

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen de la proposition de loi relative à l'économie bleue
(n° 2964) (*M. Arnaud Leroy, rapporteur*) 2

Mardi

27 octobre 2015

Séance de 16 heures 45

Compte rendu n° 9

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné le **rapport de M. Arnaud Leroy sur la proposition de loi relative à l'économie bleue (n° 2964)**.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je remercie M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, d'assister à nos travaux sur la proposition de loi pour l'économie bleue, déposée par M. Bruno Le Roux, M. Arnaud Leroy, et les membres du groupe Socialiste, républicain et citoyen, le 8 juillet dernier, pour laquelle nous avons nommé comme rapporteur M. Arnaud Leroy.

Ce texte devait être inscrit à l'ordre du jour de la semaine de l'Assemblée nationale du 23 au 27 novembre prochain, mais la dernière conférence des présidents a décidé de le réserver pour la semaine de l'Assemblée du début du mois de février prochain. En accord avec notre rapporteur, j'ai toutefois décidé de maintenir son examen en commission prévu aujourd'hui. D'une part, l'agenda du secrétaire d'État lui permettait d'assister à nos débats, ce qui est peu courant pour une proposition de loi. D'autre part, il aurait été difficile de trouver une autre date adéquate avant la suspension de nos travaux en décembre. Enfin, il était temps de tirer les conclusions des nombreuses auditions auxquelles avait procédé le rapporteur.

La commission des affaires économiques s'est saisie pour avis d'un certain nombre d'articles de la proposition de loi, et je suis heureux d'accueillir Mme Annick Le Loch, sa rapporteure pour avis.

À l'issue du délai de dépôt des amendements, le secrétariat de notre commission en a enregistré cent-neuf. Un seul d'entre eux, l'amendement CD64 de M. Arnaud Leroy, a été déclaré irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution. Pour ma part, en application de l'article 38 de la Constitution, j'ai déclaré irrecevable l'amendement CD89 de M. Denis Baupin et Mme Laurence Abeille : cet amendement élargissait le domaine d'habilitation d'une ordonnance, ce qui a toujours été censuré par la jurisprudence du Conseil constitutionnel.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cette proposition de loi fait suite au rapport sur la compétitivité des services et transports maritimes que j'ai remis, en novembre 2013, au Premier ministre Jean-Marc Ayrault et au ministre français délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier. Une grande partie du titre I^{er} reprend les vingt-six propositions que j'y avais émises. Le texte s'inspire aussi du travail accompli depuis 2013 ainsi que des nombreuses auditions que j'ai menées. Comme je l'avais annoncé lors du débat sur la politique maritime de la France, qui s'est tenu dans l'hémicycle le 14 janvier dernier à la demande du groupe de l'Union des démocrates et indépendants, il s'agit d'une proposition de loi sur l'activité maritime au sens large. Elle ne se limite pas au transport maritime mais englobe l'ensemble des secteurs concernés. Autrement dit, c'est un texte sur l'économie bleue.

Lors des ateliers de la croissance bleue, nous avons entendu l'ensemble des acteurs impliqués de près ou de loin dans les activités liées à la mer : armateurs, syndicats, pêcheurs, ostréiculteurs, conchyliculteurs, exploitants en aquaculture, professionnels de la plaisance, spécialistes des énergies marines renouvelables (EMR) et exploitants de plages privées. Ces nombreuses auditions ont permis de bâtir une proposition de loi qui vise à répondre aux besoins des divers secteurs en termes de simplification, de clarification et parfois de financement. Elles ont également démontré la nécessité d'une approche globale qui s'impose

au regard de la fragilité de l'espace maritime et de la complexité de faire vivre ensemble diverses activités.

Ce texte tente aussi de mettre en place une approche équilibrée entre les besoins de l'activité économique et les nécessités du développement durable et de la protection de l'environnement. Nous avons l'ambition d'encadrer ce que le jargon désigne sous le nom de « conflits d'usage ». En la matière, nous n'en sommes qu'au tout début.

Le report d'examen de la proposition de loi en séance publique au mois de février nous laissera un délai pour creuser plusieurs questions comme celles de la recherche, de la planification ou de la pêche de loisir.

La majorité a très tôt « embarqué » les projets pour faire avancer cette thématique. Le candidat François Hollande s'était engagé fortement vis-à-vis du monde de la mer dans un document intitulé *Le défi maritime français*. Par touches successives, nous avançons dans les pas de nos partenaires européens, et nous travaillons à l'élaboration d'une vraie politique maritime afin de tirer de ces espaces un bénéfice économique mais aussi stratégique. Je connais les longs combats menés par certains d'entre vous pour la conservation d'espaces qu'ils refusent de voir brader, tel que l'île de Tromelin dans l'Océan indien. Au début du mois, l'extension des limites extérieures du plateau continental français a permis à notre pays de gagner 580 000 kilomètres carrés. C'est une bonne nouvelle, mais la question se pose immédiatement : pour quoi faire ? Nous devons aussi traiter de façon précise la question des outre-mer qui constituent un véritable gisement d'économie bleue avec des savoir-faire et des besoins en emplois. Je remercie d'ailleurs Serge Letchimy pour son aide dans l'élaboration des parties de la proposition de loi relatives à ce sujet.

Pour la France, l'économie maritime au sens large représente plus de 300 000 emplois directs, et 60 à 70 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel. En Bretagne, elle pourvoit directement 60 000 emplois. C'est dire l'importance de ce secteur, de façon générale mais aussi pour la structuration de certains territoires côtiers. Nous devons, en conséquence, être à son écoute.

J'en viens aux dispositions proprement dites de la proposition de loi.

Le titre I^{er} comporte une série de mesures visant à renforcer la compétitivité des entreprises d'armement maritime et la protection des gens de mer. Nous devons sauvegarder des emplois qualifiés qui ont une réelle importance pour l'ensemble de notre économie. Il faut savoir que des marins travaillent aussi pour les ports, les compagnies d'assurance, les sociétés de classification, les cabinets d'avocats ou l'administration. Je milite pour que nous conservions un vivier de 20 000 marins certifiés en activité pour irriguer l'ensemble de notre économie.

Dans la lignée des propositions formulées dans mon rapport de 2013, intitulé *Osons la mer*, le premier chapitre du titre I^{er} vise à mettre en œuvre une série de mesures de simplification administrative.

L'article 1^{er} simplifie le jaugeage des navires. Certaines des dispositions figurant dans la rédaction initiale de l'article seront reprises dans des articles additionnels. Elles concernent notamment les règles relatives à la radiation d'office du pavillon français ainsi que la délivrance d'un document unique pour l'acte de francisation et l'acte d'immatriculation, qui

relèvent de deux administrations différentes. Nous héritons, sur ces questions, d'une dualité administrative qui faisait intervenir les douanes et l'administration des transports.

L'article 2 procède à une réforme du rôle d'équipage, qui simplifie l'embauche des marins tout en préservant les droits de ces derniers. La fusion du rôle d'équipage et du permis de circulation aboutit à la création d'un « permis d'armement » recentré sur l'aspect régalien. Pour les marins, un « état des services » établira la liste des périodes embarquées, qui permet de renouveler les brevets. Il reprendra la fonction que le rôle d'équipage remplissait pour le régime social des marins (ENIM) et la consignation des périodes embarquées. Par ailleurs, contrairement à l'ancien rôle d'équipage, l'état des services pourra être établi pour un ou plusieurs navires exploités par un même armateur. Il s'agit d'un grand pas pour le management des ressources humaines dans les entreprises concernées.

Le chapitre II du titre I^{er} propose un ensemble de dispositions permettant de dynamiser la gouvernance des grands ports maritimes en donnant une place aux nouvelles grandes régions. Sur l'ensemble des façades maritimes, nous encourageons la réflexion en termes d'axe, telle qu'elle existe pour l'axe Le Havre-Rouen-Paris. Ces propositions sont faites à structure constante : nous ne créons pas de « comité Théodule », mais nous privilégions le travail en cours au sein des conseils de développement afin de gagner du temps et de répondre au besoin de dialogue qu'ont exprimé les industriels concernés.

Le chapitre III comporte une série de mesures permettant de renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection. Pour des raisons de cohérence rédactionnelle, les dispositions des articles 4 et 5 font l'objet d'un déplacement au sein du titre I^{er}. L'article 6 raffermit le droit des autorités à demander la présentation de la liste d'équipage. L'article 7, dans la nouvelle rédaction qui vous est proposée, permet aux fonctionnaires des affaires maritimes de procéder au contrôle de l'application des dispositions « pays d'accueil ». Le secteur maritime est touché de plein fouet par le *dumping* social et nous devons être collectivement particulièrement vigilants afin de ne pas fragiliser certains bassins d'emplois. Ce *dumping* n'est plus seulement le fait des pavillons exotiques, autrefois dits « de complaisance », il est désormais intra-communautaire. J'insiste sur la nécessité d'être vigilant à cet égard : si nous voulons conserver des emplois et assurer la présence maritime française dans les années à venir, nous avons besoin de règles fermes dont nous puissions vérifier l'application. Dans cette perspective, l'article 7 a également pour objectif de faciliter les échanges d'informations entre les services des affaires maritimes et l'inspection du travail, qui reste compétente pour l'ensemble des contrôles sur les navires battant pavillon français. L'article 8 permet à tous les pêcheurs à pied d'être intégrés au régime social des marins, ce qu'ils demandent depuis 1997. Je considère que, tout en conservant une spécificité maritime, il est possible d'assouplir le lien nécessaire entre le fait d'être embarqué et le bénéfice de l'affiliation à l'ENIM. L'article 9 procède à des ajustements techniques des dispositions « Pays d'accueil », visant à renforcer leur applicabilité.

Le chapitre IV comprend trois mesures visant à renforcer l'attractivité du pavillon français. L'article 10 propose l'ouverture du registre international français (RIF) à la grande pêche ainsi qu'aux navires de plaisance professionnelle de plus de quinze mètres. Un article additionnel, qui reprend une mesure présentée initialement dans ce même article, permettra aux armateurs de procéder au calcul de la proportion de marins communautaires à l'échelle de leur flotte sous RIF, et non plus navire par navire. Cette disposition doit favoriser la gestion de la main-d'œuvre et renforcer l'employabilité des marins français.

L'article 12, enfin, accorde aux ferries et aux navires de croisière des avantages dont bénéficient déjà beaucoup de leurs concurrents. Il leur permet d'ouvrir au public des locaux spéciaux où seraient pratiqués certains jeux de hasard. Osons prononcer les mots de « casinos » et de « machines à sous » ! Si nous voulons qu'une filière croisière sous pavillon français survive, nous devons avoir ce débat, et ne pas nous interdire ce que l'ensemble de nos concurrents s'autorisent déjà.

Le nouveau chapitre V du titre I^{er} regroupe l'ensemble des mesures de la proposition de loi visant à renforcer la sûreté et à la sécurité maritimes, actuellement dispersées entre plusieurs articles de la proposition de loi. Il modifie l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure pour augmenter la durée de l'autorisation d'exercice provisoire accordée aux entreprises privées de protection des navires.

Il propose également de créer, à partir de l'ancien article 4, un dispositif similaire à celui permettant le recours aux sociétés privées de protection des navires dans les zones où existent des menaces de piraterie. Celui-ci viserait spécifiquement les zones où sont identifiés des risques de terrorisme, qui seraient définies par arrêté. Toutefois, par rapport au dispositif existant, la mesure inclut les navires à passagers de moins de vingt-quatre mètres lorsqu'ils ne transportent pas de passagers ainsi que les navires à passagers de plus de vingt-quatre mètres.

Il prévoit aussi de créer un dispositif permettant aux navires battant pavillon français d'être affectés à une flotte à caractère stratégique en temps de crise, pour assurer la sécurité des approvisionnements de toute nature – nous ne nous limitons pas aux produits pétroliers. À la suite des discussions que nous avons eues dans le cadre du projet de loi relatif à la transition énergétique, je propose, par ailleurs, de modifier les obligations de capacité de transport sous pavillon français pour les assujettis à la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) sur des produits pétroliers.

Le titre II réunit les mesures relatives aux pêches maritimes et aux cultures marines. Il convient de souligner la place nouvelle qui serait donnée aux aquaculteurs dans les premiers articles du code rural. L'article 15 vise à mieux définir l'exercice de l'aquaculture. Cette définition fait l'objet d'un amendement. La refonte de la définition de la société de pêche artisanale dans le sens d'une plus grande ouverture est essentielle afin de développer cet outil.

L'article 16 tend à demander deux rapports importants, dont l'un portera sur le développement du pisciculture pour les pêcheurs au sens large et pour les aquaculteurs. Un amendement est également déposé sur ce sujet.

