. Par conséquent, il est nécessaire et conforme au droit français qu'il soit de nationalité française. Il ne s'agit pas d'autre chose.

Nous aborderons dans quelques instants la question de l'emploi maritime. Sur ce point, j'ai indiqué clairement, comme l'ont fait les rapporteurs hier, que le texte du Sénat nous paraît insuffisant. Mais en l'espèce, adopter ces amendements de suppression représenterait en toute logique, chers collègues de l'opposition, une régression absolue au regard des thèses que vous défendez.

Avis défavorable.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Merci de ces explications très claires !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Le Garrec.

M. Jean Le Garrec. Monsieur le secrétaire d'État, nous ne sommes pas naïfs et nous connaissons bien vos arguments. Dans mon intervention, j'ai précisé que ces amendements avaient pour fonction d'appeler au débat et de susciter des interrogations. Nous n'ignorons pas que d'autres amendements les suivent.

Permettez-moi à présent de vous faire un compliment. Vous avez été un remarquable parlementaire.

M. Claude Gaillard. C'est exact !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Merci pour ce compliment !

M. Jean Le Garrec. Vous m'en avez fait d'autres, monsieur le secrétaire d'État, et je me prends au jeu.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'en est donc un ? (*Sourires.*)

M. Jean Le Garrec. Je parlais bien entendu du jeu parlementaire ! (*Sourires.*)

Vous avez été trop bon parlementaire pour ne pas être un ministre averti. En déposant de tels amendements, nous posons des jalons de nature à justifier les propositions qui viendront par la suite. Vous avez compris notre stratégie. Ne jouons pas à cache-cache entre nous ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n^{os} 75, 173, 174, 175 et 176.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de vingt et un amendements pouvant être soumis à une discussion commune.

Il s'agit des quinze amendements n^{os} 116 à 102 ainsi que des amendements n^o 77 rectifié, n^o 278, n^o 3 deuxième rectification, n^o 23 rectifié, n^o 237 et n^o 41 rectifié.

Les amendements n^{os} 3 deuxième rectification et 23 rectifié sont identiques.

Je précise que l'amendement n^o 3 deuxième rectification fait l'objet de trois sous-amendements, n^{os} 292, 291 et 293.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n^o 116.

M. Jean Gaubert. Cet amendement pose de nouveau la question du nombre de membres de l'équipage ressortissants d'un État membre de l'Union européenne et dépendant par là même de la réglementation sociale de notre pays.

Il propose que 50 % au moins de l'équipage réellement embarqué, dont le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, soient ressortissants d'un État membre de l'Union européenne.

Nous avons déjà débattu à ce sujet, mais nous y insistons. Nous sommes en effet à un moment crucial de notre débat, qui suscite la curiosité tant des armateurs, qui veulent s'affranchir de l'obligation d'embaucher du personnel statut français, qu'ils jugent trop cher, que du personnel embarqué aujourd'hui, qui comprend que l'avenir de la profession dépend de nos décisions, et des élèves des écoles maritimes de l'ensemble du littoral, qui se demandent s'ils ont bien fait de choisir cette formation et si elle leur assurera un avenir dans le métier.

Pourquoi proposons-nous dans cet amendement le pourcentage de 50 % ? Dans certains bateaux, un tel quota représente moins de dix marins français ou européens, ce qui est peu compte tenu du roulement qu'impose le quart. Il faut que, à tout moment, des marins puissent répondre à ce statut afin d'assumer la responsabilité du bateau.

Ce pourcentage pourrait sans doute être réduit sur des bateaux plus importants. Mais, sur ceux qui emploient le moins de personnel, notamment les méthaniers, les super-tankers pétroliers ou les porte-conteneurs, dont l'effectif embarqué est relativement faible, seule une proportion de 50 % des marins sous statut européen garantit que toutes les missions, notamment de sécurité, peuvent être assurées à tout moment par du personnel compétent, au titre des normes que nous souhaitons tous promouvoir.

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Bono, pour soutenir l'amendement n^o 115.

M. Maxime Bono. Tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'État, vous nous annonciez que d'autres amendements viendraient en discussion. Nous y voilà.

L'article 4 de cette proposition de loi prévoit la présence de deux marins français à bord des navires immatriculés au RIF. L'amendement n^o 115 propose que 49 % au moins de l'équipage réellement embarqué, dont le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, soient ressortissants d'un État membre de l'Union européenne.

Nous souhaitons ainsi qu'un nombre suffisant de marins originaires de la Communauté européenne garantisse, au sein de cette enveloppe, la présence d'un nombre minimum de marins français. Notre but est d'assurer un avenir à la profession, de susciter des vocations et de permettre aux écoles de fonctionner.

Les règles de sécurité, celles qui s'appliquent en matière de conduite des bateaux et celles qui s'imposent au capitaine et à l'officier chargé de sa suppléance garantiront certainement la présence de marins français, mais le nombre de marins communautaires embarqués dépendra avant tout

de la négociation qui sera menée avec les armateurs. C'est pourquoi nous avons déposé ces amendements destinés à susciter le débat.

Au reste, je continue de regretter que nous partions du texte du Sénat.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Nous suivons la procédure parlementaire !

M. Maxime Bono. Bien sûr, puisque les auteurs de ce texte ne l'ont pas retiré, alors que, chaque fois qu'il a été question d'en débattre, la profession s'est élevée contre celui-ci.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Ce n'est pas la profession qui fait la loi !

M. Maxime Bono. La sagesse eût voulu que les auteurs du texte le retirent et que, au terme de la médiation de M. Scemama, un projet de loi soit déposé par le Gouvernement. Nous aurions alors discuté d'un texte qui aurait eu sa cohérence, au lieu de tenter, amendement par amendement, d'en donner une à celui-ci, qui est refusé par tous les professionnels.

On peut évidemment nous rappeler au respect du travail parlementaire. Mais quand la qualité du texte d'origine est telle qu'il vaudrait mieux le reprendre, ses auteurs devraient le retirer. Nous travaillerions sur un texte dont tous les articles témoigneraient d'une certaine cohérence, au lieu d'intervenir sur eux en prenant en compte des amendements qui n'ont pas encore été déposés.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marylise Lebranchu, pour défendre l'amendement n° 114.

Mme Marylise Lebranchu. Je suis consciente que nos interventions sont un peu longues, mais nous sommes au cœur du débat.

Mme la présidente. Je donnerai la parole à tous les orateurs qui souhaiteront défendre leur amendement.

Mme Marylise Lebranchu. J'entends bien, madame la présidente, mais certains de nos collègues se plaignent de la lenteur de la discussion. Il ne peut en être autrement dès lors que nous cherchons à les convaincre.

Monsieur le secrétaire d'État, nous ne sommes pas persuadés que le Gouvernement doit suivre systématiquement la procédure parlementaire. Bien des propositions de loi votées dans cet hémicycle n'ont jamais été inscrites par l'actuel gouvernement à l'ordre du jour du Sénat. Le Gouvernement n'a pas à s'abriter derrière la procédure parlementaire ni derrière le fait que nous discutons d'une proposition et non d'un projet de loi. Ou alors, qu'il aille jusqu'au bout : qu'il fasse revenir à l'Assemblée toutes les propositions de loi votées au Sénat. Deux au moins sont fameuses. En outre, certaines propositions de loi votées dans cet hémicycle ne sont jamais arrivées au Sénat. Le Gouvernement a sa part de responsabilité dans la fixation de l'ordre du jour. Qu'il assume donc ses choix !

D'ailleurs, pourquoi ne repartirait-il pas de la proposition du Sénat ? Mais je rappelle que le Parlement, que je respecte tout autant que vous, monsieur le secrétaire d'État, n'a pas eu la responsabilité de la médiation qui a été créée. La négociation entre les acteurs sociaux que sont les armateurs et les syndicats n'a pas été le fait des parlementaires. Dès lors, il aurait été juste de transformer ce texte en projet de loi et d'y faire figurer les dispositions de l'accord auquel ils sont parvenus.

La création du RIF n'était pas une obligation. On aurait pu se contenter de réviser le statut du pavillon Kerguelen.

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

Mme Marylise Lebranchu. Dans ce cas, pourquoi ne pas l'abroger ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est ce que nous faisons !

Mme Marylise Lebranchu. Non, monsieur le secrétaire d'État. Quoi qu'il en soit, vous avez l'occasion de faire un texte de très bonne qualité. Dans la mesure où les syndicats de marins l'ont accepté, nous ne sommes pas opposés au fait que l'équipage des navires soit aussi composé de marins non français ou non communautaires, mais nous souhaitons que soit retenu un taux de 50 % de navigants communautaires, car il est de nature à préserver l'avenir des marins français, de la formation maritime et de la marine marchande.

J'ajoute que si nous adoptons cette mesure, le ministre de la mer que vous êtes sera en position de force pour négocier à Bruxelles la création d'un pavillon européen d'une norme supérieure. En revanche, un pays qui s'alignerait sur le moins-disant communautaire ne serait pas crédible pour proposer la création d'un tel pavillon. Mettons notre discours en accord avec nos actes en faisant le meilleur texte possible au niveau européen, et il y aura un « pavillon Goulard » dont chacun se souviendra.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Gouriou, pour soutenir l'amendement n° 113.

M. Alain Gouriou. M. Bono a excellemment exprimé l'idée qui sous-tend ces amendements. Il s'agit, pour nous, d'offrir aux marins français des débouchés importants. Les effectifs des équipages étant de plus en plus réduits, un taux de 50 % ne représenterait jamais que six ou sept postes de travail.

Par ailleurs, il ne me paraît pas saugrenu que les parlementaires français défendent les écoles de la marine marchande. Nous savons les efforts qui ont été consentis par les régions pour financer les lycées maritimes, qui ont coûté fort cher et dont le fonctionnement demeure très onéreux, compte tenu du faible nombre d'élèves qu'ils accueillent. Or, il ne serait pas logique, en termes de rapport qualité-prix et de productivité, de s'évertuer à financer des lycées maritimes et des écoles d'hydrographie si les marins ou les futurs officiers qui y sont formés sont à peu près certains de ne pas trouver, sur les bateaux de leur propre pays, les postes qu'ils ont en droit d'attendre.

Le Gouvernement devrait donc accepter que nous ayons un véritable débat de fond pour aboutir à une proposition concrète, plutôt que de rejeter chacun de nos amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Le Garrec, pour soutenir l'amendement n° 112.

M. Jean Le Garrec. J'ai parfaitement conscience d'être quelque peu redondant (« *Si peu !* » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire), mais ce n'est pas inutile, tant le sujet est difficile. Pour nous, le bon taux est celui de 50 %. Quand on imagine que des porte-conteneurs qui mesurent 320 mètres, transportent 6 000 conteneurs, voire davantage, et nécessitent des investissements très importants emploient des équipages d'environ quinze membres, vingt au maximum, qui effectuent des rotations nocturnes, il me semble qu'un taux de 50 % n'est pas excessif. Une telle mesure permettrait de protéger les filières de formation et de garantir la sécurité lors des manœuvres et du débarquement. Il s'agit d'une exigence minimale.

Par ailleurs, se pose le problème du contrôle des sociétés de main-d'œuvre. Il faut créer les garanties sociales indispensables, compte tenu de la charge de travail, des investissements réalisés et des conditions de navigation extrêmement difficiles. Une telle norme n'a donc rien d'exorbitant, sauf à imaginer des bateaux sans équipages, à l'instar de certaines chaînes industrielles qui fonctionnent avec très peu de salariés. Encore une fois, le taux de 50 % est une exigence minimale.

Mme la présidente. Je pense que l'on peut considérer que les amendements n^{os} 111, 110, 109, 108, 107, 106, 105, 104, 103 et 102 sont défendus.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour soutenir l'amendement n^o 77 rectifié.

M. Jean Gaubert. Il nous est difficile de défendre cet amendement, qui est un amendement de repli, alors que nous ne connaissons pas le sort réservé à l'amendement n^o 116, qui fait référence au taux de 50 %.

Mme la présidente. Ces amendements font l'objet d'une discussion commune. Ils doivent donc être présentés avant d'être soumis au vote un par un. C'est la règle, monsieur Gaubert.

M. Jean Gaubert. Soit, mais il me semble que nous perdons notre temps. Quoi qu'il en soit, si le taux de 50 % est refusé, nous retirerons les autres amendements, sauf l'amendement n^o 77 rectifié, qui fixe un taux de 35 %.

Comme le disait tout à l'heure M. Le Garrec, les équipages des pétroliers et des porte-conteneurs comptent généralement entre dix et vingt membres. Si l'on adoptait un taux de 50 %, cela représenterait cinq à dix marins ressortissants d'un État membre de l'Union européenne. Ainsi, deux d'entre eux seraient de service en même temps. J'ajoute que nous avons tous admis que les navigants devaient pouvoir utiliser une langue commune.

Accepter un taux de 35 % serait une concession très forte faite aux armateurs, car cela représenterait trois ou quatre ressortissants communautaires : le commandant, l'officier mécanicien et leurs seconds. Quant au problème de la promotion des marins européens, il ne serait pas réglé. Cependant, après en avoir discuté avec l'intersyndicale des marins, nous sommes prêts à faire cette ultime concession, à condition que le taux de 35 % soit calculé sur l'effectif réel du bateau et pas sur la fiche de postes, qui prévoit toujours un effectif inférieur à celui des marins embarqués. Je sais que les armateurs se battent pour que le calcul se fasse sur la fiche de postes, mais, de toute façon, ils souhaitaient un taux le plus bas possible.

Je demande solennellement à nos collègues de la majorité de s'interroger sur le sens de cette proposition, car je ne crois pas qu'ils puissent prétendre avoir défendu la marine française si l'on descend à un taux de 25 % calculé sur la fiche de postes, laquelle compte dix ou onze personnes sur certains navires.

Croyez-vous vraiment que vous pourrez leur vendre l'idée, mal défendue hier par le rapporteur, que nous allons créer plus d'un millier d'emplois français dans la marine marchande ? Des emplois, il y en aura peut-être pour des ressortissants d'autres nationalités, qui seront sous-payés. Mais vous ne pourrez pas leur dire qu'avec la proposition des armateurs vous aurez sauvé la marine marchande française. Vous ne pourrez pas décemment aller devant les jeunes aujourd'hui en formation, qui se demandent s'ils ont encore un avenir, et leur affirmer qu'ils en ont un sur les bateaux français. C'est là le nœud du problème.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul, pour soutenir l'amendement n^o 278.

M. Daniel Paul. Selon le rapport, la moyenne des équipages embarqués sur les navires aujourd'hui est de seize marins. Si vous prenez 35 % de ce nombre pour les marins de nationalité communautaire, cela fait 5,6 marins. C'est sur cette base de 5,6 – que vous arrondissez gaillardement à 6 alors qu'un armateur trouverait sans doute plus simple, je le crains, de l'arrondir à 5 – qu'il y aurait à bord deux officiers : le commandant et son adjoint ou chef mécanicien, et éventuellement un élève officier. Je ne vois là aucun marin d'équipage : il n'y aura plus de marin d'équipage sur les navires battant pavillon RIF !

Cela signifie la mort demain des lycées d'enseignement maritime. Qui oserait, en effet, s'inscrire dans un tel établissement en étant assuré qu'il ne trouvera pas d'embarquement à bord de ces navires ? Les seuls qui en trouveraient éventuellement seraient les officiers. Mais on voit les limites qu'atteindra rapidement ce système puisque, déjà dans le système actuel, on a de plus en plus de mal à en trouver. La profession d'officier de la marine marchande, qui a pu être attractive, l'est de moins en moins en raison de ses lourdes contraintes – absence du domicile, déplacements, commandements à l'étranger. Les entreprises privées sont intéressées par les officiers d'expérience mais en trouvent de plus en plus difficilement. En outre, il y a aussi dans la Communauté européenne des officiers de la marine marchande extrêmement compétents. Les règles internationales mises en place depuis plusieurs années ont permis l'élévation du niveau de formation et de qualification de ces officiers.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Heureux de vous l'entendre dire !

M. Daniel Paul. En revanche, sur quel dividende calculera-t-on ce taux de 35 % ? M. le rapporteur indique dans son rapport trois possibilités : « soit retenir l'effectif nécessaire à un bon fonctionnement du navire – définition restreinte. Cette notion, découlant de celle utilisée dans les conventions internationales de *safe manning*, constitue néanmoins un minimum destiné à assurer la sécurité la plus élémentaire du navire, sans lien concret avec l'effectif effectivement embarqué. Soit retenir la fiche d'effectif – définition intermédiaire –, représentant, dans le cadre de la décision d'effectif instruite par l'administration des affaires maritimes, l'effectif qui devra être embarqué pour être en conformité avec les exigences de la réglementation française. Soit retenir l'effectif d'exploitation réellement présent à bord – définition large –, dont l'inconvénient est de fluctuer en fonction des décisions managériales de l'armateur. » Selon la base de calcul retenue, les 5,6 marins pourront facilement descendre à 5 ou à 4. Dans ce cas je ne suis pas sûr qu'il y ait encore un élève officier à bord. En tout cas, les normes de sécurité seront extrêmement tendues. Et c'est dans ce cadre que vous proposez en plus qu'il puisse y avoir 25 %, et non plus 35 %, de l'équipage qui soient communautaires ! On descend à des chiffres extrêmement bas. Je peux vous assurer que certains quarts à bord ne seront pas pris en charge par des officiers français parce que ce sera humainement impossible.

Pour ma part, je suis clairement, non pas pour 50 % de marins communautaires, mais pour 100 % de marins français ! Quand les bornes sont franchies, comme on dit, il n'y a plus de limites et je cherche à éviter qu'on n'aille dans le mur où vous nous conduisez. C'est pourquoi je propose de faire en sorte que les 35 % soient effectifs pour tout le

monde et qu'ils soient calculés sur la base la plus favorable possible. Je sais que vous avez tendance à tirer dans le sens le plus libéral, celui qui profitera le plus à l'armateur.

Mme la présidente. Monsieur Paul, veuillez terminer.

M. Daniel Paul. Madame la présidente, j'aurais pu défendre successivement vingt amendements, mais je ne l'ai pas fait.

Mme la présidente. J'en conviens, mais je dois faire respecter le règlement.

M. Daniel Paul. Le problème est crucial : de la décision de l'Assemblée dépendra le nombre de marins français et communautaires, sachant déjà qu'il n'y aura pas de marin d'équipage français. Il faut que les jeunes le sachent, il faut que dans les régions on sache qu'on va vers la suppression des écoles d'apprentissage maritime...

M. Jean Gaubert. Eh oui !

M. Daniel Paul. ... et qu'on s'achemine probablement aussi vers la réduction du nombre d'écoles nationales de la marine marchande.

Mme la présidente. Monsieur Paul...

M. Daniel Paul. Nous proposons donc de retenir 35 % pour tous les navires, sans faire de différence selon les bases fiscales, afin de limiter la casse.

Mme la présidente. La parole est à M. René Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, pour soutenir l'amendement n° 3 deuxième rectification, dont je rappelle qu'il fait l'objet de trois sous-amendements.

M. René Couanau, rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales. Trois sous-amendements : faut-il que nous soyons au cœur du sujet !

Mme Marylise Lebranchu. Certes !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Et cela donne l'impression au rapporteur pour avis, qui appartient à la majorité, d'être une frégate prise sous le feu de l'importante armada gouvernementale, de la non moins importante flotte de la commission des affaires économiques, sans compter quelques chaloupes amies, qui échangent quelques coups avec nous en tirant un peu sous les sabords. (*Sourires.*)

C'est une question grave, c'est le point central de la création du pavillon *bis* dit RIF et c'est celui qui a inquiété, à la suite de la proposition du Sénat, l'ensemble du monde maritime : que sous le nouveau pavillon français – second, mais français – n'embarquent que deux officiers, le commandant et son suppléant. Tout le monde a jugé une telle proposition inacceptable, y compris sans doute vous-même, monsieur le secrétaire d'État, bien que vous ne l'ayez pas dit officiellement, puisque vous avez accepté de mettre ce texte en discussion pendant six mois en concertation tripartite, ce qui était une excellente initiative. Cette concertation tripartite a fait avancer les choses mais s'est terminée, sur ce point précis, par un non-arbitrage, M. Scemama n'ayant pu trancher entre deux conceptions : celle des armateurs, qui se limite à 25 % des effectifs embarqués, et celle des organisations syndicales, qui proposent 35 %. Soit dit en passant, amener à la table de discussion toutes les organisations syndicales sous la forme d'une intersyndicale pour aboutir à une discussion sur 35 % n'était pas joué d'avance ; mais ce fut fait.

M. Gilbert Le Bris. Exact !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. En l'absence d'arbitrage, donc, monsieur le secrétaire d'État, vous vous en êtes remis au Parlement, qui doit aujourd'hui arbitrer.

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

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Je propose, avec la commission des affaires culturelles, une motion de synthèse : faire porter notre arbitrage sur 35 % de l'effectif embarqué. (*« Très bien ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*) Pourquoi ? D'abord, parce que la situation précédente n'était pas tolérable. Ensuite, parce qu'il s'agit tout de même d'un pavillon français. Il ne faut pas désespérer l'emploi français, les formations françaises. Dans nos écoles nationales de la marine marchande et nos lycées maritimes, les élèves attendent.

Or on nous suggère pratiquement de revenir, par un amendement prévoyant 25 %, à la position du Sénat.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Mais non !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Pourtant, vous écrivez bien, à la page 36 de votre rapport : « Votre rapporteur proposera donc un amendement fixant un quota d'embauche de 25 % [...] Concrètement, un navire ayant un effectif de seize marins, ce qui est une moyenne pour les navires de commerce, il y aura quatre marins communautaires, dont deux Français – le capitaine et son suppléant –, et un élève officier embarqué de nationalité française. » Cela va de soi pour les élèves embarqués puisque nous avons réclamé qu'une telle possibilité leur soit réservée. Car s'il n'y a plus d'embarquement, il n'y a plus de formation et on ferme les quatre écoles nationales de la marine marchande.