L'article 18 vise à mieux intégrer les préoccupations de préservation de la qualité des eaux conchylicoles dans diverses dispositions du code de l'environnement. Le but étant de simplifier et non de complexifier, des amendements feront en sorte qu'elles s'insèrent mieux dans les dispositifs existants. Une disposition ainsi qu'une proposition d'article additionnel visent à prévoir que les schémas de cohérence territoriale (SCOT) sont compatibles avec les mesures prévues dans les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine (SRDAM).

Le titre III porte diverses dispositions. L'article 19 permet l'assurabilité des projets d'EMR en les exonérant des dispositifs légaux d'assurance au titre des catastrophes naturelles et du terrorisme. Cela ne signifie pas que les installations concernées ne seront pas protégées

au titre de ces risques ; elles le seront par des dispositifs particuliers issus du monde des assurances maritimes.

L'article 20 a pour objet de permettre aux entreprises ayant une activité internationale d'établir leur comptabilité en devises. Nous avons longuement discuté de ce sujet avec les douanes et d'autres services de Bercy. Des évolutions sont à prévoir. Compte tenu des implications très larges de la mesure proposée et des décisions récentes – quoique non encore applicables – prises par l'autorité des normes comptables en matière de couverture des risques de change, je défendrai un amendement visant à supprimer cet article. Cela ne doit pas nous empêcher de garder un œil sur ce sujet qui concerne particulièrement les entreprises soumises à la concurrence internationale.

L'article 21 tire les dernières conclusions législatives du processus d'adossement du Crédit maritime mutuel au groupe BPCE.

L'article 22 prévoit que les restaurateurs affichent sur leurs cartes le pays d'origine ou la zone de pêche des produits aquatiques distribués.

Enfin, l'article 23 demande la remise d'un rapport au Parlement sur la création d'un code de la mer, car le portage politique des sujets liés à la mer souffre d'un véritable émiettement. J'ai constaté que l'action de certains grands ministères était souvent adossée à un code. Un tel document pourrait contribuer à mener une politique plus efficace. Il serait aussi un facteur de simplicité pour les utilisateurs qui pourraient, par exemple, avoir accès à un portail internet. Nous travaillons sur la question.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Je remercie le rapporteur pour cette présentation générale de l'important travail qu'il a réalisé depuis plusieurs mois. Il se place dans la dynamique forte impulsée par le Gouvernement pour une politique maritime ambitieuse de notre pays.

Cette proposition de loi s'inscrit dans le contexte du comité interministériel à la mer (CIMER), qui s'est réuni le 22 octobre dernier à Boulogne-sur-Mer, sous la présidence du Premier ministre. La croissance bleue est un formidable vivier de création de valeur, d'emplois et d'attractivité, et le comité interministériel a permis d'avancer de manière concrète et opérationnelle sur des sujets importants dans l'ensemble des secteurs qui constituent notre économie maritime.

Le renforcement de la compétitivité des grands ports maritimes français leur donne de nouvelles perspectives de développement et d'attractivité. La mise en place de mesures destinées à assurer le renouvellement de la flotte de commerce permet de s'adapter aux conditions du marché mondial. Un soutien renforcé à notre secteur de la pêche maritime, pilier de notre économie maritime, particulièrement mise à l'honneur par le Premier ministre durant les visites menées en marge du CIMER, vise à profiter de la conjoncture favorable pour préparer l'avenir et installer des jeunes. L'ambition aquacole de la France a été affirmée afin de réduire notre dépendance aux importations en produits de la mer, en confortant les sites existants et en favorisant les implantations nouvelles. Une feuille de route a été adoptée sur les grands fonds marins, nouvelle frontière de notre espace maritime. Le renforcement de nos capacités de contrôle dans nos aires marines protégées préserve l'environnement marin de manière effective.

D'autres mesures ont été prises concernant notamment l'adaptation de nos outils de sûreté et de sécurité maritimes aux nouveaux enjeux. Le Gouvernement a notamment réaffirmé le caractère fondamental du principe de solidarité des gens de mer en soutenant le programme d'investissement de la société nationale de sauvetage en mer (SNSM) pour le renouvellement de ses moyens.

Enfin, le CIMER a permis de mettre en avant la nécessité de valoriser le potentiel considérable des espaces maritimes ultramarins, en renouvelant les moyens maritimes permettant leur surveillance et en soutenant la mise en place d'une stratégie spécifique pour nos ports d'outre-mer.

Par ailleurs, certaines dispositions intéressant également la croissance bleue ont vocation à être mises en place dans le cadre du plan d'action que nous portons avec la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie Ségolène Royal.

Tous ces éléments se retrouvent pour partie dans le texte ambitieux proposé par Arnaud Leroy, dont chacun ici connaît l'engagement sur ces sujets. Sa proposition de loi embrasse l'ensemble des domaines relatifs à la croissance bleue et à l'économie maritime.

Comme l'a réaffirmé le Président de la République lors de son récent déplacement au Havre, notre espace maritime représente une force considérable si nous savons le mettre au service de l'emploi, de l'activité, du développement durable, du respect de l'environnement, des énergies nouvelles. La mer, dans cette perspective de croissance bleue, est donc à la fois une ressource, un investissement et un domaine qu'il convient de protéger. C'est le sens des initiatives prises récemment et que le Gouvernement souhaite encourager.

La présente proposition de loi, ambitieuse dans son objet, couvre un large champ avec des propositions portant sur les thématiques diverses : gens de mer, ports, flotte de commerce, mais également pêche maritime, aquaculture, énergies marines renouvelables, ou encore organisation des services. Les nombreux échanges qui se sont développés dans la période récente ont permis d'améliorer la rédaction d'un grand nombre de ses dispositions. Je tiens à en remercier le rapporteur. Ce texte comporte des mesures qui répondent à certaines attentes des professionnels du secteur, et qui méritent d'être accompagnées et soutenues. Certains éléments demandent, en revanche, à être encore discutés ou revus. Je souhaite donc que la discussion se poursuive dans l'esprit constructif qui a prévalu jusqu'à présent, au bénéfice d'une politique maritime forte et ambitieuse pour notre pays.

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Réunie en début d'après-midi, la commission des affaires économiques a salué cette proposition de loi. À ce jour, l'économie bleue n'a fait l'objet que de peu d'initiatives parlementaires, alors que depuis quelque temps l'on parle beaucoup de croissance bleue et que le domaine maritime français est devenu le deuxième au niveau mondial.

La commission des affaires économiques a émis un avis favorable sur les huit articles dont elle s'était saisie. Ils appartiennent principalement au titre II et sont relatifs au secteur maritime et aquacole français, qu'elle veut durable, compétitif et structuré.

Mme Catherine Troallic. Je tiens à associer à mes propos mon collègue Christophe Bouillon qui ne peut être présent. Au nom du groupe Socialiste, républicain et citoyen, je salue le travail effectué par notre rapporteur Arnaud Leroy sur cette proposition de loi relative à l'économie bleue, dont le titre reflète à lui seul l'objectif recherché : contribuer à

l'amélioration de la compétitivité des entreprises concernées par la politique maritime française.

Après de longs mois de discussions avec les différents acteurs du monde maritime, notre rapporteur a conduit, dans le cadre de son rapport *Osons la Mer*, un grand nombre d'auditions fort utiles aux travaux de la Commission. Tous les acteurs du monde maritime et portuaire ont pu exprimer leurs attentes, sans oublier les administrations, qui ont, elles aussi, été largement consultées. Le texte que nous examinons aujourd'hui s'appuie donc sur un long travail de réflexion, d'écoute et de consultation.

Le Premier ministre Manuel Valls l'avait annoncé l'année dernière, lors des assises de l'économie de la mer : « *L'ambition maritime de la France n'appartient pas au passé, c'est notre avenir.* » Lors de l'inauguration, au Havre, du *Bougainville* de la CMA CGM, le 6 octobre dernier, le Président de la République a rappelé que notre espace maritime est « *une force considérable, si nous savons l'utiliser, si nous savons la mettre au service de l'emploi de l'activité, du développement durable, du respect de l'environnement, de ces énergies nouvelles que nous pouvons trouver dans la mer, des ressources qui peuvent également y être puisées sans prélèvement excessif* ». L'engagement du Gouvernement a également été exprimé lors du CIMER de Boulogne-sur-Mer, le 22 octobre dernier. Des mesures concrètes et opérationnelles y ont été décidées pour favoriser la croissance bleue, portant notamment sur le financement et le renouvellement des flottes de ferries, de commerce et de pêche, et le développement des ports maritimes afin de renforcer leurs armes face à la concurrence des autres grands ports européens. Des mesures fortes et symboliques ont également été prises concernant les marins, relatives notamment à la SNSM. De très nombreuses thématiques sont mises en lumière dans le texte que nous examinons aujourd'hui.

Le titre I^{er} permet de développer les moyens pour renforcer la compétitivité des exploitations maritimes et des ports de commerce, ainsi que l'employabilité des marins dans leur globalité.

Le titre II comporte des mesures en faveur du soutien des pêches maritimes et des cultures marines. Dans l'esprit commun, la mer c'est la plage, les vacances et le soleil. Si cette dimension est réelle et ne doit pas être négligée, elle est évidemment réductrice. L'importance économique de l'espace maritime français n'est plus à démontrer. Avec ses outre-mer, la France est présente sur quatre océans et possède la deuxième surface maritime du monde. Cela représente 300 000 emplois directs, près d'un million d'emplois indirects, et 65 milliards d'euros de chiffre d'affaires. La France détient là un potentiel majeur pour son avenir.

C'est aux divers aspects de cette économie réelle que la proposition de loi pour l'économie bleue s'intéresse. Elle comporte ainsi des dispositions relatives aux gens de mer, qui visent à augmenter leur employabilité et à revoir leur protection sociale en évitant tout retour en arrière. Elle réforme la gouvernance des ports français afin de les rendre plus compétitifs, en prenant en considération l'ensemble des acteurs concernés, notamment les régions au regard de leur implication croissante en matière de développement économique. Elle renforce l'attractivité des bâtiments battant pavillon français, en leur garantissant une meilleure protection à bord ou en élargissant l'autorisation des jeux de hasard aux navires à passagers.

Cette proposition de loi comporte aussi des mesures en faveur des énergies nouvelles, de la pêche, des élevages marins, de la conchyliculture et des cultures marines. Je

remercie mon collègue, Stéphane Travert, qui vous prie de bien vouloir excuser son absence, car ses nombreux amendements contribueront à enrichir ce texte. Je salue également le travail riche et constructif de M. Serge Letchimy concernant les outre-mer.

Ce texte s'inscrit résolument dans un mouvement de refondation de notre politique maritime. Il permettra de traduire législativement des mesures ô combien nécessaires pour la compétitivité des entreprises maritimes françaises et l'employabilité des gens de mer. Il entend également procéder à une simplification des textes, devenus bien trop complexes au fil du temps, rebutant parfois certains opérateurs qui n'excluent pas de quitter le pavillon français, ce dernier rencontrant lui-même de réelles difficultés.

J'ajoute, en tant qu'élue du Havre, premier port français pour le commerce extérieur et le trafic de conteneurs, que nous pouvons nous réjouir de travailler sur ces questions. Je ne cesse de le dire : la mer constitue un des meilleurs potentiels d'activité économique et d'attractivité de notre territoire pour notre présent et pour notre avenir.

Ce texte constitue la première pierre apportée à la construction d'une politique maritime ambitieuse ; un premier pas en faveur d'une politique globale, intégrée et volontaire, à la hauteur de l'enjeu et du potentiel maritime de la France.

M. Christophe Priou. Sur un tout autre sujet que celui qui nous réunit, je souhaite remercier M. Alain Vidalies pour les mots justes qu'il a prononcés lors du dramatique accident de la route qui est survenu en Gironde, vendredi dernier. Sa réaction était parfaitement proportionnée, si je puis dire, entre l'émotion légitime suscitée par cet événement et les nécessités de l'enquête qui commençait.

Je salue aussi Arnaud Leroy qui a travaillé durant des mois sur un sujet large et technique. Il semble toutefois au groupe Les Républicains que le traitement de certains sujets manque un peu de souffle. Notre rapporteur fera l'expérience qu'Alain Vidalies a déjà vécue au Parlement : dix-huit mois avant une élection présidentielle, on fait rarement de grandes réformes. Alors même que son titre affiche une grande ambition, ce texte, qui apparaît finalement comme un catalogue égrenant des mesures de simplification administrative, n'y répond pas. L'extension récente du domaine maritime français devrait pourtant pousser à voir les choses en grand pour l'avenir du pays.

Les quelques avancées sont encore loin de constituer une grande politique maritime digne d'une France s'ouvrant sur un océan et trois mers, une politique qui, quels qu'aient été les gouvernements, a manqué au pays depuis les grandes réformes de 1965, il y a plusieurs décennies de cela. La réforme portuaire de Jean-Yves Le Drian fait exception, mais il l'avait payée fort cher dans les urnes. Certains points, telle la gouvernance des grands ports maritimes, auraient même pu être traités dans la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe.

Le Président de la République a rappelé dernièrement la nécessité d'investir dans tous les segments de la croissance bleue : *« Il y a plein de métiers, plein d'emplois dans l'économie de la mer et la France doit y prendre sa place »*, a-t-il dit. Si nous sommes une grande puissance maritime, pourquoi n'existe-t-il pas de ministère de la mer, comme François Hollande l'avait promis durant sa campagne électorale ? En la matière, nous avons besoin d'une impulsion nationale forte.

L'article 4 de la proposition de loi est relatif aux activités privées de protection des navires, sujet qui a récemment fait l'objet de deux textes législatifs : la loi du 1^{er} juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires, et la proposition de loi tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes. Nous avons souligné qu'il n'y avait pas lieu de modifier la loi en l'état puisque les mesures proposées ne permettaient d'éviter ni le risque de conflits entre catégories de travailleurs, ni les contentieux sans fin, ni les blocages de l'économie et de la logistique du transport. Quel est l'apport réel de ce nouveau texte ?

Les grands ports maritimes constituent des portes d'entrée pour les grands flux internationaux. Une vraie stratégie portuaire s'avère donc nécessaire. Malheureusement, le texte ne répondra pas au déclin de nos ports. Regagner du tonnage est essentiel, mais pour en finir avec un sous-investissement chronique, il faudra une forte volonté d'adapter nos infrastructures portuaires aux exigences modernes. L'article 3 apporte-t-il de véritables réponses en la matière ?

L'article 17 prévoit la création d'une flotte stratégique. Certains sujets comme le piratage ou les actes de terrorisme doivent évidemment être traités. Il faudra veiller à articuler ces dispositions avec des textes existants, comme la loi du 21 mai 1969 sur les transports maritimes d'intérêt national, dite loi TRAMIN, et avec des outils comme la flotte maritime de complément (FMC) et la flotte auxiliaire occasionnelle (FAO).

Concernant la pêche, je reviens sur l'article 5 et le statut des gens de mer. Les nouvelles exploitations de la mer, par exemple celle des énergies marines, favorisent de nouveaux métiers dans l'éolien ou le transport de personnels en maintenance, par exemple. Ces salariés seront des gens de mer mais pas des marins ENIM, car leur formation ne correspond pas au métier de marin actuel mais à des métiers annexes. Comment comptez-vous les assimiler à des marins, au-delà de la terminologie proposée dans la proposition de loi ?

Pour le rôle d'équipage et la liste d'équipage, il faudrait adapter les conventions collectives à la réalité de terrain en gagnant en souplesse : quand un armement possède un ou plusieurs bateaux, tout en respectant la décision d'effectifs, le personnel devrait pouvoir passer d'un bateau à un autre au sein du même armement selon les besoins de celui-ci et en fonction du type de pêche.

L'article fait référence à la convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, de 2007. Il faudrait modifier les modèles établis, car les bateaux de pêche doivent prendre en compte la migration changeante du poisson, que nos marins-pêcheurs professionnels constatent clairement depuis quelques années et qui fait sans doute suite au réchauffement climatique. Il faut donc adapter la réglementation rapidement, car les protocoles n'ont pas été prévus pour évoluer de façon réactive. Dans le cas, par exemple, de la pêche saisonnière du thon blanc, les bateaux dépassent fréquemment la limite des 200 milles marins, ce qui pose des problèmes administratifs de catégorie sur toute la flottille.

Nous nous opposons à la sanction d'arrêt de pêche pour quelque motif que ce soit, car elle signifie la mise en difficulté certaine des entreprises concernées ainsi que des licenciements. N'oublions pas que les pêcheurs n'ont pas droit au chômage ! Avant que l'organisation de producteurs n'intervienne, il serait judicieux de « moyenner » la pêche sur l'année plutôt que de sanctionner un dépassement occasionnel. Il existe, par exemple, des

prises occasionnelles régulées sur l'ensemble de l'année pour les bolincheurs ; ce système devrait être mis en place pour l'ensemble des métiers.

Concernant l'article 16, l'on pourrait envisager que les bateaux pratiquant le pescatourisme vendent leurs prises en criée, ce qui éviterait un éventuel marché non déclaré. Il faut traiter avec les antennes locales des comités régionaux. L'exploitation des côtes et celle de l'estran doivent être gérées différemment. La ressource est différente selon les littoraux et les bassins, elle ne peut pas toujours supporter un excès de prélèvement.

Les comités régionaux des pêches nous ont saisis de décrets pris sur la base de textes existants, qui prévoient que toute infraction commise en mer ou à terre, inscrite au casier judiciaire, interdirait la navigation au patron, au second et au mécanicien. Cela suscite un émoi d'autant plus grand que beaucoup pensent à certaines affaires nationales – même si comparaison n'est pas raison.

Le texte porte globalement la volonté de maintenir et développer les activités conchylicoles. L'enfer étant pavé de bonnes intentions, espérons que cette profession de la mer ne soit pas touchée par davantage de contraintes administratives. Il faut souligner l'importance de la qualité de l'eau dont la conchyliculture est entièrement dépendante, et la possibilité de mobiliser des espaces nécessaires au développement des activités. Classer les zones conchylicoles en zones humides présente cependant des risques. Il faut notamment prendre garde à la quasi-sanctuarisation que cela créerait lors de la transcription dans les plans locaux d'urbanisme (PLU).

Sous réserve d'une évolution de cette proposition de loi d'ici au mois de février, le groupe Les Républicains, qui n'avaient pas pris part au vote en commission des affaires économiques, choisit de s'abstenir.

M. Jean-Christophe Fromantin. Cet intéressant texte est un peu une « loi Macron de la mer », en ce qu'il passe en revue un grand nombre de sujets et d'éléments de la politique maritime. Je félicite Arnaud Leroy pour son travail à la hauteur des enjeux pour la France dans ce domaine, qu'il s'agisse des emplois, du développement économique ou du positionnement stratégique.

Plusieurs sujets doivent être approfondis et appellent notre vigilance. Le premier est la compétitivité de nos grands ports maritimes. Alors qu'ils constituent un atout formidable pour la France, ils décrochent progressivement au profit du *range* nord-européen, de Barcelone, de Gênes, et d'autres ports européens qui pénètrent nos territoires et deviennent les ports de références pour nos entreprises. Le renforcement de la compétitivité de nos grands ports maritimes doit donc faire l'objet d'une stratégie dont l'investissement est l'un des éléments clés. Je suis, pour ma part, particulièrement attentif aux propositions relatives à la gouvernance des grands ports. Je constatais, à Dunkerque, il y a quelques jours, que le directeur devait se battre pour draguer l'entrée du port afin de pouvoir accueillir des bateaux de plus gros tonnage. Il s'agit pourtant d'un point essentiel pour l'attractivité de nos grands ports maritimes, qui devrait constituer une priorité, d'autant que la taille des porte-conteneurs ne cesse d'augmenter – le porte-conteneurs à 20 000 boîtes succédera bientôt à celui de 18 000 boîtes.

Tout aussi fondamentale est la question de l'hinterland, car les ports maritimes ne sont que l'extrémité d'une chaîne reliant des territoires. Les industriels et les collectivités implantés au centre du pays sont pleinement concernés par la façon dont les produits sont

acheminés. Nous devons les impliquer dans la relation avec les grands ports maritimes, qu'il faut considérer comme des éléments essentiels de l'aménagement de tout le territoire français.

La question de l'attractivité se pose aussi pour le pavillon français. Les contraintes qui s'imposent à notre pavillon créent des distorsions de concurrence nombreuses avec les autres pavillons européens. Certains pays s'affranchissent de leurs obligations tandis que la France « surjoue » certaines contraintes, se tirant une balle dans le pied. Les chiffres déroutants montrent un véritable délitement de notre pavillon, alors même que nos armateurs ont des politiques de développement tout à fait volontaristes.

La question de la sécurité maritime revêt plusieurs dimensions. Dans le contexte géopolitique tendu, avec la multiplication des actes de piraterie, les armateurs ont besoin de protéger leurs navires, leurs chargements, leurs équipages et leurs passagers. Nous devons donc nous montrer vigilants sur les évolutions législatives concernant la sécurisation de nos navires, donc de nos approvisionnements. La SNSM constitue un autre registre de la sécurité, et nous devons assurer la pérennité de la contribution de l'État à son budget global de 25 millions. Celle-ci s'élève à 2,5 millions et le Gouvernement vient d'annoncer une enveloppe supplémentaire de plus de 1 million d'euros. En la matière, il faudra trouver comment responsabiliser les régions à forte activité touristique maritime, et sur quels critères structurer la contribution à la SNSM des collectivités concernées par la sécurité sur leur littoral. Peut-être faudrait-il aussi réfléchir à un ajustement entre les investissements consentis par la SNSM sur certaines parties du littoral et les besoins des collectivités, de manière à territorialiser davantage les enjeux de sécurité maritime.

Mme Laurence Abeille. Le titre de la proposition de loi me dérange un peu. Cette expression d'« économie bleue » peut laisser entendre que la mer n'est qu'un espace économique à exploiter. Or la mer, ce n'est pas que cela, et il est illusoire d'en attendre une exploitation durable si nous ne concevons les espaces marins qu'ainsi. J'ai d'ailleurs déposé un amendement sur le titre.

Les océans et les espèces de poissons sont menacés, la biodiversité est mise à mal. En tant que commission du développement durable, nous devons avoir à cœur d'attacher un caractère durable aux activités maritimes. À cet égard, nos amendements concerneront principalement l'aquaculture et l'extraction minière en mer.

L'aquaculture peut être une réponse à l'effondrement des stocks de poissons, mais elle doit être intelligente. Nous avons l'expérience, en France, d'une aquaculture de coquillages conduite dans le respect de l'environnement ; l'aquaculture de poissons doit suivre la même voie.

Deux éléments importants fondent une aquaculture durable. L'un est qu'elle doit se développer prioritairement en milieu fermé, afin de contrôler les effluents et d'éviter la pollution du milieu marin. Les exemples d'aquaculture polluante ne manquent pas à travers le monde. La France est encore préservée de cette industrialisation de l'aquaculture et doit le rester. L'autre élément est qu'elle doit privilégier l'élevage d'espèces herbivores. Il est illusoire de penser répondre à la surpêche en élevant des poissons carnivores nourris avec des poissons sauvages, avec un rendement ridicule de l'ordre d'un kilo de poisson produit pour trois à dix kilos de poissons pêchés. L'impact écologique de ce type d'aquaculture est immense et contribue à vider nos océans.

Nous avons également déposé des amendements sur l'extraction minière en mer, qui doit se faire dans le respect de l'environnement. Cela implique de ne pas exploiter dans des espaces protégés, comme les zones Natura 2000, ni d'autoriser les extractions susceptibles d'avoir un impact sur les zones protégées. Une telle autorisation a pourtant été accordée récemment concernant l'extraction de sable coquillier en baie de Lannion.

Enfin, nous proposerons des amendements pour améliorer la condition des cétacés, particulièrement des dauphins et des orques, dans les trois delphinariums qui restent en France, et dont je souhaite qu'on puisse les interdire. D'autres viseront à supprimer le chalutage en eaux profondes, une pratique de pêche extrêmement nuisible qui détruit les fonds marins, nuit à la biodiversité marine et n'a pas d'intérêt économique.

M. Olivier Falorni. Au nom du groupe Radical, républicain, démocrate et progressiste, je voudrais d'abord saluer la volonté de notre collègue Arnaud Leroy de proposer un texte significatif dans un domaine peu enclin au changement. Nous sommes convaincus du potentiel extraordinaire de la France pour animer une croissance bleue. Sans trop de suspense, je vous annonce que nous soutiendrons cette proposition de loi, comme tout ce qui ira dans le bon sens pour valoriser nos atouts.

Ce texte est le résultat d'un travail législatif de fond, un travail qui s'inscrit dans la durée. Nous sommes, dans cette commission, désormais habitués à l'hyperactivité de notre rapporteur sur les sujets maritimes. C'est par ailleurs le témoignage du pouvoir du Parlement en termes d'initiative législative.

Le rapport dense d'octobre 2013 sur la compétitivité maritime a d'abord donné lieu à la rédaction et à la défense d'amendements, puis a abouti aujourd'hui à l'examen d'une proposition de loi pas banale par la taille comme par l'ampleur des difficultés qu'elle tente de résoudre pour renforcer la compétitivité maritime de la France. Au cœur des diverses dispositions, il y a l'ambition de simplifier et de moderniser une partie de l'encadrement législatif régulant ce secteur pour soutenir le pavillon français et l'employabilité de nos marins.