M. Jean Gaubert. Eh oui !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Donc, monsieur le rapporteur, c'est bien à la position du Sénat que vous nous proposez de revenir en acceptant les 25 %. Cela est d'autant moins acceptable maintenant que notre proposition de synthèse consistait précisément à rechercher la compétitivité de nos navires sous RIF et sous pavillon principal par l'exonération des charges sociales patronales, compétitivité qui ne devait, en contrepartie, pas être acquise par une réduction du nombre d'emplois français. Sur la base de l'amendement que vous proposerez à l'article 10, nous aurons donc des armements qui, non seulement, disposeront toujours, je l'espère, du GIE fiscal pour construire leur navire, c'est-à-dire qu'ils pourront l'amortir en huit ans dans de bonnes conditions fiscales, mais qui bénéficieront aussi de la taxe au tonnage, qui, en bonne période – et c'est le cas – est plutôt avantageuse fiscalement, et qui encore bénéficieront de l'exonération des charges sociales patronales.

N'est-ce pas le moins, mes chers collègues, que de demander que l'effectif embarqué soit composé d'au moins 35 % de marins, non pas même français, mais communautaires ? Le dénominateur n'est plus en effet l'effectif de marins français mais celui de marins européens.

Si, sous le bombardement des sous-amendements du Gouvernement et du rapporteur de la commission des affaires économiques, le taux de 35 % est calculé sur la fiche d'effectif théorique et non pas sur l'effectif réellement embarqué, nous revenons, je vous le dis, à quelque chose près, à la position du Sénat. Cela n'est pas acceptable.

J'exécède peut-être mon rôle de rapporteur pour avis de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales et je mets sans doute un peu de passion dans cette affaire

mais, en tant que maire et député d'une région côtière – je connais cependant des non-côtiers qui se passionnent autant que moi pour la marine marchande –,...

M. Claude Gaillard. C'est vrai !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. ... je dis que ce n'est pas tolérable.

Je demande donc au Gouvernement et au rapporteur de la commission des affaires économiques – les rôles sont inversés – de retirer leurs trois sous-amendements qui canonisent notre amendement commun, qui constitue une motion de synthèse.

Mme Marylise Lebranchu. Très bien !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Chacun de ces sous-amendements est une bordée...

M. Daniel Paul. À bâbord !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. ... contre notre amendement.

Première bordée du Gouvernement : le pourcentage de 35 % n'est plus calculé sur l'effectif embarqué mais sur la fiche d'effectif, c'est-à-dire sur pas grand-chose !

Deuxième bordée du rapporteur de la commission des affaires économiques : le taux est abaissé à 25 % !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Mais non !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Excusez-moi, monsieur le secrétaire d'État, mais j'ai la parole et je la garde.

Troisième bordée du Gouvernement : la suppression du dernier alinéa de notre amendement tendant à permettre l'ouverture de discussions dans les armements pour éventuellement aller au-delà de 35 %, possibilité que j'avais introduite avec l'accord de la commission des affaires culturelles.

Pendant des années, nous n'avons cessé, monsieur le secrétaire d'État, de déplorer le manque de dialogue social au sein du monde maritime.

M. Jean Gaubert. Eh oui !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Il s'ouvre. La concertation que vous avez engagée pendant six mois, monsieur le secrétaire d'État, a abouti à un certain nombre de conclusions. Nous proposons de la poursuivre sur la question de l'emploi de marins français et européens au-delà, éventuellement, de 35 %. Et voilà que, par ces trois sous-amendements, vous ruinez complètement la notion de synthèse.

L'adoption des sous-amendements qui nous sont proposés aura...

M. Jean Gaubert. Aurait !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. ... aurait pour conséquence immédiate pour les quatre-vingt-quatorze navires inscrits au registre Kerguelen qui seront immatriculés prochainement au RIF de voir passer leurs effectifs de marins européens de 35 % à 25 %, taux qui s'appliquera également aux nouveaux navires immatriculés au RIF, estimés à une cinquantaine dans le rapport. Je vous laisse faire le calcul !

Mes chers collègues, les décisions que l'on veut nous faire prendre ce soir – je le dis au sein de la majorité et j'affirme mes positions –...

M. Gilbert Le Bris. C'est courageux !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. ... entraîneraient la suppression à court terme d'au moins deux cents emplois de marins français.

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

M. Daniel Paul. M. Couanau a raison !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Vous nous avez demandé, monsieur le secrétaire d'État, d'être réalistes. Je le suis.

Mes chers collègues, je vous demande de persuader M. le secrétaire d'État que nous voulons l'aider.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Bien sûr ! J'en ai conscience !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. La commission des affaires culturelles et celle des affaires économiques l'ont déjà beaucoup aidé à améliorer ce texte sur le plan social, où il était défaillant, comme sur le plan de la formation. Nous l'avons également aidé à améliorer la compétitivité en l'aidant, au sein du Gouvernement, à obtenir un arbitrage favorable pour l'exonération des charges sociales patronales, ce qui est un élément fort du texte.

En contrepartie, mes chers collègues – et ce n'est pas un SOS que je lance mais un appel à la raison – aidez-le à établir un taux de 35 % de marins français ou européens sur nos futurs navires immatriculés au RIF !

M. Alain Gouriou. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir les sous-amendements n^{os} 292 et 293.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Vous comprendrez, madame la présidente, que je réponde également aux représentants de l'opposition ainsi qu'à M. Couanau, qui vient de s'exprimer longuement, avec passion et aussi, je le lui dis très amicalement, excès.

Il est des arguments, monsieur le rapporteur pour avis, que vous devriez laisser à l'opposition. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)

Vous présentez votre amendement comme une motion de synthèse. Je ferai à ce sujet deux observations.

Vous défendez la même position que l'opposition. C'est votre droit le plus strict. Mais parler de synthèse en proposant d'adopter la proposition de l'opposition me paraît plutôt curieux.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. C'est l'inverse !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Vous avez dit vous-même que, à la suite de la longue discussion ouverte à l'initiative du Gouvernement, deux positions, certes divergentes mais finalement assez proches, s'étaient exprimées : celle des armateurs qui souhaitaient un taux de 25 %, et celle des syndicats de marins qui demandaient 35 %. Je constate que vous défendez – mais, encore une fois, c'est votre droit le plus strict – la seconde position. Je cherche où est la synthèse.

Vous avez parlé d'arbitrage non rendu. Le vôtre consiste à choisir la position des syndicats de marins. Ce n'est pas une synthèse.

Proposer un taux de 25 % revient, dites-vous, à défendre la position du Sénat. Les chiffres que vous avez cités démontrent le contraire puisque vos calculs, que l'on pourrait, d'ailleurs, contester, aboutissent à un doublement par rapport à la position du Sénat. C'est une petite parenthèse que je referme aussitôt.

Le Gouvernement, comme l'exprime le sous-amendement que va défendre le rapporteur de la commission saisie au fond, souhaite fixer le quota de marins européens – nous ne pouvons pas écrire dans un texte de droit, monsieur Couanau, qu'il s'agit de marins français –...

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Je n'ai jamais dit le contraire !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. ... à au moins 35 % dans le cas général quand le navire a bénéficié d'une aide à l'investissement. Nous savons tous que, aujourd'hui, aucun armateur ne fera arborer le pavillon français à son navire s'il n'a pas la garantie d'avoir une aide à l'investissement. S'il n'est pas sûr d'avoir cette aide, il choisira un autre pavillon, européen ou non, pour bénéficier d'autres avantages.

Nous parlons donc bien de navires qui, dans la quasi-totalité des cas, sont aidés et, pour ceux-là, le sous-amendement de M. Jean-Yves Besselat prévoit un taux de 35 %.

Si le Gouvernement est d'accord avec l'amendement de M. Besselat, c'est tout simplement parce qu'il lui paraît de bon sens que les contraintes soient plus faibles lorsque le navire ne bénéficie pas d'une aide à l'investissement.

M. Aimé Kergueris a employé hier le terme de curseur à propos du taux. Il me paraît tout à fait exact. On peut avoir des opinions différentes sur la position de ce curseur : on peut estimer pouvoir le mettre un peu plus haut ; on peut juger souhaitable de le mettre un peu plus bas.

Nous sommes à la recherche d'un équilibre entre le souhait que nous partageons tous d'avoir le maximum de marins français à bord des navires français et le principe de réalité : si nous posons des contraintes plus fortes que celles des autres pavillons *bis* européens, il est évident qu'aucun navire ne choisira le registre international français. On peut certes se faire plaisir en fixant un taux élevé, mais cela ne servira à rien. Nous aurons une loi parfaite, un RIF idéal, mais nous ne verrons aucun navire revenir vers le pavillon français.

M. Aimé Kergueris. CQFD !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est un point fondamental et je suis en désaccord total avec ce qu'a dit M. Couanau. Il ne s'agit pas que des navires battant pavillon français changent de type de pavillon pour choisir le RIF : il s'agit que des navires étrangers ou des nouveaux navires optent pour le pavillon français. Ce que nous cherchons avec ce texte, c'est accroître le nombre de navires français et, par-là même, le nombre de marins français.

Monsieur Couanau, le registre Kerguelen qui sera abrogé par la présente proposition de loi si elle est adoptée – et je réponds par-là même à Mme Lebranchu –, ne comporte plus aucune exigence de nationalité pour les marins mais, en pratique – et c'est là aussi un point important –, la proportion de marins français y est largement supérieure à 35 %.

Il y a, en effet, mesdames, messieurs les députés, une différence entre ce que la loi exige et la réalité. La loi est respectée mais il est de pratique courante que l'effectif de marins français à bord des navires soit supérieur au taux fixé dans la loi.

Je vais prendre un premier exemple : le premier armateur français a signé une convention collective dans laquelle il s'est engagé à embaucher 50 % de marins français. Il est clair que, pour cet armateur-là, il y aura toujours 50 % de marins français à bord.

Autre exemple : le pavillon *bis* danois qui est un véritable succès – la flotte danoise est remarquable ; d'ailleurs le premier armateur mondial est danois – ne pose aucune exigence en matière de nationalité. La seule exigence qui était mise jusqu'à présent concernait la nationalité du commandant. Elle a été récemment retirée. Or il y a en moyenne 70 % de nationaux sur les navires danois.

Il ne s'agit donc pas de faire une loi idéale qui ne serait pas attractive et qu'aucun armateur n'aurait envie de prendre de peur de se retrouver trop lié. Personne ne sait, en effet, de quoi la conjoncture sera faite demain, surtout dans le domaine du transport maritime où elle est particulièrement fluctuante. Il s'agit de rendre notre pavillon attractif, tout en imposant des minima qui, très souvent, seront dépassés.

Je l'ai dit hier, notre pavillon *bis* est plus protecteur, à tout point de vue, que ceux des autres pays européens, d'abord parce que les taux exigés sont souvent très faibles, voire nuls, dans les pays de l'Union européenne – et convenez que nous avons, nous, une exigence lisible et visible en matière d'emplois maritimes – et, ensuite – c'est un point très important pour nous – parce que nous instaurons un statut social pour les marins non européens. Les autres pavillons *bis* ne le font pas.

Soyons donc fiers de ce que nous faisons, sans pour autant perdre de vue notre objectif économique qui est que notre pavillon soit efficace parce qu'attractif.