Il me semble que faire travailler ensemble les affaires maritimes, l'inspection du travail et la police judiciaire pour faire respecter les réglementations en vigueur, et notamment celles qui concernent le cabotage, est une bonne initiative qui va créer des synergies et des gains de productivité. Mais il faudra être vigilant pour que cela ne se fasse pas aux dépens de la consistance des effectifs.

À l'approche des fêtes de fin d'année, permettez-moi d'évoquer un sujet important pour la France et pour les Rochelais : la conchyliculture. Les huîtres et les moules sont les abeilles des océans, a-t-on coutume de dire. (*Sourires*) La préservation de la qualité des eaux et la conservation des zones conchylicoles, comme des zones humides, au titre de leur biodiversité, doivent nous garder des épisodes de forte mortalité que nous connaissons depuis des années en Charente-Maritime. L'article 18 reconnaît la singularité des zones conchylicoles. En modifiant le code de l'environnement, cet article permet, pour la première fois, la mise en œuvre de programmes d'actions pour préserver le milieu de tout contaminant.

J'ai quelques remarques à formuler s'agissant de l'article 3 relatif à la gouvernance des grands ports maritimes et à la création d'un conseil des investisseurs publics et privés. La réforme portuaire récemment mise en œuvre a d'ores et déjà créé dans chaque port un conseil de développement au sein duquel l'ensemble des parties prenantes d'un port discute des

investissements ou projets de développement envisagés. Au sein de ce conseil, les entreprises privées de la place portuaire sont largement présentes au titre du premier collègue. Le nouveau conseil des investisseurs ferait donc double emploi avec le conseil de développement et aurait deux effets négatifs importants.

D'une part, il donnerait la priorité aux représentants des entreprises, alors que les collectivités, les associations de défense de l'environnement, l'État ou encore les représentants des usagers des transports ont aussi leur mot à dire, ce qui est le cas au sein du conseil de développement. D'autre part, qu'il donne un avis conforme sur le projet stratégique et soit consulté systématiquement sur les investissements n'est pas souhaitable, car les entreprises privées chercheraient à privilégier les investissements porteurs de valeur ajoutée sur ceux qui sont parfois nécessaires en matière d'environnement ou d'aménagements avec les collectivités locales. À La Rochelle, le conseil de développement du Grand port maritime joue complètement son rôle de coordination, sans avoir les effets négatifs que je viens de souligner.

D'autres articles importants traitent des gens de mer, des contrôles à bord des navires, de la pêche maritime, y compris récréative, et également de la création d'un code de la mer, ce dont je me réjouis. Globalement, ce texte contient un ensemble de mesures qui vont renforcer durablement notre compétitivité maritime. Dans cette perspective, Monsieur le rapporteur, vous pouvez compter sur notre soutien.

M. Patrice Carvalho. Le secteur du transport maritime est sans doute l'un de ceux qui sont le plus exposés à la concurrence internationale et européenne. Dans ce contexte, notre marine marchande s'est affaiblie et n'occupe plus aujourd'hui que le vingt-huitième rang mondial, loin de la place qui fut la sienne dans les échanges internationaux.

La proposition de loi qui nous est soumise, dans le prolongement du rapport d'Arnaud Leroy *Osons la mer*, a pour objectif de contribuer à améliorer la compétitivité des entreprises concernées, à simplifier et à moderniser notre dispositif législatif relatif aux activités maritimes afin de les rendre plus opérationnelles. Je ne peux que partager cette ambition. Néanmoins, à ce stade de notre discussion, j'ai quelques interrogations sur le contenu de certaines dispositions.

Le secteur est soumis à une concurrence sauvage. Il est presque une caricature de l'économie libérale mondialisée. Le moins-disant social est souvent la norme pour les marins et l'immatriculation de certains navires relève du pavillon de complaisance. Dans ces conditions, comment lutter ? Céder à la tentation d'accompagner ce mouvement en pratiquant nous-mêmes le *dumping* social conduirait à mettre en cause les conditions de vie et de travail des personnels, à précariser les parcours professionnels. À ce petit jeu, personne n'est gagnant, et il y a toujours un acteur du secteur pour tirer la situation encore un peu plus vers le bas.

L'autre option est de miser sur le haut niveau de qualité du service, qui fait la différence, et d'agir sur d'autres coûts que ceux liés au travail. Les organisations syndicales de marins ont déjà réagi à cette proposition de loi. Si elles se félicitent que la représentation nationale se préoccupe de moderniser et de développer l'économie bleue, elles manifestent néanmoins des inquiétudes. Par exemple, vis-à-vis de l'évolution proposée à l'article 2 pour le rôle. Celui-ci n'avait jusqu'à présent qu'une seule forme légale, le « rôle d'équipage » valant également titre de perception des cotisations sociales. La suppression de la notion d'équipage,

le rattachement à l'entreprise et non plus au navire font craindre des incidences sur le plan de carrière des marins embarqués et sur le calcul de leur pension.

L'article 3, qui porte sur la gouvernance des ports français, met en place un conseil des investisseurs publics et privés assurant la coordination des investissements. Cette nouvelle instance écarte en particulier les organisations professionnelles et les syndicats, qui auraient pourtant leur mot à dire sur le développement économique de nos ports.

Figurent également dans le texte des mesures contestables, qui touchent à l'indemnité de nourriture due aux marins, au contrat de travail et à ses obligations légales, à l'avenir du régime d'assurance vieillesse des marins et aux risques d'extension de la précarité.

Mme Marie Le Vern. La France a doublé la superficie de son territoire maritime. Nous sommes donc, selon ce critère, la deuxième puissance mondiale derrière les États-Unis, devant le Royaume-Uni, la Chine et la Hollande. Pourtant, que ce soit en volume ou en devises, pour le commerce ou pour le tourisme, nos activités maritimes, nos ports, notre flotte n'occupent pas les premiers rangs mondiaux. C'est que notre puissance n'est encore aujourd'hui que potentielle et a besoin de se libérer.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui répond à cette nécessité. Nous avons des atouts. Il est temps de les assumer, d'assumer, selon vos propres mots, Monsieur le rapporteur, notre « moi » maritime.

Les domaines d'activité sources de croissance sont multiples : le commerce maritime, dépendant de la compétitivité et de l'attractivité de nos ports, elles-mêmes étroitement liées à la façon dont les régions appréhenderont les attributions qu'elles ont reçues renforcées de la loi NOTRe en matière d'animation et de développement économique ; la pêche ; le tourisme maritime, sous la forme des croisières ou du pescatourisme ; le champ nouveau, aussi, des énergies maritimes renouvelables. S'il devait, d'ailleurs, y avoir un titre à renforcer dans cette proposition de loi, ce serait celui-là.

Le texte prévoit des simplifications et des assouplissements de nature à inciter l'activité économique maritime, à renforcer notre compétitivité et à susciter les investissements publics comme privés. Il contient aussi des mesures de protection et de promotion de nos atouts : une flotte de pêche variée, des marins qualifiés, des produits de la mer de qualité, un savoir-faire unique.

C'est ainsi que nous avancerons, de manière cohérente et ambitieuse, avec l'outil de la simplification dans une main et celui de la protection dans l'autre, pour une économie et une croissance bleue à la hauteur de la puissance du territoire français.

M. Jean-Pierre Vigier. Renforcer l'attractivité, tel est le point essentiel pour nos ports, qui, du fait d'une contestation sociale importante et de coûts d'immobilisation conséquents, sont moins performants et moins productifs que leurs principaux concurrents. Aux dires de son exposé des motifs, la proposition de loi s'inscrit dans une démarche globale de refondation de la politique maritime. Cependant, les principales modifications envisagées visent le code des transports. Or les activités qui se développent en mer et sur le littoral ne relèvent pas nécessairement des problématiques de la circulation. Les gens de mer et les travailleurs du littoral sont aussi employés à des tâches de service et de production. Pensez-vous vraiment que cette proposition de loi permettra de relancer l'attractivité de nos activités portuaires ?

M. Yannick Favennec. La proposition de loi que nous examinons dégage des pistes intéressantes pour gagner en compétitivité, mais elle reste assez timide s'agissant des outils primordiaux que sont les ports maritimes. Alors qu'aujourd'hui, 80 % du transport des marchandises se fait par la mer et que la France, avec CMA CGM, est le troisième transporteur mondial, nos ports, malgré de nombreux atouts, souffrent de la crise économique. Ils ne sont pas assez compétitifs, et leurs indices de performance et de productivité sont désormais inférieurs à ceux des ports de la mer du Nord. Compte tenu des enjeux économiques attachés à ce secteur pour notre pays, nous devons mener une politique maritime d'envergure, à la hauteur du potentiel inestimable dont nous disposons.

À l'heure de la globalisation, les ports n'auraient-ils pas également un rôle à jouer dans le désenclavement de nos territoires, qui pourraient, de ce fait, profiter des transformations mondiales que connaissent les grandes métropoles ?

M. Guillaume Chevrollier. Cette proposition de loi est étonnante par la diversité de ses vingt-trois articles, au fil desquels on aborde l'autorisation des jeux de hasard, la déclaration de la provenance des produits aquatiques ou encore des questions plus techniques ou sociales. Il est plaisant, toutefois, d'entendre la majorité parler de la nécessité de renforcer la compétitivité des entreprises maritimes françaises et l'employabilité des gens de mer, tous secteurs confondus. Nous ne pouvons qu'abonder dans ce sens.

Un autre objectif du texte est de procéder à des simplifications et à des clarifications. Il est vrai que l'accumulation et la complexité de nos textes découragent les opérateurs, ce qui est grandement préjudiciable au pavillon français. Pourtant, cette ligne de conduite n'est pas totalement suivie : les articles 13 à 15 vont ajouter des contraintes supplémentaires pour un certain nombre d'activités.

Globalement, cette proposition de loi s'apparente plus à un catalogue de mesures qu'à un grand texte, mais elle va dans le bon sens pour l'économie bleue. Aussi ne la critiquerai-je pas davantage. Disposer de la deuxième surface maritime de la planète constitue, certes, un atout considérable pour la France, mais nos territoires ruraux offrent également un fort potentiel en matière d'aquaculture. J'en profite pour faire la publicité de mon département de la Mayenne, qui développe la production de carpes.

M. Yannick Moreau. Je remercie M. Arnaud Leroy de cette invitation à voir l'avenir de la France en bleu : c'est ouvrir un vaste champ de croissance et de développement pour notre pays. La plupart des mesures ici proposées vont dans le bon sens. Néanmoins, le texte ne reflète pas l'étendue de l'ambition que nous pouvons collectivement porter pour l'avenir maritime de notre pays. Peut-être est-ce simplement parce que ce n'est pas du ressort de la loi, mais plutôt de l'action gouvernementale et européenne, notamment s'agissant des questions de gouvernance de la mer.

Qui, au Gouvernement, coordonne efficacement l'ensemble des actions touchant aux questions maritimes ? En matière de pêche, est-ce bien au ministère de l'écologie de superviser les aspects liés à la sécurité maritime ? La France sera-t-elle à l'initiative de la création d'un corps de garde-côtes européens pour protéger nos frontières, notre commerce et nos côtes ? Autant de questions qui n'ont pas d'écho dans cette proposition de loi.

Celle-ci a beau constituer un bouquet de mesures plutôt favorables au développement économique maritime, nous restons sur notre faim. Malheureusement, elle ne reflète pas l'ambition de faire de la mer l'avenir de la terre.

M. Jean-Marie Sermier. Monsieur le rapporteur, vous soulignez, dans votre remarquable travail, la nécessaire compétitivité du commerce maritime et de nos ports. À cet égard, la complémentarité entre commerce maritime et trafic fluvial pourrait constituer une solution, mais le texte n'en fait pas précisément mention. Avez-vous des idées à ce sujet ? Pensez-vous pouvoir faire des propositions en séance publique ?

S'agissant de la gouvernance des ports, vous associez légitimement, à l'article 3, investisseurs privés et investisseurs publics. Depuis maintenant un certain nombre d'années, les sociétés d'économie mixte sont parties prenantes des ports. Nous avons créé, en 2014, un nouveau type de structure, la société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), aujourd'hui tout à fait opérationnelle. Je sais qu'une collectivité va se porter candidate pour créer une SEMOP sur un port. Que pensez-vous de ce nouvel outil de gouvernance public-privé ?

Mme Martine Lignières-Cassou. Alors qu'aujourd'hui, le transport de marchandises se fait principalement par la route, il faudrait envisager une articulation entre les ports et le rail. Cette articulation entre transport maritime et transport ferroviaire fait-elle partie des projets stratégiques que le conseil des investisseurs publics et privés est chargé de développer ?

Les crédits consacrés à la recherche sur la biodiversité marine sont inversement proportionnels à la richesse potentielle que celle-ci recèle. Ne serait-il pas utile d'intégrer dans votre proposition de loi un volet consacré au soutien à la recherche dans ce domaine ?

M. Stéphane Demilly. L'exposé des motifs de la proposition de loi fixe comme l'un des objectifs principaux « la simplification et la modernisation de l'ensemble du dispositif législatif concernant les activités maritimes ». C'est un objectif que nous partageons tous et qui, selon moi, devrait concerner l'ensemble du droit français. Cependant, je me demande si les différents rapports prévus par cette PPL vont véritablement dans le sens de la simplification.

Ainsi, aux termes de l'article 11, le Gouvernement devra remettre au Parlement un rapport rendant compte d'une revue générale de l'ensemble des textes réglementaires applicables aux navires et aux autres bâtiments de mer, mais aussi un ensemble de rapports sur des sujets tels que l'adaptation de la réglementation concernant les navires conchylicoles ou encore les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins. À l'article 16, est prévu un ensemble de rapports sur la diversification d'activité des marins-pêcheurs par le tourisme, et sur les conséquences sur l'environnement et la ressource de la pêche récréative en mer et sur l'estran. À l'article 23, encore, le Gouvernement est chargé de remettre au Parlement un rapport sur la création d'un code de la mer.

Ce sont là des sujets bien intéressants, en particulier la création d'un code spécifique de la mer. Mais je m'interroge sur la simplification attendue, car, si j'ai bien compté, cette PPL crée une dizaine de rapports : cela fait beaucoup. Je souhaiterais vous entendre, Monsieur le rapporteur, sur cette recrudescence de bureaucratie.

M. Gilles Lurton. Nous avons examiné, la semaine dernière, le projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS) dont l'article 19 porte sur la protection sociale des marins français naviguant sous pavillon étranger. Je me suis exprimé contre cet article. Pourquoi celui-ci n'a-t-il pas été examiné dans le cadre de la proposition de loi sur l'économie bleue ? Ce texte sera sans doute le seul du quinquennat à traiter de la mer, et un tel article y

aurait eu toute sa place. D'autant que, tel qu'il est rédigé dans le PLFSS, il pose beaucoup de difficultés et risque de mettre à mal, selon moi, de nombreux emplois de marins français naviguant sous pavillon étranger.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. L'article 8 de la proposition de loi tend à créer des exonérations de charges pour les employeurs et à intégrer les pêcheurs à pied dans l'ENIM. Le coût de cette mesure est évalué à environ 20 millions d'euros. Je ne dispose d'aucun arbitrage positif pour y répondre. En conséquence, j'invoque contre cet article les dispositions de l'article 40 de la Constitution.

M. le rapporteur. Monsieur Gilles Lurton, la protection sociale des marins français naviguant sous pavillon étranger est une création de charge qui relève à l'évidence du PLFSS. Sur ce sujet, vous connaissez ma position, et il me ramène à l'ENIM. Nous avons là, avec ce régime spécial pour les gens de mer, un outil qu'il faut faire évoluer. En l'état actuel des choses, si certains d'entre vous peuvent reprocher un manque d'ambition à la proposition de loi, c'est parce qu'il n'y a pas eu d'ambition du tout pendant dix ans sur la question maritime. Certes, il y a eu la modernisation du Registre international français (RIF), qui est un élément important, mais elle aussi a manqué de souffle.

Je veux engager, non pas une partie de ping-pong, mais la recherche d'un consensus, afin de pousser en avant cet atout pour notre pays qu'est la mer. Cela concerne l'emploi, cela concerne la jeunesse. Monsieur Lurton, il y a certainement des lycées maritimes dans votre circonscription. Les jeunes qui ont fait « l'Hydro » ont du mal à embarquer, ils ont des attentes auxquelles nous devons répondre. Dans ce pays de terriens, nous sommes trop peu d'amis de la mer pour nous diviser, entre droite et gauche, sur la question maritime. Vous connaissez comme moi la difficulté qu'il y a en France à faire partager un diagnostic et à avancer. Je suis à votre disposition, Messieurs les députés de l'opposition, pour discuter toute proposition d'amendement.

S'agissant du domaine fluvial, Monsieur Jean-Marie Sermier, un plan a été annoncé récemment par Alain Vidalies. Oui, nous devons travailler sur le lien entre le fluvial et les ports maritimes ; considérer les besoins de financement en matière d'équipements, de péniches, pour nous mettre au niveau de nos concurrents ; examiner la question des écluses. Si vous avez des propositions d'amendements, je suis à votre disposition pour les examiner dans un esprit positif, car je crois sincèrement au transport fluvial.

Je crois, de même, à la SEMOP. Mais la réforme portuaire commence à dater et aujourd'hui, cet outil n'a encore jamais été testé. D'où l'ambition que je nourris pour le conseil des investisseurs publics et privés, au regard de l'investissement dans nos ports, Monsieur Fromantin. Quand on voit les montants que nos concurrents espagnols, belges, néerlandais ou allemands consacrent annuellement à leurs ports, on comprend que c'est une question d'échelle. Nous devons avoir un débat sur ce que nous voulons faire de nos ports. Faut-il les spécialiser ? Comment les relier ? Je pense aux liaisons ferroviaires, auxquelles Guillaume Pepy avait reconnu, lors de son audition à l'Assemblée nationale, ne pas avoir prêté assez d'attention. Il s'agit là d'un chantier de dix à quinze ans.

La compétition est rude entre les ports, et les besoins d'investissements sont beaucoup plus fréquents. Il y a dix ans, la taille des navires n'entrait pas en ligne de compte. Il faut voir, en quinze ans, ce que sont devenus notamment les porte-conteneurs. Les modèles économiques, eux aussi, sont bousculés par les fermetures ici d'une raffinerie, là d'un terminal multi-usages. Nous devons faire attention à cela. J'ai contacté l'Agence des

participations de l'État (APE), j'en ai discuté avec les services compétents au ministère des transports. Les régions sont aussi concernées. Sur cette question des ports, nous devons avancer ensemble et être beaucoup plus ambitieux.

En ce qui concerne la simplification, il ne faut pas se tromper sur les articles 13 à 15. Contrairement à ce qu'a dit Guillaume Chevrollier, il ne s'agit pas de compliquer les choses, mais de protéger des zones très particulières liées à la production conchylicole ainsi que les zones humides. Ce sont des zones très fragiles qui, aujourd'hui, pâtissent, comme l'ensemble de l'espace maritime, des pollutions telluriques. Cela impose d'être plus strict en matière d'urbanisme et d'aménagement. Elles sont, de surcroît, menacées aussi par le changement climatique. Face à cette nouvelle menace, les huîtres et les moules constituent des bio-indicateurs. Je suis de ceux qui se battent pour pérenniser cette activité, qui est importante pour nos territoires, qu'il s'agisse de la Charente-Maritime, de la Gironde ou du bassin d'Arcachon.

Le nombre d'heures que nous avons passées à travailler avec les services compétents en témoigne, il s'agit bien d'une véritable simplification. S'agissant des droits des marins, par exemple, tout a été fait dans cette PPL pour les conserver. En tant que député de la majorité, je n'ai pas l'habitude de m'attaquer à des droits acquis. (*Sourires*) Par contre, il faut faire évoluer certains outils. Telle est l'idée qui sous-tend la fin du rôle d'équipage et la création d'un état des services qui, demain, servira au marin pour revalider son brevet – puisque les conventions internationales nous l'imposent – de manière plus simple et plus lisible pour l'administration et pour lui-même.

S'agissant de la gouvernance, Monsieur Yannick Moreau, je suis d'accord avec vous, mais la Constitution ne permet pas de toucher, dans une PPL, à l'organisation des services de l'État. De nombreux rapports sur la création de garde-côtes européens ont été faits, qui n'ont pas abouti. Déjà, au niveau français, il est très compliqué d'avoir une structure unique pour assurer la sûreté, la surveillance et la sécurité de nos approches maritimes. Il y a la douane, la gendarmerie maritime, parfois la marine nationale, et peut-être, demain, des brigades équipées de bateaux dans les aires marines protégées. Cela fait des années que l'on songe aux garde-côtes européens pour rationaliser tout cela. La question était déjà en discussion juste après la catastrophe de l'*Erika*, en 1999. Au niveau français, on n'y arrive déjà pas, alors, à vingt-huit autour d'une table, on n'est pas près de trouver une solution !

Monsieur Jean-Christophe Fromantin, je partage votre avis sur la SNSM. J'ai d'ailleurs déposé un amendement dans le cadre du projet de loi de finances visant à pérenniser le financement de cette association essentielle à la sécurité et au secours en mer, gardienne d'une tradition de solidarité des gens de mer.

S'agissant de l'indemnité de nourriture, Monsieur Patrice Carvalho, l'accroche de l'article 7 porte sur l'absence de convention collective dans le secteur de la pêche. Nous, les politiques, nous devons envoyer le signal nécessaire pour arriver à la mise en place d'une convention. Cet article est un peu comme un hameçon, si vous me permettez la métaphore, pour engager la discussion sur cette affaire. Il faut que les acteurs du secteur de la pêche s'assoient autour d'une table pour arriver à élaborer une convention collective.

C'est important pour les salariés et pour les jeunes qui s'embarquent. Il est difficile de garder des gens pour travailler en mer, car c'est un métier très dur, avec un taux d'accidentologie élevé. Ce n'est pas du ressort de la loi, mais je pense que c'est politiquement important, alors que nous sommes en pleine discussion sur l'avenir des branches, que

l'ensemble du secteur de la pêche se mobilise pour arriver à un accord collectif, qui permettra de faire les ajustements nécessaires. Si vous regardez l'article auquel j'ai renvoyé dans cette disposition, il est depuis très longtemps fait référence à un accord collectif pour obtenir des éléments dérogatoires pour le secteur de la pêche.

S'agissant des rapports, Monsieur Stéphane Demilly, le premier pose la question de la sur-transposition. C'est un mal français, très présent dans le domaine maritime. Aujourd'hui, quand on fait l'inventaire de ce que l'on peut faire, à coût constant, cet élément est gratuit, et je pense qu'il aiderait tout le monde, que ce soit l'administration dans son rôle régalien ou simplement pour appuyer le secteur et les professionnels qui sont, notamment, les armateurs. Nous devons nous discipliner collectivement pour aboutir à des décrets simples et lisibles.

Quand on fait un *benchmark* entre les ports de Dunkerque et d'Anvers sur les normes Seveso ou installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), on voit qu'il y a un différentiel qui joue un rôle dans la compétitivité. On ne peut plus l'expliquer par le dialogue social ou les mouvements sociaux. C'est du passé. Aujourd'hui, nos ports sont passés à autre chose. J'ai rencontré l'ensemble des partenaires sociaux ; ils veulent tous aller de l'avant. Les limites auxquelles ils se heurtent sont des problèmes d'investissement. C'est tomber dans la facilité que rejeter la faute sur les dockers, si les ports français ne marchent pas. Le problème est beaucoup plus complexe que cela. De la même façon, j'ai refusé, dans mon rapport *Osons la mer*, de « taper » sur le surcoût du marin français. Nous devons regarder l'intégralité des faiblesses de notre modèle portuaire maritime pour pouvoir avancer.

Monsieur Stéphane Demilly, rassurez-vous, certains rapports seront supprimés au cours de la discussion des amendements. Il s'agira donc bien de simplification.

TITRE I^{er}

RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE

Avant l'article 1^{er}

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD52 du rapporteur visant à insérer une division et un intitulé nouveaux.

Article 1^{er} : *Alléger la procédure de jaugeage des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres*

La Commission adopte l'amendement de clarification rédactionnelle CD53 rectifié du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 1^{er} ainsi rédigé.

Article additionnel après l'article 1^{er}. Article 1^{er} bis (nouveau)

La Commission adopte l'amendement de clarification rédactionnelle CD55 du rapporteur, reprenant sous forme d'article additionnel les dispositions du paragraphe III de l'article 1^{er}.

Article additionnel après l'article 1^{er}. Article 1^{er} ter (nouveau)

La Commission adopte l'amendement de clarification rédactionnelle CD54 rectifié du rapporteur, reprenant sous forme d'article additionnel les dispositions du paragraphe IV de l'article 1^{er}.

Article 2 : Réformer le rôle d'équipage

La Commission est saisie de l'amendement CD56 du rapporteur.

M. le rapporteur. S'agissant du rôle d'équipage, un travail de simplification administrative, qui doit être bénéfique à tous les acteurs du monde maritime, est aujourd'hui nécessaire. Cette simplification se fera à droit constant.