Enfin, il est un point sensible sur lequel je suis déjà intervenu hier : la question de la référence. Doit-on se référer à l'effectif réel embarqué, comme le proposent et l'opposition et M. Couanau, ou à la fiche d'effectif ? Je vais répéter ce que j'ai déjà dit hier : il est important que le taux fixé dans la loi soit respecté. Pour qu'il le soit, il faut qu'il puisse être contrôlé. Si nous nous référons à un effectif fluctuant, non déterminé, non connu *a priori* de l'administration, nous aurons de réelles difficultés de contrôle.

La fiche d'effectif, qui présente par ailleurs des défauts, a néanmoins un avantage : étant déterminée par l'administration, elle est connue. C'est une référence fiable.

L'effectif embarqué, quant à lui, est fluctuant. Sur certains navires, il est beaucoup plus important que l'effectif naviguant. Ainsi, sur un câblier, l'effectif embarqué est plus ou moins nombreux suivant la nature des missions. Comment pouvez-vous proposer une exigence légale qui fluctue au gré des missions confiées au navire ? Ce serait totalement impossible à mettre en œuvre.

C'est la raison pour laquelle j'ai indiqué hier que, pour une raison de bon sens, il nous paraissait de bonne pratique et constituer une garantie du respect de la loi que vous allez voter de se référer à la fiche d'effectif.

Mais je prends l'engagement devant vous, mesdames, messieurs les députés – j'insiste sur ce point –, que l'administration en matière de fiche d'effectif évalue, de façon réaliste, l'effectif normal de navigation de tout navire français, afin qu'il n'y ait pas d'écarts d'un département, d'une région à l'autre, car il est vrai qu'aujourd'hui des différences d'appréciation existent suivant les quartiers. La tâche de l'administration consiste à avoir des fiches d'effectifs réalistes, qui soient de bonne référence, afin qu'elle puisse les utiliser pour opérer de nombreux contrôles sérieux.

Nous proposons par le sous-amendement n° 293 de supprimer le dernier alinéa de l'amendement n° 3 deuxième rectification de M. le rapporteur pour avis, non parce que nous sommes hostiles aux accords, bien au contraire, qui précisent : « Un accord entre le chef d'entreprise et les organisations syndicales représentatives de l'entreprise ou, à défaut, les délégués de bord, peut fixer une proportion supérieure à celle mentionnées ci-dessus. » C'est un principe général de notre droit. Un accord entre le patronat et les syndicats peut toujours fixer des conditions plus favorables pour les salariés en droit du travail. C'est tellement évident qu'il nous semble dommage de le mentionner dans un texte, car nous savons qu'une inscription redondante peut toujours être interprétée de façon restrictive.

Mme Marylise Lebranchu. Ah bon ?

M. Gilbert Le Bris et M. Jean Gaubert. C'est nouveau !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est pourquoi nous suggérons de supprimer cette mention, qui va de soi.

Un accord peut évidemment intervenir et fixer des exigences supérieures. J'ai mentionné tout à l'heure le cas du premier armateur français qui a signé une convention collective garantissant la présence de 50 % de marins français. Il est évidemment souhaitable que la négociation syndicale intervienne dans le secteur maritime, comme dans les autres secteurs économiques, de telle sorte que, suivant les circonstances, la santé des entreprises, leurs possibilités, leur degré de concurrence internationale, il y ait des avancées par rapport aux exigences légales. (*« Très bien ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Yves Besselat, pour soutenir le sous-amendement n° 291.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je serai assez bref, car M. le secrétaire d'État a déjà excellemment présenté certains points, que je vais me permettre de préciser, et je voudrais également m'appuyer sur les propos tenus hier par M. Aimé Kergueris.

Première remarque : nous ne légiférons pas pour deux ou trois ans – le registre Kerguelen date de 1996, donc de presque de vingt ans – mais pour le long terme, pour une période de dix ans. Concrètement, cela signifie que, vis-à-vis de l'ensemble des marins, des armateurs, il faut traiter dans ce texte les deux cas de figure évoqués par M. Goulard.

Je reprendrai ses propos, afin que nos collègues soient parfaitement informés.

Les navires qui arment pavillon RIF vont se trouver dans deux situations.

D'abord, le cas majoritaire, traité par l'amendement de M. Couanau : ceux bénéficiant de l'aide fiscale, du GIE fiscal, et dont 35 % des marins sont d'origine communautaire. Mais je rappelle que cette aide fiscale induit une obligation de pavillon pendant huit ans. Cela signifie qu'à la fin de ce délai, les armateurs pourront choisir de rester sous pavillon RIF ou de dépavillonner. La liberté en matière commerciale et industrielle, c'est la loi. Le législateur doit donc pouvoir, à juste titre, inscrire dans le marbre ces deux cas. Il est, en effet, normal qu'un navire aidé sur le plan fiscal fasse l'objet de contraintes en matière d'emploi supérieures à un navire qui ne sera plus aidé. Nous prévoyons donc les deux cas.

Ensuite, le sous-amendement n° 291 prévoit, avec l'appui du Gouvernement, que l'équipage des navires immatriculés au registre international français soit composé à hauteur de 25 % minimum de navigants ressortissants de l'Union européenne.

Enfin, l'opposition nous abreuve de chiffres de plus en plus réduits. Je rappelle qu'un porte-conteneurs, un pétrolier de trois cents mètres de long représente, en moyenne, une fiche d'effectif de seize marins, base sur laquelle M. le secrétaire d'État s'appuie, à juste titre, pour défendre le texte. Un pourcentage de 25 % correspond en l'occurrence à quatre marins.

Mme Marylise Lebranchu. Et on est fier de cela ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je ne dis pas que nous sommes fiers. Je dis la vérité.

De plus, 35 % de ces seize marins, monsieur Paul, cela représente six personnes.

La fiche d'effectifs pour un porte-conteneurs ou pour un pétrolier – et il s'agit de la majorité des cas traités dans cette proposition de loi – sera donc au minimum de quatre marins, dont deux Français. Mais il va de soi, que, en règle générale, les armateurs préféreront embaucher des Français. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe des député-e-s communistes et républicains.*)...

M. Gilbert Le Bris. On peut toujours rêver !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. ... en cas de GIE fiscal.

Nous sommes loin des chiffres qui sont avancés par l'opposition.

Je rappelle que, pour gérer un navire, il faut comme en matière d'aviation, deux équipages. La relève d'équipage fait partie du métier. Sur un navire battant pavillon RIF, la relève d'équipage s'exercera comme sur tout navire.

Dans le cas de 25 %, il s'agit non de quatre marins, mais de huit, et dans le cas de 35 %, non pas de six, mais de douze marins ! (*Vives protestations sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Le rapporteur a raison !

Plusieurs députés du groupe socialiste. C'est la multiplication des marins !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Cet argument n'avait pas été présenté. Il est extrêmement réaliste. (*« Non ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste.*)

Quand on parle de marins français, il faut savoir de quoi on parle. Je n'ai pas dit que ces marins étaient tous en même temps sur le navire. Vous avez tous pris l'avion. Vous savez ce que c'est. C'est pareil sur un bateau.

M. Jean Gaubert. On le sait. On a aussi pris le bateau !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je voudrais appeler votre attention sur un dernier point.

Nous avons souvent été suspectés, sur les bancs de la majorité, d'entretenir des relations privilégiées avec les armateurs.

Je vais vous dire qui je suis. Et je pense que l'immense majorité des gens dans cet hémicycle sont dans le même cas. J'ai été salarié d'une entreprise privée.

Mme Marylise Lebranchu. Et alors ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je ne suis pas armateur, mais législateur.

Le législateur recherche l'intérêt du pays. M. le secrétaire d'État, de même que M. Kergueris, Mme Tanguy et Mme Boyce – je les cite parce qu'ils sont issus de la Bretagne profonde (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), mais la Bretagne n'a pas, heureusement, le monopole du pavillon français.

Avec M. François Goulard, nous avons prévu une clause politique par l'article 34 de la proposition de loi. Un rapport d'évaluation portant sur la mise en œuvre de la loi permettra au bout de trois ans d'examiner la situation. Chacun des partenaires a des droits et des devoirs. Il est bon d'avoir des investisseurs. Nous pourrions ainsi vérifier que chacun a été un partenaire loyal de cette proposition de loi, que nous allons, je l'espère, voter ce soir.

On peut évidemment fixer le terme au début de l'année 2007, si vous voyez ce que je veux dire ! (*Sourires sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Plusieurs députés du groupe socialiste. Vous prenez des risques !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Mes chers collègues, j'assume, moi aussi, ce contrôle politique. Nous prenons effectivement des initiatives à l'égard des investisseurs et naturellement des marins. Je n'y reviendrai pas. Nous allons développer le nombre de marins français sur les navires battant pavillon RIF. Ce contrôle politique s'exercera et nous verrons si chacun des partenaires dans cette affaire a bien joué le jeu. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la présidente. Je suis saisie par le groupe socialiste d'une demande de scrutins publics sur les amendements n^{os} 116, 77 rectifié, 3 deuxième rectification, et les sous-amendements n^{os} 292, 291 et 293.

Les scrutins sont annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n^o 23 rectifié.

M. Daniel Paul. Il s'agit d'un amendement de repli, rendant obligatoire la présence sur les navires immatriculés au RIF d'une proportion minimale de 35 % de navigants européens par rapport à l'effectif embarqué.

Monsieur le rapporteur, une mauvaise politique n'a pas souvent un avenir à long terme. Je vous trouve bien imprudent de prétendre que vous vous inscrivez dans la durée. Le pourcentage retenu affecté à votre définition intermédiaire est une proposition *a minima*.

Au Havre, Delmas est un grand armateur, dont la propriété appartient au groupe Bolloré. Il a acquis huit porte-conteneurs au cours de ces dernières années. Mais aucun d'entre eux ne bat pavillon français ou pavillon *bis* Kerguelen. Je suis sûr de ce que j'avance – nous sommes d'ailleurs tous les deux originaires du Havre.

Monsieur le rapporteur, votre proposition garantit-elle le retour des huit porte-conteneurs appartenant à Delmas sous le pavillon RIF ? Ou M. Bolloré va-t-il maintenir ces huit navires sous un registre des tropiques ?

Nous allons avec ce texte vers l'extinction de la présence de personnels français à bord des navires battant pavillon français. À quoi sert une marine française sans marins français ?

M. Jean Gaubert. C'est une vraie question !

M. François-Michel Gonnot. Caricature !

Mme la présidente. L'amendement n^o 237 n'est pas défendu.

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n^o 41 rectifié et donner l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements et sous-amendements en discussion.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. La commission est défavorable à l'ensemble des amendements présentés par le groupe socialiste, qui prévoient un pourcentage entre 50 % et 35 %.

La commission est également défavorable à l'amendement de M. Paul, sur lequel je me suis d'ailleurs longuement exprimé.

Quant à l'amendement n^o 3 deuxième rectification, la commission y est favorable sous réserve de l'adoption des sous-amendements n^{os} 292 et 293 du Gouvernement ainsi que du sous-amendement n^o 291 de la commission.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement est favorable au sous-amendement n^o 291 de M. Besselat, et, sous réserve de son adoption et de celle des sous-amendements n^{os} 292 et 293, à l'amendement n^o 3 deuxième rectification. Il est défavorable à tous les autres amendements.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. S'agissant de votre premier sous-amendement, je comprends bien, monsieur le secrétaire d'État, qu'il soit plus commode pour l'administration de rechercher la fiche d'effectif, mais vous avez vous-même souligné son imprécision.