M. le secrétaire d'État. La réforme proposée vise à fusionner l'actuel rôle d'équipage et le permis de circulation en un « permis d'armement », recentré sur l'aspect régalien, et qui concernera tous les navires dont l'équipage comprend des gens de mer, marins ou non.

Cette réforme vise également à créer un « état des services », qui reprendra la fonction que le rôle d'équipage remplissait pour l'ENIM en termes de couverture sociale. Sur cette réforme essentielle, la rédaction de l'amendement proposée en convergence avec le rapporteur conforte le travail effectué dans le cadre du processus de simplification que j'ai mis en œuvre.

Par conséquent, le Gouvernement est favorable à l'amendement.

La Commission adopte l'amendement.

L'article 2 est ainsi rédigé.

Article additionnel après l'article 2. Article 2 bis (nouveau)

La Commission adopte l'amendement de conséquence CD58 du rapporteur, reprenant dans un article additionnel les dispositions du II de l'article 5 ainsi que celles des I et II de l'article 7.

Article additionnel après l'article 2. Article 2 ter (nouveau)

La Commission adopte l'amendement de conséquence CD98 du rapporteur.

Après l'article 2

La Commission est ensuite saisie de l'amendement CD57 du rapporteur.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement est défavorable à la multiplication des rapports. Il a engagé un important travail de simplification, qui s'est concrétisé par différentes dispositions : modernisation du guichet unique et du RIF par décret, réforme du rôle d'équipage.

Ce travail se poursuit. Un programme a été défini, qui porte notamment sur les navires non soumis à la convention SOLAS (*safety of life at sea*) et sur les navires de pêche. Le rapport prévu par cet amendement est un travail comparatif de la réglementation française avec les autres réglementations européennes dans le même domaine afin d'identifier les différences, et notamment une éventuelle surréglementation. En l'état, ce rapport n'est pas nécessaire. Je demande donc le retrait de cet amendement.

M. le rapporteur. Je le retire.

L'amendement est retiré.

Avant l'article 3

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD59 du rapporteur visant à insérer une division et un intitulé nouveaux.*

Article additionnel après l'article 3. Article 3 A (nouveau)

La Commission examine ensuite l'amendement CD65 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à consacrer au niveau législatif l'existence du comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance, qui était jusqu'à présent défini par voie réglementaire. Par ailleurs, il prévoit que ce comité doit comprendre au moins un représentant de la région dans laquelle se trouve le siège du grand port maritime concerné.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Article additionnel après l'article 3. Article 3 B (nouveau)

La Commission est saisie de l'amendement CD61 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à renforcer la représentation et le rôle de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte l'amendement.

Article 3 : *Renforcer la représentation des investisseurs publics et privés.*

La Commission discute de l'amendement CD2 de Mme Sandrine Doucet.

Mme Sandrine Doucet. Cet amendement a pour objet de supprimer l'article 3.

Il existe d'ores et déjà, dans les grands ports maritimes français, un conseil de développement où les sujets d'investissement, à travers le projet stratégique du port, sont examinés. On y retrouve les entreprises publiques et privées, qui donnent déjà un avis sur les investissements.

Une note détaillant la position des autorités françaises, dans la perspective de l'examen des amendements par la commission des transports et du tourisme du Parlement européen, en date du 12 octobre dernier, indique que « concernant la consultation des utilisateurs du port et des autres parties prenantes, les autorités françaises considèrent qu'il est inutile de créer un comité consultatif *ad hoc*, dans la mesure où il existe déjà des instances les associant ».

En outre, dans une résolution du 8 septembre 2015 sur « Exploiter le potentiel de création d'emplois et de croissance de la recherche et de l'innovation dans l'économie bleue », le Parlement européen « *attire l'attention sur l'importance des entreprises publiques ou à capitaux majoritairement publics dans des domaines comme la marine marchande, la gestion portuaire, l'industrie navale et d'autres ouvrages maritimes* ». Cette résolution du Parlement européen « *rejette toute vision tendant à ne privilégier que le seul secteur privé et considère que le renforcement et la modernisation du secteur public peuvent considérablement dynamiser l'économie bleue* ».

Enfin, une note de l'Institut supérieur d'économie maritime (ISEMAR) a fait, en 2010, un premier bilan de la loi de 2008 sur la nouvelle gouvernance des ports, avec le conseil de surveillance et le conseil de développement. Cette note ne remet pas en cause la réforme portuaire de 2008, mais mentionne un besoin de coordination de tous les outils existants.

M. le rapporteur. Je maintiens ma position. L'article 3, dans la nouvelle rédaction que nous proposons avec l'amendement CD60, deuxième rectification, évolue fortement. Je suis réservé vis-à-vis de vos objections à l'avis conforme, la jurisprudence du Conseil d'État en la matière étant assez subtile. J'entends vos arguments mais vous mélangez différents éléments en faisant référence à la discussion actuelle sur le projet de règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et à une note de l'ISEMAR, dont l'avis a évolué. Nous disposons aujourd'hui du recul nécessaire pour nous rendre compte des dysfonctionnements des conseils de développement. J'ai donc essayé de faire en sorte que l'on puisse aborder la question de l'investissement dans ces conseils. C'est pourquoi je vous invite à retirer votre amendement.

M. le secrétaire d'État. Le rapporteur, après avoir accompli un travail conjoint avec le Gouvernement, propose de modifier sensiblement la rédaction initiale de l'article 3 à laquelle l'argumentaire de l'amendement CD2 s'applique en réalité. La création de

commissions des investissements ne remet pas en cause les équilibres issus de la réforme de la gouvernance de 2008. Il s'agit d'instances strictement consultatives dont les compétences sont circonscrites et encadrées dans la rédaction proposée. Ces commissions sont destinées à éclairer les réflexions et les débats sur les investissements tant publics que privés et contribueront à la modernisation de l'économie portuaire. Dans nombre de ports, si les investissements qui ont été arrêtés avaient été éclairés par ce type de commission, peut-être ne serions-nous pas confrontés à des situations dont nul ne sait aujourd'hui comment sortir. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable à l'amendement CD2.

Mme Sandrine Doucet. J'espère que les avancées prévues par l'amendement CD60 seront suffisantes pour lever les inquiétudes quant à la nécessité de créer un nouveau conseil alors que celui qui existe a fait la preuve de son bon fonctionnement.

Il est vrai que la note de l'ISEMAR date de 2010, mais elle reste d'actualité. L'Institut y souligne que même si la loi de 2008 a été efficace, il est nécessaire d'avoir une vision globale de la politique maritime et des politiques d'estuaire, en lien avec l'arrière-pays.

Compte tenu de l'avis défavorable de M. le secrétaire d'État, j'accepte de retirer mon amendement. Néanmoins, nous serons très attentifs aux avancées annoncées.

L'amendement CD2 est retiré.

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CD60, deuxième rectification, du rapporteur et CD40 de Mme Catherine Troallic.

M. le rapporteur. L'amendement CD60 prévoit de créer une commission chargée des investissements au sein du conseil de développement et permet de renforcer la représentation, au sein de ce conseil, de la région dans laquelle se trouve le siège du port.

Nous avons l'ambition supérieure de créer une réflexion interportuaire, mais, pour des raisons d'irrecevabilité financière, nous n'avons pu aboutir à une rédaction satisfaisante. C'est une idée sur laquelle je souhaite revenir, sur le fondement de la réflexion menée par Valérie Fourneyron, actuellement en mission pour le Gouvernement sur cette question.

Mme Catherine Troallic. Les amendements CD40, ainsi que les amendements liés CD38, CD39 et CD41, visent à une meilleure représentation de la région dans les instances portuaires. Je les retire au profit de l'amendement CD60.

M. Serge Letchimy. Je remercie Arnaud Leroy d'avoir accepté de lancer une réflexion sur les ports d'outre-mer, compte tenu de l'importance de la question portuaire pour nos îles. Monsieur le secrétaire d'État, bien que connaissant les réticences du Gouvernement vis-à-vis des demandes de publication de rapports par ses soins, nous en avons déposé plusieurs, très précieuses à nos yeux. Mais comme nous avons quatre mois devant nous d'ici à l'adoption définitive de cette loi, sans doute aurons-nous le temps de transformer ces demandes de rapport en amendements réels.

L'amendement CD60 du rapporteur me semble contradictoire quant à la représentation des régions dans la gouvernance portuaire : tout en souhaitant une forte présence des collectivités au sein du conseil de développement, Arnaud Leroy propose que ce soit le préfet qui désigne les membres de ce conseil, dont certains sont des élus du conseil

régional. Cela ne pose-t-il pas un problème juridique ? Plutôt que de demander l'avis du président du conseil régional, il me semblerait préférable que ce soit l'assemblée délibérante de la région qui propose les élus à nommer.

M. le secrétaire d'État. Sur ce point, le rapporteur n'a fait que reprendre le droit positif. Et la nomination après avis du président du conseil régional signifie, en réalité, que c'est ce dernier qui proposera au préfet les membres à nommer.

L'amendement CD60 du rapporteur résultant d'un travail commun avec le Gouvernement, nous y sommes très favorables. Je remercie tous ceux qui se sont associés à sa rédaction et Mme Catherine Troallic d'avoir retiré ses amendements.

L'amendement CD40 est retiré, de même que les amendements suivants CD38, CD39 et CD41, également de Mme Catherine Troallic.

La Commission adopte l'amendement CD60, deuxième rectification.

En conséquence, l'article 3 est ainsi rédigé.

Article additionnel après l'article 3. Article 3 bis (nouveau)

La Commission est saisie de l'amendement CD63 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il est proposé d'élargir la possibilité de créer des conseils de coordination interportuaires dans les cas où il serait nécessaire de disposer d'un organe qui ne concerne qu'un grand port maritime et des ports fluviaux ou d'un organe qui concerne non seulement des ports fluviaux autonomes mais aussi des ports fluviaux non autonomes.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement traduit la volonté d'adopter une vision d'ensemble. Mais il conviendrait de retenir une logique d'itinéraire plutôt qu'une logique régionale dans ces conseils, car l'important c'est de faciliter l'intermodalité entre les transports maritime et fluvial.

La Commission adopte l'amendement CD63.

Article 4 : *Permettre le recours aux sociétés privées de protection des navires en cas de menace terroriste*

La Commission aborde l'amendement CD31 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à regrouper les articles relatifs aux questions de sûreté et de sécurité au sein d'un même chapitre du titre I^{er}. L'article 4, qui fait l'objet d'une réécriture, est donc déplacé après l'article 12.

La Commission adopte l'amendement. En conséquence, l'article 4 est supprimé.

Avant l'article 5

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD66 du rapporteur, insérant une division et un intitulé nouveaux.*

Article 5 : *Réformer le rôle d'équipage : mesures de coordination*

*La Commission **adopte** l'amendement de conséquence CD67 du rapporteur.*

*En conséquence, l'article 5 est **supprimé**.*

Article 6 : *Renforcer le droit des autorités à demander la présentation de la liste d'équipage*

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD68 rectifié du rapporteur.*

*En conséquence, l'article 6 est **ainsi rédigé**.*

Article 7 : *Permettre aux fonctionnaires des affaires maritimes de procéder au contrôle de l'application des dispositions « pays d'accueil » et faciliter les échanges d'informations entre les services des affaires maritimes et l'inspection du travail.*

La Commission est saisie de l'amendement CD69 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Élaboré après discussion avec la direction générale du travail et les services de M. le secrétaire d'État, cet amendement, qui propose une nouvelle rédaction de l'article 7, vise à mieux articuler les interventions de l'inspection du travail avec celles des affaires maritimes.

M. le secrétaire d'État. Je confirme que cette rédaction est satisfaisante. En particulier, la mention du calcul des droits à congé, qui a suscité une interrogation tout à l'heure, ne figure plus dans cet amendement. Avis favorable du Gouvernement.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 7 est **ainsi rédigé**.*

Article 8 : *Intégrer l'ensemble des pêcheurs à pied à l'ENIM.*

M. le président Jean-Paul Chanteguet. À la demande du Gouvernement, et en application de l'article 89 de notre règlement, j'ai saisi de cet article le président de la commission des finances afin qu'il en contrôle la recevabilité financière. En attendant sa réponse, je vous propose de réserver l'examen de cet article.

Après l'article 8

*L'amendement CD9 du rapporteur est **retiré**.*

Article 9 : Renforcer l'applicabilité des dispositions « Pays d'accueil ».

La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD77 rectifié du rapporteur.

En conséquence, l'article 9 est **ainsi rédigé**.

Après l'article 9.

La Commission est saisie de l'amendement CD1 de M. Yannick Moreau.