Je ne pense pas qu'il serait très compliqué de se référer à l'effectif embarqué, les registres de bord pouvant facilement être contrôlés.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Ils sont fluctuants.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Certes, mais ils sont contrôlables.

La proportion minimale de 35 % de navigants européens garantit un haut niveau d'emploi qualifié, et doit être soumise à contrôle.

Personne ici ne défend d'intérêts particuliers. Nous défendons tous l'intérêt général, et nous recherchons, entre nous, la solution la meilleure. Ce n'est pas parce que l'opposition approuve l'initiative d'un membre de la majorité que celui-ci doit se voir coller une étiquette négative. Le dialogue fait partie de notre culture parlementaire – en tout cas, c'est la mienne depuis toujours, et j'espère qu'elle est partagée sur tous les bancs, y compris par le Gouvernement...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. La réponse est oui !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Le contraire serait inquiétant !

Retenir 35 % de l'équipage pour les GIE fiscaux, c'est très bien, monsieur Besselat.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. D'accord !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cela correspond à ce que nous demandions. Mais que fait-on quand on sort du GIE fiscal, au bout de huit ans d'amortissement dans de bonnes conditions, et que l'on passe à un régime de 25 % de navigants européens dans l'équipage ?

M. Daniel Paul. On licencie.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Doit-on réduire le nombre de marins français et européens sur les navires concernés ?

Il eût été plus lisible, monsieur le secrétaire d'État, de fixer un pourcentage unique de 35 %. J'ai même pensé que vous étiez tout prêt à le faire, mais vous n'êtes pas allé jusqu'au bout de votre réflexion. Un pourcentage unique, 35 %, aurait simplifié les choses, et aurait satisfait en grande partie l'attente du monde maritime. C'est aussi par souci de rendre la loi cohérente et claire que j'ai plaidé en ce sens.

Quant au dernier sous-amendement, vous me dites que ce qui est déjà dans les textes va de soi. J'ai estimé que, pour le monde maritime, il n'était pas inutile de rappeler que le dialogue social peut être ouvert.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est ce que je viens de faire !

M. René Couanau, rapporteur pour avis. C'est la raison pour laquelle je reste défavorable à vos sous-amendements, mais vous ne vous attendiez sans doute pas à une autre attitude de ma part. (*Sourires.*)

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

Mme la présidente. La parole est à Mme Marylise Lebranchu.

Mme Marylise Lebranchu. Le moment est solennel : nous sommes à un point crucial du débat puisque nous abordons la clé de voûte du dispositif.

Je n'épiloguerai pas sur le différend entre le Gouvernement et M. Couanau, mais je puis vous rassurer, monsieur le secrétaire d'État : M. Couanau que je connais depuis longtemps n'a pas encore adhéré au parti socialiste !

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

Mme Marylise Lebranchu. Cela dit, je me souviens, monsieur Goulard, d'avoir, quand j'étais moi-même ministre, accepté des amendements déposés par vous-même et certains de vos collègues.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. C'est vrai.

Mme Marylise Lebranchu. Le paysage politique ne s'en est pas trouvé bouleversé pour autant, et il est heureux que, de temps en temps, nous puissions nous rejoindre sur des objectifs communs ! Et dans l'intérêt de la République !

M. François-Michel Gonnot. Tout à fait !

Mme Marylise Lebranchu. Pour nous, le pourcentage de 35 % de navigants européens est déjà difficile à accepter. Nous connaissons tous le milieu marin, même si, pour la plupart d'entre nous, nous ne sommes pas armateurs – sauf moi, mais dans des circonstances très particulières. Nous avons tous écouté les armateurs, les affréteurs et les marins, et nous savons tous ce qui se passe sur les navires.

Pour ceux qui ne connaîtraient pas, peu nombreux, la différence entre la fiche d'effectif et l'effectif réellement embarqué, je rappelle au rapporteur que l'effectif réellement embarqué ne comprend pas l'effectif qui est à terre et qui est destiné à prendre la relève : les inspecteurs dont parlait M. Goulard ne comptent que l'effectif réellement embarqué.

Concernant les câbliers, monsieur le secrétaire d'État, vous avez rappelé tout à l'heure que les fiches techniques n'étaient pas les mêmes dans tous les quartiers. Ce qui suppose déjà de les réécrire. Comme vous vous êtes engagé solennellement et avec beaucoup de loyauté sur le contrôle des navires pour tout autre sujet que les équipages, en particulier pour la sécurité, il est plus facile de prendre en compte l'effectif réellement embarqué que la fiche technique. D'abord, parce que l'effectif embarqué, y compris au cours d'un même voyage, évolue. Sur certains bateaux, il y a un échange de fret à l'aller et au retour : aussi, l'équipage réellement embarqué n'est-il pas le même à l'aller et au retour et peut alors s'éloigner un peu plus de la fiche technique.

M. François-Michel Gonnot. Le dossier n'est pas très clair !

Mme Marylise Lebranchu. Il s'agit de protéger les marins français, leur filière de formation, mais aussi d'assurer la sécurité maritime. Nous pensons, pour notre part, que le pourcentage de marins français et communautaires doit s'appliquer à l'effectif réellement embarqué.

Je vous rappelle que, la nuit dernière, nous avons déjà exclu de l'effectif réellement embarqué les personnes embarquées pour servir les quelques passagers qu'un cargo peut prendre, pour des missions spécifiques – de radio par exemple –, pour des missions qui ne sont pas strictement liées au fonctionnement du bateau et à l'accompagnement de sa cargaison.

À force d'exclure et de diminuer le pourcentage, nous en reviendrons à la proposition du Sénat. Peut-être y aura-t-il, de temps en temps, un marin de plus...

M. Daniel Paul. Non !

Mme Marylise Lebranchu. Je dis bien : peut-être, cher collègue.

L'effectif embarqué est la seule référence.

D'autre part, la marine marchande a déjà bénéficié d'un avantage fiscal. Je voudrais, monsieur le secrétaire d'État, que vous nous disiez quel a été l'avantage de la taxe à la jauge.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Au tonnage !

Mme Marylise Lebranchu. Nous l'appelons encore « taxe à la jauge » parce que nous appartenons à des temps anciens. L'IS aussi aurait pu être appliqué aux entreprises.

Bref, quel a été son avantage ? Les armateurs sont-ils en grande difficulté ? Pour ma part, je n'en connais aucun. Et nous ne nous sommes même pas battus contre ce bel avantage fiscal qui leur a été octroyé.

Mais, si l'on ajoute le pourcentage de 35 % à l'avantage fiscal, cela signifie que l'ensemble des citoyens français, en l'absence de recettes de l'État, paiera pendant huit ans le passage de 25 % à 35 %, avec, au bout du compte le risque de voir se profiler des licenciements.

D'un côté, nous déplorons la baisse de l'emploi, de l'autre, nous l'inscrivons dans la loi. C'est bien dommage !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Le débat sur la fiche d'effectif et l'effectif réellement embarqué est extrêmement important, d'autant qu'hier, lors de la discussion générale, M. le secrétaire d'État et M. le rapporteur ont avancé des chiffres de création d'emplois français, qui, à mon sens, sont sujets à caution eu égard au nombre de bateaux et de marins sous statut européen annoncé.

Nous savions quand même, monsieur Besselat, que les marins ne sont pas embarqués vingt-quatre heures sur vingt-quatre ni trois cent soixante-cinq jours par an !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. C'était bien de le rappeler.

M. Jean Gaubert. Vous avez parlé de cinquante bateaux. Avec quatre emplois nouveaux par bateau, et une double équipe, on arrive à 400 créations d'emploi. Or vous avez annoncé le chiffre de 1 400 ! Expliquez-moi, monsieur le secrétaire d'État, comment vous passez de 400 à 1 400. Même avec les 35 %, nous ne pourrions pas les atteindre, mais les choses s'amélioreraient.

J'en viens au retour à 25 % quand les navires sortent du dispositif d'aide fiscale : 35 % pour les navires bénéficiant d'un dispositif d'aide fiscale, 25 % quand on en sort. C'est encourager toutes les entreprises de ce pays qui perçoivent des subventions à l'installation à ne plus tenir compte de l'effort que la collectivité a faite pour les mettre sur de bons rails quand elles s'installent, et, dès que l'amortissement de la subvention est terminé, à se comporter comme les autres, par exemple en se délocalisant.

Si nous légalisons de telles pratiques, ne nous étonnons pas de voir partir des entreprises dès qu'elles ont amorti les subventions des collectivités locales ou de l'État. Il ne faudra pas alors nous lamenter.

Cela est d'autant plus grave qu'il reste au moins encore une revendication des armateurs qui n'a pas été complètement satisfaite, mais cela ne saurait durer. J'ai cru comprendre qu'ils aimeraient que la période d'amortissement soit ramenée de huit à cinq ans. Peut-être leur donneriez-vous satisfaction au détour d'une loi de finances ? Ce serait plus discret d'y revenir dans ce cadre.

Je ne sais si des promesses ont été faites. Mais au point où nous en sommes, nous ne pouvons pas ne pas nous poser ce genre de questions.

Si ces sous-amendements, qui dénaturent totalement l'amendement de la commission des affaires culturelles, étaient adoptés, ce ne serait pas une défaite pour l'opposition ou la commission, mais pour la marine française, vouée à la disparition.

Mme la présidente. La parole est à M. Maxime Bono.

M. Maxime Bono. Je rappelle que notre position de départ était un taux de 50 % de l'équipage embarqué, capitaine et officier chargé de le suppléer compris. Par souci de compromis, nous sommes prêts à nous ranger au 35 %. Mais les deux sous-amendements présentés, s'ils étaient adoptés, nous feraient passer à une règle générale de 25 % et, qui plus est, 25 % de la fiche d'effectif, le taux de 35 % étant réservé aux seuls bateaux relevant d'un GIE fiscal.

Monsieur le secrétaire d'État, c'est avec un peu de tristesse que je m'exprime car j'avais cru, après nos travaux, que la communauté maritime pouvait se rassembler autour d'une solution de compromis. De surcroît, vous avez annoncé hier un avantage supplémentaire pour les armateurs : l'exonération de la part patronale des charges sociales. Et j'avais espéré que cette mesure serait assortie d'une contrepartie pour les

marins. Malheureusement, il n'en est rien. À la fin du débat, nous aurons une règle générale de 25 %, sauf pour les GIE fiscaux, et un bonus pour les armateurs.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Le Garrec.

M. Jean Le Garrec. Nous voici au cœur du débat. Il est peut-être long mais il est fondamental.

Je vous le répète, monsieur le secrétaire d'État, le monde maritime a besoin d'un signal, d'autant que la reprise des débats sur la manutention à bord des bateaux et la directive en cours de préparation suscitent de grandes craintes : vous savez qu'il existe des liens permanents entre le monde maritime et le monde portuaire. Ce signal, ce serait l'adoption de l'amendement défendu par M. Couanau. Et j'ai suffisamment présidé la commission des affaires sociales, dont vous étiez membre, monsieur le secrétaire d'État, pour savoir qu'elle est capable d'adopter des amendements d'un bord comme de l'autre, si cela est nécessaire.

Il y aurait tout de même un sacré paradoxe à affirmer, d'un côté, que le GIE fiscal est indispensable pour la construction de bateaux naviguant sous pavillon français et à permettre, de l'autre, que, l'amortissement une fois terminé, la contrainte passe de 35 % à 25 % alors même que le bateau est appelé à naviguer encore de nombreuses années et que l'armateur est libéré de certaines contraintes. Je n'ai jamais vu la portée d'une obligation diminuer à partir du moment où l'amortissement est arrivé à son terme. Ce raisonnement n'est pas tenable.

Soyons sérieux ! L'obligation des 35 % de marins membres de l'Union européenne serait une contrainte insupportable pour des bateaux dont on connaît la taille, les coûts d'investissement et les règles de sécurité auxquelles ils sont soumis.

En outre, vous annoncez une exonération des charges sociales patronales. Ne discutons même pas du bien-fondé de cette mesure : soulignons plutôt qu'en pareil cas on négocie en général des contreparties. La contrepartie minimale, en l'occurrence, serait un taux de 35 %. Voilà un argument fort.

Mettez donc un terme à vos contradictions et considérez ce pourcentage comme un signal politique important. Montrez que vous avez pris en compte les interrogations et les inquiétudes du monde maritime, monsieur le secrétaire d'État !

Mme la présidente. La parole est à M. Patrick Ollier, 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. M. Couanau a développé de très bons arguments et je comprends très bien qu'il l'ait fait. Mais dans ce long débat, où les objectifs de départ ont pu paraître brouillés, il me faut préciser que la commission saisie au fond a tranché en un sens contraire de celui du rapporteur pour avis.

Contrairement à ce qui a été dit, la commission saisie au fond a débattu du taux des 25 %. Il a même fait l'objet du sous-amendement que son rapporteur a déposé pour établir un compromis.

Logique et cohérence : c'est à cela qu'il faut s'attacher. À cet égard, l'intérêt du registre international français, c'est d'être utilisé par les armateurs. Sinon, à quoi servirait de passer autant de temps à débattre de sa création ?

M. le rapporteur a très clairement expliqué que chaque bateau a deux équipages, ce qui a son importance. Passer de huit à douze marins français, avec deux équipages, n'est pas la même chose que de passer de quatre à six. Par ailleurs, il a évoqué la création à terme de 1 400 emplois. En effet, on sait qu'à un emploi créé en mer correspond quatre emplois créés à terre.

M. Daniel Paul. Ce n'est pas possible d'entendre des choses pareilles !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Avec une perspective de soixante-dix navires, le calcul est simple. De telles précisions sont utiles pour montrer que les arguments de la commission des affaires économiques sont fondés sur des réalités.

Peu importe de savoir qui du Sénat ou de l'Assemblée a raison. L'important est de faire une bonne loi, qui permette de rendre attractif le pavillon français pour les armateurs, qui ont toute liberté de choix. Personne ne peut les contraindre à rester dans le registre international français, au bout de huit années que dure le GIE fiscal. Ils peuvent le quitter du jour au lendemain. Avec la règle des 25 %, nous créons les conditions favorables pour les inciter à rester. Vous avez prévu, monsieur le secrétaire d'État, une clause de confiance au bout de trois ans. Donnons-nous le temps pour mettre en place le dispositif avant de faire le point.

Monsieur Bono, vous parliez de compromis : eh bien ! nous y sommes ! Nous souhaitons que l'ensemble de la majorité soutienne le rapporteur de la commission saisie au fond.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert Le Bris, pour une brève intervention. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. C'est scandaleux !

M. Gilbert Le Bris. Je serai en effet très bref.

En matière maritime, le chemin le plus court n'est pas toujours la ligne droite : il faut savoir s'adapter aux éléments. En l'espèce, il s'agit de la négociation qui a eu lieu entre les armateurs et l'intersyndicale. Un compromis aurait pu être trouvé et il aurait été établi sur de bonnes bases si nous avions accepté la règle des 35 %.

Par ailleurs, je rappelle que M. Sarkozy, dont je crois savoir qu'il a certaines responsabilités à l'UMP, s'est engagé, devant les syndicats, à Calais, à faire passer les 35 % ! La parole donnée à l'intersyndicale doit être tenue, si du moins vous lui accordez une quelconque valeur.

Mme la présidente. Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement n° 116.

M. François-Michel Gonnot. Madame la présidente, je demande la parole !

Mme la présidente. Monsieur Gonnot, j'ai commencé à mettre aux voix l'amendement. Je vous donne cependant la parole.

M. François-Michel Gonnot. Je vous demande simplement, madame la présidente, d'avoir la gentillesse de rappeler la position de la commission saisie au fond et celle du Gouvernement pour chacun des amendements et sous-amendements que vous allez mettre aux voix.

Mme la présidente. M. le président de la commission des affaires économiques s'est clairement exprimé.

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° 116.

Je vous prie de bien vouloir regagner vos places.

Mme la présidente. Le scrutin est ouvert.

Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	61
Nombre de suffrages exprimés	61
Majorité absolue	31
Pour l'adoption	22
Contre	39

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 115.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 114.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 113.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. Jean Gaubert. Madame la présidente, je retire les amendements n°s 112 à 102.

Mme la présidente. Les amendements n°s 112, 111, 110, 109, 108, 107, 106, 105, 104, 103 et 102 sont retirés.

Nous allons maintenant procéder au scrutin sur l'amendement n° 77 rectifié, qui a été annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Le scrutin est ouvert.

Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	60
Nombre de suffrages exprimés	59
Majorité absolue	30
Pour l'adoption	22
Contre	37

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'amendement n° 278.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Nous allons enfin procéder aux scrutins sur le sous-amendement n° 292, le sous-amendement n° 291, le sous-amendement n° 293 et l'amendement n° 3 deuxième rectification.

Ces scrutins ont été annoncés dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

Je vais mettre d'abord aux voix le sous-amendement n° 292.

Le scrutin est ouvert.

.....
Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	59
Nombre de suffrages exprimés	59
Majorité absolue	30
Pour l'adoption	36
Contre	23

L'Assemblée nationale a adopté.

Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 291.

Le scrutin est ouvert.

.....
Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	58
Nombre de suffrages exprimés	58
Majorité absolue	30
Pour l'adoption	35
Contre	23

L'Assemblée nationale a adopté.

Je vais mettre aux voix le sous-amendement n° 293.

Le scrutin est ouvert.

.....
Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	58
Nombre de suffrages exprimés	58
Majorité absolue	30
Pour l'adoption	35
Contre	23

L'Assemblée nationale a adopté.

Je vais maintenant mettre aux voix l'amendement n° 3 deuxième rectification, modifié par les sous-amendements adoptés.

Le scrutin est ouvert.

.....
Mme la présidente. Le scrutin est clos.

Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	56
Nombre de suffrages exprimés	56
Majorité absolue	29
Pour l'adoption	35
Contre	21

L'Assemblée nationale a adopté.

En conséquence, les amendements n°s 23 rectifié de M. Liberti et 41 rectifié de la commission des affaires économiques n'ont plus d'objet.

Je suis saisie d'un amendement n° 118.

Cet amendement est-il défendu ?

M. Aimé Kergueris. Je le retire, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 118 est retiré.

L'amendement n° 71 n'est pas défendu.

Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 3 deuxième rectification, modifié.

(L'article 4, ainsi modifié, est adopté.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-huit heures cinquante, est reprise à dix-huit heures cinquante-cinq.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous en venons aux amendements portant articles additionnels après l'article 4.

Après l'article 4

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n°s 4 rectifié et 24 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour soutenir l'amendement n° 4 rectifié.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Le sous-amendement n° 291 de M. Besselat que nous venons d'adopter impose implicitement un effectif minimal de 35 % de marins français et européens sur les navires bénéficiant d'un GIE fiscal.

L'amendement n° 4 rectifié vise à préciser dans le code général des impôts que, lorsque le navire a fait l'objet d'un GIE ayant reçu l'agrément fiscal, le pourcentage des membres de l'équipage ne peut pas être inférieur à 35 % de l'effectif embarqué. Autrement dit, je propose d'introduire dans le code général des impôts le sous-amendement de M. Besselat.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission saisie au fond ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. M. Couanau vient de me donner un premier argument : un GIE fiscal implique forcément 35 % de marins ressortissants de l'Union. C'est ce que nous venons de voter il y a quelques instants.

Par ailleurs, même si je reconnais les mérites de l'amendement, je ne suis pas tout à fait sûr qu'il faille attirer l'attention de la Commission européenne sur les GIE fiscaux au moment où le Gouvernement français négocie un dispositif qui est efficace, mais qui n'avait pas été notifié de façon très claire.

C'est donc à regret que j'invite l'Assemblée à repousser cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Sans reprendre le débat sur l'article 4 qui a été de grande qualité et qui a permis d'expliquer plusieurs points, je voudrais rappeler qu'au terme de la période d'amortissement de huit ans – une durée tout à fait normale –, l'armateur peut immédiatement changer de pavillon, sans aucune contrainte, et que la démarche prend une demi-journée. Cela n'entraîne pas pour autant que les marins français ou européens soient licenciés : le code du travail continue de s'appliquer. Il faut veiller à dire les faits, au lieu d'agiter des épouvantails.

Nous venons d'adopter des dispositions équivalentes à ce que propose M. Couanau. Son amendement est donc redondant. En outre, la référence à l'article du code général des impôts est inexacte.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. On aurait pu espérer, avec le vote de l'article 4, avoir mis un terme aux revendications des armateurs. Apparemment, il leur en faut encore plus ! Sinon, comment expliquer la position du Gouvernement et du rapporteur de la commission des affaires économiques, qui nous demandent de repousser l'amendement ?

Il est tout de même normal de subordonner les avantages qui sont octroyés à certaines « contraintes », si tant est que l'on puisse encore les appeler ainsi. D'après moi, l'argument selon lequel nous sommes aujourd'hui en négociation à propos du GIE fiscal n'est pas valable.

Je le dis et je le répète, vous êtes dans un état d'esprit où la moindre contrepartie, que vous appelez contrainte, n'a pas de fondement, et où il faut tout libéraliser pour permettre à celui qui a la force et l'autorité de dominer le faible. Nous vivons sous le règne de la règle du renard libre dans le poulailler libre, et nous savons ce qui peut en advenir.

J'ai du mal à vous suivre, monsieur le secrétaire d'État, quand vous déclarez que le changement de pavillon n'entraîne pas le licenciement des marins. Celui-ci n'est pas obligatoire, certes. Mais en changeant de pavillon, le navire relève d'un autre statut social, qui n'est plus français.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le bateau n'est pas l'employeur !

M. Jean Gaubert. Assurément, mais il sera soumis au droit du Liberia, du Panama, voire de Malte qui a encore beaucoup de progrès à faire pour se hisser au niveau européen. En tout cas, le navire sera une zone, sinon de non-droit, du moins de droit fortement déséquilibré au détriment des marins.