M. Yannick Moreau. L'article 19 du PLFSS pour 2016 inquiète beaucoup les armateurs et les marins, car, même s'il a été partiellement corrigé, il risque d'entraîner des destructions d'emplois. Cet article oblige les marins employés sur des navires battant pavillon étranger à s'affilier à l'Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales (URSSAF). Il convient, selon moi, de leur laisser la liberté de choix. Tel est le sens de cet amendement, également soutenu par Gilles Lurton qui est intervenu sur le sujet lors de la discussion générale.

M. le rapporteur. Je partage l'inquiétude exprimée. Nous avons essayé, dans le cadre du PLFSS, de parer à l'urgence de donner accès à un régime social à des marins qui ne bénéficiaient jusqu'alors que de la couverture maladie universelle (CMU). Cette disposition, qui fait suite à un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne, vise effectivement un nombre important de marins. À titre personnel, j'estime que ces professionnels devraient être rattachés au régime spécifique de l'ENIM, qui doit évoluer du fait de l'émergence de nouveaux métiers maritimes. Il importe d'anticiper ces évolutions afin d'éviter que certains professionnels, ressortissants français ou européens résidant sur notre territoire, se retrouvent sans couverture sociale. Je suis donc disposé à travailler avec vous sur ce sujet, même si tel n'est pas l'objet de cette proposition de loi.

M. le secrétaire d'État. L'affaire de Condor ferries, qui a conduit à un débat lors de l'examen du PLFSS, concerne des marins français résidant en France et employés sur des navires étrangers. La solution de confort retenue a consisté à les affilier à la CMU. Ces personnes, percevant un niveau de salaire différent, étaient par ailleurs censées avoir recours à des assurances privées. Mais la décision rendue par la CJUE rend nécessaire leur affiliation à un régime obligatoire.

Vous proposez de rattacher ces marins à la Caisse des Français de l'étranger (CFE). Or, celle-ci est destinée aux expatriés. Peut-on considérer que des marins résidant en France mais travaillant sur des bateaux étrangers devraient pouvoir être affiliés à cette caisse ? Je vous suggère de ne pas persister dans cette voie qui pourrait donner de mauvaises idées à tant de professions que l'on en arriverait à un démembrement de notre régime de sécurité sociale. Car dès lors que des résidents travailleraient à l'étranger, ils souhaiteraient utiliser cette caisse qui a une fonction très particulière.

Que l'on ne trouve que des solutions insatisfaisantes illustre bien la complexité de ce problème qui concerne quelque 1 500 marins. Si vous avez le mérite d'essayer de résoudre celui-ci, le Gouvernement émet un avis défavorable à votre amendement.

M. Yannick Moreau. Je vous remercie de prendre acte de la réalité de ce problème. Peu importe qu'il concerne 1 500 ou 3 000 marins, il trouve son origine dans l'article 19 du PLFSS. Il s'agit tout de même de marins travaillant pour des employeurs propriétaires de bateaux étrangers. Ils pourraient donc relever de la CFE.

La Commission rejette l'amendement.

Article additionnel après l'article 9. Article 9 bis (nouveau)

La Commission aborde l'amendement CD72, deuxième rectification, du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement est présenté comme rédactionnel en son exposé sommaire, car il tend à déplacer des dispositions qui figuraient initialement à l'article 11. Mais il est important sur le fond, car il est lié à la question soulevée par notre collègue Yannick Moreau. Il concerne, en effet, l'évolution du régime spécial de l'ENIM – dont le rapporteur que je suis ne pouvait proposer une réforme à brûle-pourpoint dans une proposition de loi. Le sujet doit être étudié sérieusement, compte tenu de l'enjeu qu'il représente pour plusieurs dizaines de milliers de pensionnés et de cotisants actifs. C'est pourquoi je propose que le Conseil supérieur des gens de mer se saisisse du dossier pour faire évoluer cette structure et trouve des solutions à l'ensemble des problèmes liés à l'activité de marin. Cela concerne non seulement les marins de Condor Ferries, mais aussi les *skippers* et les pêcheurs à pied. Il convient d'aller de l'avant afin de maintenir le régime de l'ENIM. Nous aurions pu laisser les marins de Condor Ferries être affiliés à la CMU mais nous avons préféré essayer de trouver une solution. J'entends que vous trouviez cette dernière imparfaite mais c'est un début et le rapport dont nous demandons la remise nous permettra de progresser.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement émet un avis favorable à cet amendement. Un tel rapport alimentera notre réflexion commune sur ce sujet sensible et permettra peut-être un arbitrage, compte tenu de certaines divergences.

Mme Sophie Errante. Dans la mesure où la proposition de loi ne sera discutée en séance publique qu'en février et que cet amendement encadre dans un délai de six mois la publication de ce rapport, a-t-on une idée de la date de cette dernière ? Ne pourrait-on, dès à présent, commencer à étudier la question ?

M. le rapporteur. C'est dans un souci de ménagement que nous avons fixé ce délai à six mois. Mais le Conseil supérieur des gens de mer discute déjà de la question. Notre objectif est d'envoyer à cette instance un signal politique fort, et je suis porté à croire que le Sénat sera d'accord avec l'Assemblée nationale quant à la nécessité de faire évoluer ce régime spécial tout en en préservant la spécificité.

M. le secrétaire d'État. Demander au Gouvernement dans un texte de loi de publier un rapport n'est pas rien. Il me paraîtrait incohérent de vous répondre que le Gouvernement le fera par anticipation. Comme l'a souligné le rapporteur, la question peut d'ici là faire l'objet d'autres initiatives qui alimenteront le débat.

La Commission adopte l'amendement.

Avant l'article 10

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD73 du rapporteur, insérant une division et un intitulé nouveaux.*

Article 10 : *Ouvrir le registre international français à la grande pêche ainsi qu'aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout*

La Commission est saisie de l'amendement CD96 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à élargir le pavillon du Registre international français (RIF), qui fut créé à des fins de compétitivité, aux segments du transport maritime que sont la grande pêche et la plaisance professionnelle.

M. le secrétaire d'État. Cette nouvelle rédaction de l'article 10 résulte de travaux effectués en commun avec le Gouvernement. L'extension du RIF à la grande pêche est destinée à une catégorie limitée de navires : j'y veillerai dans le décret définissant les zones à cibler sur les navires qui pêchent le thon tropical.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 10 est **ainsi rédigé**.*

Article additionnel après l'article 10. Article 10 bis (nouveau)

*La Commission **adopte** l'amendement de clarification CD97 du rapporteur, reprenant dans un article additionnel les dispositions de paragraphe IV de l'article 10.*

Article 11 : *Demande de rapports.*

*La Commission **adopte** l'amendement de conséquence CD74 du rapporteur.*

*En conséquence, l'article 11 est **supprimé**.*

Article 12 : *Autoriser les jeux de hasard sur les ferries et les navires de croisière.*

La Commission est saisie de l'amendement CD71 de Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. L'article 12 a pour objet d'assouplir la législation relative aux casinos et jeux de hasard embarqués sur les navires. Si je partage pleinement l'esprit de cette mesure qui vise à donner aux bateaux français transportant des passagers des outils d'attractivité et de compétitivité dans un secteur très concurrentiel, où nos voisins ont quelquefois plusieurs longueurs d'avance, il me paraît nécessaire d'entretenir la distinction,

qui existe déjà dans la loi, entre les navires de croisière et les ferries pour ne réserver cet assouplissement qu'aux seuls navires de croisière, pour deux raisons principales.

D'une part, contrairement aux croisières dont le cœur d'activité est récréatif et situé dans un secteur fortement concurrentiel, les liaisons par ferry relèvent de la mobilité pendulaire et servent au déplacement des passagers. S'il s'agit d'assouplir la législation sur les jeux, il ne faut pas le faire à n'importe quel prix. Certains espaces doivent rester préservés. D'autre part, en installant des casinos sur des navires, on risque de déséquilibrer l'offre existant à terre. De nombreuses villes côtières accueillant un casino terrestre pourraient en pâtir. De plus, cette concurrence serait quelque peu déloyale puisque les casinos terrestres sont soumis à une fiscalité importante, précieuse pour les collectivités du littoral, alors que le régime fiscal des casinos embarqués est quasiment inexistant. Ces deux raisons justifient de maintenir, pour ces liaisons régulières, le principe d'interdiction qui prévaut aujourd'hui.

M. le rapporteur. Je vous invite à retirer votre amendement.

Tout d'abord, il ne me semble pas qu'une telle mesure soit source de concurrence déloyale avec les installations à terre. J'ai du mal à concevoir que des individus effectuent des traversées dans le seul but de jouer au casino. Ceux qui le souhaitent le peuvent déjà, car il existe des croisières dédiées au jeu, permettant d'échapper aux casinos terrestres. En revanche, l'industrie des ferries est confrontée à un problème d'équilibre financier. Cette disposition lui permettra de percevoir des revenus supplémentaires. Le ministère de l'intérieur, compétent en la matière, a de surcroît la capacité de limiter le type de jeux concernés de sorte que la concurrence sera moindre. On sait que ne seront installées sur les ferries que des machines à sous, pas de tables ni de salles comme à Monte Carlo ou à Deauville.

En outre, compte tenu des ambitions exprimées par Laurent Fabius dans le plan croisière, cette disposition sera essentielle pour permettre à notre flotte de navires et de paquebots de croisière de résister à la concurrence. Montez sur un paquebot italien ou britannique et vous vous apercevrez que nos voisins ne tergiversent pas autant que nous en la matière. Si nous disposons d'un savoir-faire dans le secteur des croisières, l'introduction de cette disposition constitue un paramètre d'attractivité économique important, comme le savent les élus des communes hébergeant un casino.

M. le secrétaire d'État. Cet amendement tend à exclure du champ de l'article 12 les lignes régulières. Or celles-ci ne sont pas forcément courtes. Ce n'est notamment pas le cas de la ligne Portsmouth-Bilbao. Mieux vaudrait donc viser une durée de traversée.

Sur le fond, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de la Commission. Mais compte tenu du problème de forme évoqué et des arguments de fond du rapporteur, il me semblerait préférable que vous retiriez votre amendement et que nous rediscutions en séance publique d'une rédaction plus pertinente dans sa portée.

Mme Marie Le Vern. Ce sont les machines à sous qui attirent le plus dans les casinos. Néanmoins, j'entends vos arguments. Aussi, je retire cet amendement dont je retravaillerai la rédaction en vue de la séance publique.

L'amendement CD71 est retiré.

Puis la Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD75 du rapporteur.

Elle **adopte** ensuite l'article 12 ainsi **modifié**.

Article additionnel après l'article 12. Article 12 bis (nouveau)

La Commission **adopte** l'amendement CD76 du rapporteur, tendant à insérer une division et un intitulé nouveaux, et à ériger en article additionnel les dispositions du II de l'article 12.

Article additionnel après l'article 12. Article 12 ter (nouveau)

L'article 17 est déplacé après l'article 12, créant ainsi un article additionnel 12 ter.

Après l'article 12.

La commission aborde l'amendement CD3 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement relatif à la sûreté des transports de passagers reprend les dispositions de l'article 4 de la proposition de loi. Ayant étudié, au printemps dernier, la question de la piraterie, nous avons instauré, sur le fondement d'un texte du Gouvernement, la possibilité d'embarquer des gardes armés sur les navires. Aujourd'hui se pose la question du terrorisme – que l'on retrouve également dans la proposition de loi de notre collègue Gilles Savary, à la suite de la tentative d'attentat à bord d'un Thalys. Ce problème se pose sur tous les navires de passagers – ferries et navires de croisière. La rédaction de cet amendement s'inspire du modèle que nous avons institué pour le recours aux sociétés privées de protection des navires, tout en prévoyant un dispositif dédié à la menace terroriste, tant sous l'angle de la prévention que de l'intervention. J'ai conscience que cet amendement n'est pas finalisé puisque des discussions restent en cours à ce sujet, notamment avec la marine nationale. Mais il me paraît important que nous avancions rapidement sur la question.

M. le secrétaire d'État. Le rapporteur a fait une présentation objective de la situation : si cet amendement améliore la rédaction initiale de l'article 4, il n'est pas tout à fait abouti. Dès lors, deux stratégies sont possibles : en prendre acte et reprendre cette rédaction dans d'autres travaux ou bien adopter une disposition imparfaite en espérant qu'elle soit améliorée par la suite. Le Gouvernement préfère la première solution mais remercie le rapporteur de cette présentation. Il en va de sujets importants impliquant des décisions régaliennes et nécessitant que le ministère de la défense contribue à la rédaction définitive de cet amendement.