Depuis hier, nous répétons que le bateau immatriculé en France est considéré comme territoire français. Alors, en cas de changement d'immatriculation, il va de soi que le statut social des marins ne sera pas celui prévu par le droit français et que ce sera le droit du licenciement du nouveau pays qui s'appliquera.

Monsieur le secrétaire d'État, utilisez de vrais arguments. Les conflits qui s'ensuivront seront traités selon les règles du nouveau pays et nous verrons nos marins subir les règles iniques auxquelles vous aurez ouvert la voie.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 4 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 24 rectifié.

M. Daniel Paul. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 24 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 81 quatrième rectification.

La parole est à M. Jean Gaubert, pour le soutenir.

M. Jean Gaubert. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

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

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 81 quatrième rectification.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 5 rectifié et 25 rectifié, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour défendre l'amendement n° 5 rectifié.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Il faudrait corriger la référence à l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, pour renvoyer à l'article concernant les GIE fiscaux, auquel M. le secrétaire d'État a fait allusion.

Outre le plancher des effectifs français et communautaires fixé à 35 % pour les GIE fiscaux, il s'agirait de moduler l'importance des avantages fiscaux prévus dans la convention fiscale passée entre l'État et l'armement concernant le GIE en fonction de la proportion de marins français et communautaires qui seront embarqués. Je comprends bien qu'il y a là quelque chose d'utopique, mais il faut bien faire des propositions. C'est pourquoi je persévère.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre l'amendement n° 25 rectifié.

M. Daniel Paul. Cet amendement est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission saisie au fond sur les deux amendements ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je me suis déjà exprimé sur l'esprit, sinon la lettre, de ces amendements, que la commission a repoussés.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Avis défavorable. Les amendements présentent les mêmes inconvénients techniques que ceux que l'Assemblée vient de rejeter.

Le mécanisme qu'ils proposent pouvait sans doute se concevoir dans le cadre de l'ex-article 238 *bis* HN du code général des impôts, mais sûrement pas en cas de GIE fiscal. Même si nous étions d'accord sur le fond, ces amendements ne seraient pas recevables sur la forme.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 25 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 5

Mme la présidente. Sur l'article 5, je suis saisie d'un amendement n° 42.

Cet amendement fait l'objet du sous-amendement n° 295.

La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 42.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. L'amendement n° 42 propose une nouvelle rédaction de l'article 5. Il est important, mais il n'appelle pas de longue discussion.

« Afin de promouvoir une filière nationale de formation maritime, chaque armateur assure la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs visés à l'article 4. » Cette rédaction découle de ce que nous avons dit sur l'article 4. Dans le dispositif que nous avons adopté, les marins qui sont retenus pour le calcul des pourcentages comprennent au moins un élève officier. Il est en effet important de leur assurer, après l'école, une formation embarquée, pour qu'ils tâtent des responsabilités.

Nous savons tous que, depuis quelque temps, les élèves officiers ont du mal à trouver des embarquements sur des navires français. Nous voici donc arrivés à la clause politique dont je parlais tout à l'heure. Un des objectifs du texte est de développer l'emploi de marins français et de permettre aux élèves officiers d'embarquer. En tout cas, le Parlement doit veiller au grain.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis, pour défendre le sous-amendement n° 295.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. La commission des affaires économiques avait réussi à concilier les propositions de M. Besselat et les nôtres. La procédure nous oblige à présenter en séance un sous-amendement.

Nous partageons le même souci que le rapporteur. Le RIF, tel qu'il était sorti du Sénat, avait désespéré les élèves des quatre écoles nationales de la marine marchande et les classes préparatoires qui ne voyaient pas comment être embarqués dans le cadre des stages obligatoires. Pour nourrir la discussion, nous souhaitons préciser qu'une convention ou un accord de branche étendu détermine pour les navires immatriculés au RIF la programmation des embarquements des élèves officiers en formation – c'est important pour nos écoles de la connaître –, les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de la marine marchande et de leur formation, et qu'à défaut de la conclusion de la convention, un décret en Conseil d'État fixera les modalités d'application du présent article.

Nous voulons garantir la formation de l'encadrement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission saisie au fond sur le sous-amendement ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. La commission n'a pas pu examiner ce sous-amendement puisqu'il vient d'être déposé.

Même si M. Couanau a raison de dire que, sur le fond, nous sommes d'accord, la formule « programmation des embarquements des élèves officiers » n'a pas de sens car elle est trop rigoureuse. Chaque armateur arme des navires en fonction de ses besoins économiques et des règles que nous fixons. Mon amendement répond à la préoccupation de M. Couanau sans être aussi rigide que son sous-amendement. Avis défavorable donc.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement et le sous-amendement en discussion ?

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Le Gouvernement est défavorable au sous-amendement n° 295, mais favorable à l'amendement n° 42.

La formation maritime constitue un enjeu majeur – nous l'avons déjà évoqué à plusieurs reprises. Un des objectifs du RIF est de contribuer à assurer la pérennité et le renouvellement des équipages français ainsi que la formation des jeunes. Le Gouvernement a clairement affiché sa volonté de développer l'emploi maritime et d'assurer une formation de qualité. C'est pourquoi il soutient les lycées maritimes, lesquels d'ailleurs forment plus à la pêche qu'au commerce, et il a décidé de réformer prochainement le cycle des études des écoles de la marine marchande, en vue notamment de les adapter à la nouvelle réglementation européenne.

Il est nécessaire que des embarquements permettent aux élèves officiers et plus généralement aux futurs marins de recevoir une formation pratique. L'amendement de M. Besselat répond, me semble-t-il, à cette nécessité : il prévoit en effet avec raison un accord collectif sur une matière trop mouvante, voire trop fluctuante – les modalités d'embarquement – pour relever du domaine réglementaire et d'un décret en Conseil d'État. Les modalités doivent être traitées dans le cadre d'un débat entre partenaires sociaux, lequel permettra seul de parvenir à des solutions pratiques.

L'État est directement concerné puisque, en matière de formation, une convention le lie à Armateurs de France. L'intention du Gouvernement est de la réviser afin de l'adapter au nouveau texte. Les armateurs ont pris des engagements très précis en matière de formation et d'accueil des stagiaires à bord.

Le Gouvernement sera très attentif à la période qui couvrira l'établissement du dispositif visant à remplacer, pour les raisons que j'ai données hier, le GIE fiscal, mais il n'a aucun doute quant au respect par la profession des engagements qu'elle a pris.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Monsieur le secrétaire d'État, nos avis divergent sur ce point.

Les précisions fournies par mon sous-amendement sont importantes en cas de blocage ou de carence de la négociation.

Quant à la programmation, si on ne peut plus indiquer aux écoles nationales de la marine marchande plus d'un an à l'avance les possibilités de stage à bord des navires, il ne sera

plus possible de déterminer les effectifs de recrutement de ces écoles. Une telle programmation constitue le b-a ba de la gestion d'une formation.

Je tiens à vous faire part de mon incompréhension : toutes les propositions nous sont présentées comme visant à développer l'emploi, rassurer la filière maritime, donner des débouchés aux écoles nationales de la marine marchande ou former des spécialistes – j'ai rappelé que la formation française était l'une des plus performantes au monde et que nos officiers étaient recherchés –, et voici qu'on annonce qu'il sera désormais impossible de programmer quoi que ce soit avec les armateurs ! Cela n'est pas sérieux !

De plus, monsieur Besselat, tout cela ne me paraît pas *fair-play* car l'amendement dont, pour des raisons de procédure, est tiré mon sous-amendement, a été adopté en commission des affaires économiques. Dois-je rappeler qu'il avait été initialement convenu que les deux rapporteurs déposeraient un amendement commun et qu'il m'a ensuite été expliqué que ce ne serait pas possible ? Monsieur le rapporteur, vous avez donné aujourd'hui un avis défavorable, mais il y a seulement deux ou trois semaines, la commission des affaires économiques avait quant à elle émis un avis favorable !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. L'amendement a été modifié par la suite.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Cela pose à la fois une question de fond, sur laquelle je comprends qu'on puisse discuter, et une question de forme, sur laquelle je tiens à donner mon avis, car il n'est pas dans mon tempérament de le dissimuler : monsieur le rapporteur, je dois vous dire que je ne suis pas très satisfait !

Mme la présidente. La parole est à M. Léonce Deprez.

M. Léonce Deprez. J'ai participé à cette réunion de la commission des affaires économiques, dont je suis un des secrétaires. Je confirme les propos de M. Couanau. Nous avons pensé qu'un amendement ou un sous-amendement commun serait déposé et je me trouve en position de soutenir la proposition de M. Couanau, alors que notre rapporteur devait, semble-t-il, trouver un accord avec lui – nous ne pouvions pas en discuter avant la séance.

Nous partageons tous le même objectif : redonner confiance à ceux qui sont formés aux carrières maritimes. Le secrétaire d'État ne cesse de le répéter, et nous lui faisons confiance. Tel est aussi le souci du rapporteur.

M. Couanau et moi-même appartenons à la même école, qui entend exprimer une volonté politique forte. Nous sommes même favorables à une politique plus volontariste visant à rendre toujours plus convergents les intérêts particuliers des professions et l'intérêt supérieur que sont le développement de l'économie maritime et la promotion des hommes dans les carrières maritimes. Monsieur le rapporteur, très honnêtement, je pensais que vous alliez tenir compte d'une telle volonté.

Étant également juriste, je puis affirmer que les termes du sous-amendement ne sont pas excessifs. On sait très bien que les conventions en question peuvent déboucher sur une orientation plus forte sans que la profession, dans son ensemble, en souffre. Les armateurs peuvent s'organiser en vue d'atteindre un tel résultat !

Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite que vous fassiez preuve d'une grande compréhension envers la position que je défends en tant que secrétaire de la commission des affaires économiques.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Alors que le sous-amendement de M. Couanau paraît anodin – il ne déséquilibre pas le texte et a l'avantage de préciser quelques contreparties –, non seulement nous nous heurtons une fois de plus à un refus systématique de tout changement, mais nous assistons de surcroît à un recul par rapport aux promesses faites en commission des affaires économiques, ce qu'a rappelé M. Deprez à l'instant.

J'ai déjà dit que la proposition de loi était dans la droite ligne de ce qui se faisait dans cet hémicycle depuis un certain temps. Mais j'en suis à me demander si, en l'occurrence, l'engagement n'a pas été pris de refuser toute amélioration sociale ou toute contrepartie qui pourrait être demandée à ceux qui bénéficieront de l'immatriculation au RIF. Je ne suis pas certain que la France bénéficiera de ce nouveau statut – je suis même certain du contraire. En revanche, les armateurs, qui font déjà de gros profits, en bénéficieront, eux !

Vous vous honoreriez en acceptant d'inscrire dans le texte quelques contreparties, d'autant plus que, comme je l'ai déjà rappelé cet après-midi, dans les semaines qui viennent, cela vous faciliterait peut-être les choses dans les ports.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Il se trouve que l'amendement n° 6 rectifié de M. Couanau et l'amendement qui suit, le n° 26 rectifié, sont identiques. Je pensais qu'ils seraient défendus en même temps.

Mme la présidente. Nous en sommes à l'amendement n° 42 et au sous-amendement n° 295, monsieur Paul.

M. Daniel Paul. M. Couanau a défendu son amendement n° 6 rectifié.

Mme la présidente. Non, monsieur Paul. Il n'a fait que l'évoquer.

M. Daniel Paul. Dans ces conditions, je vous prie de m'excuser, madame la présidente, et je retire ce que j'ai dit.

La nuit précédente a été bien courte, et la prochaine risque de l'être tout autant ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. Je suis d'accord avec vous, monsieur Paul.

M. Daniel Paul. Je suis un peu surpris par les réactions de M. le rapporteur et de M. le secrétaire d'État. Comme je l'ai dit hier, nous légiférons sous surveillance. Mon propos a fait réagir M. Besselat alors qu'il signifiait simplement que chacun d'entre nous avait reçu des courriers ou des journaux, envoyés par certaines forces économiques ou syndicales. Les refus du Gouvernement et du rapporteur de la commission des affaires économiques ne font que traduire les recommandations que j'ai pu lire dans certains de ces documents.

Je le répète : nous légiférons sous surveillance ! Une ligne rouge ne doit manifestement pas être dépassée, celle qui définit les intérêts bien compris des armateurs.

Sapristi ! Ces armateurs ont pourtant bénéficié depuis quelques années du GIE,...

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Ça, c'est la gauche !

M. Daniel Paul. C'est sûr, mais auparavant, il y avait des dispositions concernant les quirats !

Les armateurs ont également bénéficié des GIE, de la taxe au tonnage ou de l'exonération totale des charges ENIM – Établissement national des invalides de la marine. Depuis lors, les taux de fret – je l'ai rappelé hier au cours de mon intervention – ont explosé, tout simplement parce qu'ils sont tirés vers le haut par le développement économique de pays émergents, comme la Chine. Le marasme d'il y a quelques années a donc disparu et les navires sont surbookés ! Mme Lebranchu a pu dire à juste titre qu'elle ne connaissait à l'heure actuelle aucune compagnie en difficulté ! Et ce secteur qui ne se porte pas si mal, pour dire les choses comme elles sont, demande aujourd'hui l'exonération totale des charges ! Dois-je évoquer la défiscalisation octroyée sous certaines conditions de distance, comme cela se fait déjà dans le secteur aérien ? C'est de la reddition en rase campagne, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur !

Mais, je le répète, lorsque vous aurez refusé toutes les demandes qui vous sont faites ici, c'est-à-dire lorsque vous aurez tout lâché, que vous restera-t-il à accorder ? La demande formulée par le rapporteur pour avis est de simple dignité. Et vous la refusez encore !

Quand les bornes sont franchies, il n'y a plus de limites, comme on dit ! Rien ne vous interdira alors de continuer à faire bénéficier les navires immatriculés au RIF d'une glissade permanente vers un avenir qui n'en sera pas un pour les marins français !

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

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Nous nous connaissons bien, monsieur Paul. Lorsque j'étais parlementaire, vos collègues m'ont souvent traité de « commis du grand capital », voire, un jour, de « commis de Mme Bettancourt ».

M. Daniel Paul. Ils avaient raison !

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Je ne m'en suis pas formalisé outre mesure ! Cela relève d'un passé finalement sympathique, qui peut inspirer la nostalgie de la grande époque, celle où l'on invoquait la lutte des classes. C'est pourquoi je reçois vos propos avec le sourire.

Plus sérieusement, à propos du sous-amendement de M. Couanau, permettez-moi de rappeler notre position : nous avons besoin d'adaptabilité, car ces dispositifs destinés à assurer la présence de stagiaires à bord des navires sont avant tout pratiques. C'est pourquoi je m'étonne que vous renvoyiez à un décret en Conseil d'État, monsieur le rapporteur pour avis. Vous avez une longue expérience de l'administration et connaissez la lourdeur et la lenteur de cette procédure.

Je vous suggère donc de rectifier le dernier alinéa du sous-amendement n° 295 en substituant aux mots : « un décret en Conseil d'État » les mots : « un arrêté ». Cela rendrait les choses infiniment plus simples sur le plan administratif et nous permettrait d'adapter le texte aux nécessités du moment. Nous pourrions trouver là un point de conciliation pour un objectif qui nous est commun : la nécessité de la formation maritime au service de l'emploi maritime français.

M. Léonce Deprez. Parfait !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Je salue le pas fait à l'instant par le secrétaire d'État, qui se montre enfin ouvert. Mais j'aurais tellement souhaité qu'il le fût avant !

Je ne suis pas là pour compliquer les choses. J'espère qu'il y aura concertation et programmation mais, en cas d'échec, il faut trouver un substitut. Que le Gouvernement puisse intervenir par arrêté me convient tout à fait.

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

Mme la présidente. Vous acceptez donc de rectifier votre sous-amendement dans les termes que M. le secrétaire d'État vient d'indiquer, monsieur le rapporteur pour avis ?

M. René Couanau, rapporteur pour avis. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Le sous-amendement n° 295 est donc ainsi rectifié.

Je le mets aux voix.

(Le sous-amendement, ainsi rectifié, est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 42, modifié par le sous-amendement n° 295 rectifié.

(L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 5 est ainsi rédigé.

Les amendements n°s 83 de M. Gaubert, 249 de M. Le Drian, 250 de M. Cocquempot, 251 de Mme Andrieux, 252 de Mme Oget, 151 de M. Gaubert, 6 rectifié de la commission des affaires culturelles et 26 rectifié de M. Liberti n'ont plus d'objet.

La parole est à M. Jean Gaubert.

M. Jean Gaubert. Je souhaite faire un rappel au règlement fondé sur l'article 58, alinéa 1.

Une dépêche nous apprend que le Président de la République vient de faire la déclaration suivante : « Le principe du pays d'origine tel qu'il a été arrêté n'est pas acceptable pour la France et pour un certain nombre d'autres pays, et donc nous l'excluons. Nous n'acceptons pas cette référence. » Il s'ensuit que nous devons revenir sur ce que nous avons voté car sur nos bateaux, terre française au titre du RIF, il y aura des gens dont le statut sera celui de leur pays d'origine. *(Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

Mme la présidente. Ce n'est pas un rappel au règlement, monsieur Gaubert.

La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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 de loi, n° 1669, d'orientation sur l'énergie :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures trente-cinq.)

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

JEAN PINCHOT

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

de la 2^e séance

du mercredi 23 mars 2005

SCRUTIN (n° 766)

sur les amendements n° 87 de M. Gaubert, n° 264, n° 265, n° 266 et n° 267, après l'article 3 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (obligation d'une langue commune parlée par l'ensemble de l'équipage).

Nombre de votants	40
Nombre de suffrages exprimés	40
Majorité absolue.....	21
Pour l'adoption.....	13
Contre.....	27

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe U.M.P. (363) :

Contre : 27 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

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

Non-votant : Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (présidente de séance).

Groupe Union pour la démocratie française (31).

Groupe communistes et républicains (22) :

Pour : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12) :

Pour : 1. – M. Emile **Zuccarelli**.

SCRUTIN (n° 767)

sur l'amendement n° 116 de M. Gaubert à l'article 4 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (confirmation par un accord de branche d'un pourcentage minimum de 50 % de navigants européens dans l'effectif embarqué).

Nombre de votants	61
Nombre de suffrages exprimés	61
Majorité absolue.....	31
Pour l'adoption.....	22
Contre.....	39

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe U.M.P. (363) :

Contre : 39 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Pour : 20 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (présidente de séance).

Groupe Union pour la démocratie française (31).

Groupe communistes et républicains (22) :

Pour : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).

SCRUTIN (n° 768)

sur l'amendement n° 77 rectifié de M. Gaubert à l'article 4 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (confirmation par un accord de branche du pourcentage minimum de 35 % de navigants européens dans l'effectif embarqué).

Nombre de votants	60
Nombre de suffrages exprimés	59
Majorité absolue.....	30
Pour l'adoption.....	22
Contre.....	37

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN

Groupe U.M.P. (363) :

Contre : 37 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Abstention : 1. – M. René **Couanau**.

Non-votant : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Pour : 20 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (présidente de séance).

Groupe Union pour la démocratie française (31).**Groupe communistes et républicains (22) :**

Pour : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).**SCRUTIN (n° 769)**

sur le sous-amendement n° 292 du Gouvernement à l'amendement n° 3 (2^e rectification) de la commission des affaires culturelles à l'article 4 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (calcul du pourcentage minimum de navigants européens à partir de l'effectif embarqué).

Nombre de votants	59
Nombre de suffrages exprimés	59
Majorité absolue	30

Pour l'adoption	36
Contre	23

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN**Groupe U.M.P. (363) :**

Pour : 36 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Contre : 1. – M. René **Couanau**.

Non-votant : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Contre : 20 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (présidente de séance).

Groupe Union pour la démocratie française (31).**Groupe communistes et républicains (22) :**

Contre : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).**SCRUTIN (n° 770)**

sur le sous-amendement n° 291 de M. Besselat à l'amendement n° 3 (2^e rectification) de la commission des affaires culturelles à l'article 4 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international

français (variation du pourcentage minimum de navigants européens selon le bénéfice d'un dispositif d'aide fiscale à l'investissement).

Nombre de votants	58
Nombre de suffrages exprimés	58
Majorité absolue	30

Pour l'adoption	35
Contre	23

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN**Groupe U.M.P. (363) :**

Pour : 35 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Contre : 1. – M. René **Couanau**.

Non-votant : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Contre : 20 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (présidente de séance).

Groupe Union pour la démocratie française (31).**Groupe communistes et républicains (22) :**

Contre : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).**SCRUTIN (n° 771)**

sur le sous-amendement n° 293 du Gouvernement à l'amendement n° 3 (2^e rectification) de la commission des affaires culturelles à l'article 4 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (suppression du dépassement conventionnel de la proportion minimale légale de navigants européens dans l'effectif embarqué par la négociation collective).

Nombre de votants	58
Nombre de suffrages exprimés	58
Majorité absolue	30

Pour l'adoption	35
Contre	23

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN**Groupe U.M.P. (363) :**

Pour : 35 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Contre : 1. – M. René **Couanau**.

Non-votant : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Contre : 20 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (présidente de séance).

Groupe Union pour la démocratie française (31).**Groupe communistes et républicains (22) :**

Contre : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).**SCRUTIN (n° 772)**

sur l'amendement n° 3 (2^e rectification) sous-amendé de la commission des affaires culturelles à l'article 4 de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du registre international français (proportion minimale de navigateurs européens dans l'effectif embarqué).

Nombre de votants	56
Nombre de suffrages exprimés	56
Majorité absolue.....	29
Pour l'adoption.....	35
Contre.....	21

L'Assemblée nationale a adopté.

ANALYSE DU SCRUTIN**Groupe U.M.P. (363) :**

Pour : 35 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Contre : 1. – M. René **Couanau**.

Non-votant : M. Jean-Louis **Debré** (président de l'Assemblée nationale).

Groupe socialiste (149) :

Contre : 18 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-votant : Mme Paulette **Guinchard-Kunstler** (présidente de séance).

Groupe Union pour la démocratie française (31).**Groupe communistes et républicains (22) :**

Contre : 2 membres du groupe, présents ou ayant délégué leur droit de vote.

Non-inscrits (12).