M. le rapporteur. Sous réserve que nous poursuivions la discussion avec le Gouvernement et que nous aboutissions à une rédaction d'ici à l'examen du texte en séance publique, je retire cet amendement. Nous ne pouvons éluder cette menace.

L'amendement CD3 est retiré.

La Commission étudie l'amendement CD37 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de compléter un dispositif adopté dans la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, visant à sécuriser une partie de notre approvisionnement stratégique à bord de navires battant pavillon français. La mesure avait été étendue à des produits raffinés. Cet amendement vise à préciser le type de navires concernés et à traiter d'une question brûlante d'un point de vue social.

M. le secrétaire d'État. Cet amendement a pour objet de modifier les règles relatives aux obligations de transport de brut et de produits pétroliers sous pavillon français, fixées par la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier et récemment modifiées par la loi de transition énergétique. Il alourdit sensiblement les obligations prévues par l'article 60 de la loi de transition énergétique en créant une inégalité entre les assujettis sans justification au regard des exigences relatives à la sécurité des approvisionnements, ce qui fragilise le dispositif. L'amendement contredit les termes de la loi qui n'autorisent le recours aux contrats de couverture qu'aux groupements d'assujettis en admettant la possibilité de recourir individuellement aux contrats de couverture pavillon.

Il introduit, par ailleurs, une nouvelle assiette de l'obligation faisant référence au respect des proportions correspondant aux importations, ce qui est en contradiction avec l'assiette de l'obligation de capacité définie au 1^o de l'article 60 de la loi de transition énergétique, qui porte sur les mises à la consommation. Il introduit, de plus, des obligations spécifiques pour les seuls assujettis recourant aux contrats de couverture – non seulement une double obligation de capacité de transport de brut et de produits mais aussi une obligation de recourir à des navires de petite taille. Ces dispositions ne sont pas imposées et ne peuvent l'être aux assujettis qui possèdent ou affrètent des navires. En effet, si ces derniers se libèrent de leur obligation en recourant à l'affrètement par leur propre besoin de transport, il n'est pas justifiable de leur imposer de transporter du pétrole brut et des produits pétroliers, qui plus est dans une proportion définie.

Dès lors, le texte fait porter une obligation supplémentaire uniquement sur les assujettis qui recourent aux contrats de couverture, ce qui sera notamment le cas des petits assujettis. Cette nouvelle disposition crée une inégalité entre les assujettis sans aucune justification objective. Ces règles, notamment l'introduction d'une obligation nouvelle de navire à 20 000 tonnes de port en lourd, ne sauraient être justifiées en termes de sécurité des approvisionnements, ni en proportionnalité ni en nécessité. Le dispositif doit permettre, le cas échéant, de répondre aux situations de crise majeure. Les approvisionnements d'hydrocarbure doivent être massifiés et centralisés pour répondre aux besoins de la France métropolitaine et non satisfaire aux besoins de fonctionnement quotidien d'une économie en temps normal. Ce plafonnement ne peut entrer dans le cadre communautaire des conditions relatives aux restrictions au marché autorisées pour des raisons de sécurité par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Pour ces raisons, le Gouvernement émet un avis défavorable à l'amendement proposé. Je tiens toutefois à confirmer, comme j'ai eu l'occasion de le dire aux acteurs concernés par ce dossier, que mon engagement en faveur de la défense d'une flotte pétrolière française variée et de l'expertise humaine qui l'accompagne est entier. Toutefois, l'atteinte de ces objectifs ne passe pas par la fragilisation juridique d'un dispositif que nous savons essentiel à notre marine marchande. Cette question sera traitée dans le cadre de la mission d'accompagnement que je compte diligenter rapidement et sera examinée lors des réunions d'échanges réguliers que j'ai demandées à mes services d'organiser.

M. le rapporteur. J'entends vos arguments et ferai acte de bonne foi en retirant cet amendement. Cela étant, derrière ces dispositions se profile un risque de disparition de plusieurs sociétés d'armement. Il convient aussi de veiller à l'évolution du secteur des raffineries : on ne saurait notamment suivre la même logique, en termes de type de navires concernés, que celle de la loi de 1992. N'y voyez nulle menace mais je suivrai avec attention les progrès accomplis dans la rédaction du décret concerné afin que nous puissions sécuriser une partie de nos sociétés d'armement et une filière de formation essentielle à l'irrigation de notre économie maritime.

M. le secrétaire d'État. Je remercie le rapporteur. Nous partageons le même objectif et j'ai été parlementaire pendant suffisamment longtemps pour ne pas considérer à sa juste valeur la vigilance d'un député.

L'amendement CD37 est retiré.

TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

Article 13 : *Compléter les finalités de la politique des pêches et de l'aquaculture*

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD4 du rapporteur.

En conséquence, l'article 13 est ainsi rédigé.

Après l'article 13

La Commission discute de l'amendement CD78 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Cet amendement vise à instaurer une pénalité en cas de rejet de polluants par une ferme aquacole. Ces fermes peuvent être une solution pour répondre aux besoins en produits de la mer. Cependant, il leur faut respecter des règles strictes, car le milieu marin est pollué par les produits qu'elles utilisent. Si nous ne sommes pas touchés actuellement par ces pollutions, on recense de graves exemples à l'étranger, tels que le saumon norvégien sur lequel des reportages très éclairants ont été diffusés. Il serait donc temps que nous soyons fermes sur le sujet. Il se déroule sur nos côtes des activités très variées, parfois concurrentes entre elles, telles que le tourisme et la pêche. Certains espaces y sont protégés en raison de leur biodiversité. Il convient donc de veiller à ce que certaines activités ne soient pas pratiquées au détriment des autres.

Les rejets effectués dans le milieu marin comprennent des résidus d'alimentation artificielle, des antibiotiques et des produits phytosanitaires. Un autre risque à prévenir est celui de la fuite d'espèces marines cultivées, parfois génétiquement transformées, pouvant porter atteinte aux espèces sauvages. Ainsi certains saumons mutants se trouvent-ils actuellement dans les océans.

M. le rapporteur. Les amendements déposés par Mme Laurence Abeille concernant l'aquaculture empêchent la cohabitation des activités maritimes. En les adoptant, on ferait mourir une activité en difficulté dans notre pays. De fait, il n'y a pas eu une seule installation de ferme aquacole en France depuis vingt ans.

J'entends les excès que vous dénoncez dans certains pays. Mais peut-être un nouveau reportage de France 2 sur la réalité des fermes aquacoles de Norvège serait-il utile pour rendre compte des progrès considérables qui ont été accomplis par ce pays, tels que le remplacement des antibiotiques par des vaccins.

J'ai une ambition économique à la fois raisonnée et responsable en matière d'aquaculture, compte tenu des conflits d'usage précités. Nous sommes face à un défi alimentaire conséquent, non seulement à cause de la surpêche mais aussi parce que nous aurons demain entre huit et neuf milliards d'êtres humains à nourrir. L'exportation de poissons d'aquaculture est le deuxième poste de recettes dans la balance commerciale norvégienne tandis que la France est dépendante à 80 % de l'importation de poisson. Quant aux producteurs de saumon bio, ils ont chez nous des difficultés à développer leur activité et à produire plus.

J'ai confiance en les acteurs de l'aquaculture ; tous ceux que j'ai rencontrés étaient des personnes responsables. Nous devons veiller à développer cette activité, y compris en outre-mer où l'on dispose d'un véritable potentiel en la matière. Et comme vous le savez, Madame Abeille, je ne suis pas insensible à la cause environnementale.

Je vous invite à retirer cet amendement afin que nous puissions envoyer un signal positif en faveur du développement de l'aquaculture en France. Ce secteur a subi trop de pressions et d'attaques et est en passe de quitter notre pays alors que nous en avons plus que jamais besoin.

M. Guy Bailliart. Pour ma part, je connais assez bien le saumon écossais, et je peux confirmer que de larges portions des côtes d'Écosse ont été détruites par l'aquaculture, essentiellement du fait d'une pollution des eaux résultant des déchets rejetés. S'il est difficile de soutenir cet amendement en raison de son caractère maximaliste – pas une station d'épuration ne peut garantir une absence totale d'effluents et de rejets –, je n'en suis pas moins d'accord avec Laurence Abeille pour considérer qu'une absence d'encadrement de l'aquaculture aurait des conséquences dramatiques.

Mme Suzanne Tallard. Je ne pense pas qu'il faille opposer le développement de l'aquaculture en France à l'exigence de qualité des productions de poisson. Dans les années qui viennent, c'est justement la qualité qui fera la différence, en aquaculture comme dans les autres productions alimentaires. Il est évident que le développement d'une activité économique ne doit pas se faire au détriment d'un milieu aussi fragile que le milieu marin, c'est pourquoi cet amendement me semble essentiel en son principe, même s'il semble préférable de le réécrire.

M. Jean-Yves Caultet. Pour ma part, je pense que l'aquaculture est déjà soumise à une réglementation générale relative aux rejets et effluents dans le milieu naturel. Comme tous les êtres vivants, les poissons rejettent des déchets, et il ne me semble pas réaliste de songer à les en empêcher en exigeant une absence totale de rejets et effluents des fermes aquacoles.

M. le secrétaire d'État. Je voudrais rappeler un chiffre essentiel : nous importons 80 % des produits de la pêche et de la mer consommés par les Français. Vous devriez vous féliciter que la France souscrive à la mise en place de la nouvelle politique de la pêche européenne, qui repose sur le principe du rendement maximum durable. Dès lors qu'on ne pêche chaque année que dans la limite de ce qui ne remet pas en cause la ressource naturelle, le prélèvement diminue forcément. Or il faut bien trouver la ressource quelque part. Malgré cela, pas une ferme piscicole n'a été créée en France depuis vingt ans, à mon avis, précisément à cause de ce que vous proposez de renforcer. On ne compte plus les précautions à prendre et les dispositions pénales sanctionnant leur non-respect !

En réalité, la vraie question est celle du partage de l'espace. Nous ne sommes pas partisans de faire n'importe quoi, mais les entrepreneurs ne se décourageraient pas comme ils le font depuis des années si nous mettions en œuvre un vrai partage de l'espace, avec des schémas de façade prévoyant l'implantation des activités aquacoles. Une exploitation d'aquaculture ne peut pas être installée n'importe où et, dans les endroits où cela est possible, l'autorisation doit résulter d'une décision collective. En tout état de cause, nous devons avancer sur ce sujet, car à force de prendre des précautions, on ne peut plus rien faire en France.

Mme Laurence Abeille. La question, c'est surtout la pollution des océans et la destruction des milieux. Je comprends que l'on veuille favoriser l'aquaculture, mais je pense que cette démarche n'a d'intérêt et d'avenir que si l'on privilégie une production de grande qualité, apportant de la valeur ajoutée aux produits. C'est de cette manière que nous éviterons de nous trouver en concurrence frontale avec les saumons de Norvège gavés artificiellement, et d'une si piètre qualité que leur goût n'a plus rien d'agréable – sans parler du fait qu'ils sont bourrés d'antibiotiques et de pesticides ! (*Sourires*)

L'objet de notre amendement est d'affirmer que l'aquaculture doit être propre. Il ne s'agit pas d'imposer ou d'interdire formellement tel ou tel mode de production, mais de s'assurer que les fermes aquacoles ne contaminent pas le milieu naturel qui les entoure. Pour cela, elles doivent exercer leur activité en espace fermé, afin d'éviter tout rejet dans l'océan. Je ne vois rien là d'incompréhensible ou de rigoriste. À mon sens, nous avons tout intérêt à favoriser des pratiques porteuses, y compris d'un point de vue économique.

M. Guy Bailliart. Le partage de l'espace avec les fermes aquacoles est effectivement au cœur de la question, en raison d'une double problématique. D'une part, il y a les produits, notamment des antibiotiques, que l'on y utilise pour traiter les poissons. D'autre part, la charge de nourriture, par les rejets de matière non assimilée qu'elle entraîne, peut avoir des effets désastreux sur l'environnement. De vastes zones ont ainsi été transformées en déserts.

Par ailleurs, comme cela a été dit, tous les sites ne conviennent pas forcément à la pratique de l'aquaculture. Les Norvégiens et les Écossais ont appris à leurs dépens qu'il vaut mieux privilégier la présence de courants, qui garantissent un renouvellement suffisant des eaux, plutôt que des endroits pratiques pour les éleveurs du fait de l'absence de vagues.

Au fond, l'aquaculture est un élevage. Comme tous les autres élevages, il émet des effluents et doit, à ce titre, être nécessairement soumis à des règles. Celles proposées par le présent amendement ne me paraissent cependant pas réalistes.

Mme Viviane Le Dissez. L'article L. 432-2 du code de l'environnement, auquel se réfère cet amendement, précise déjà que les rejets doivent être encadrés. Il est effectivement permis de penser que la réglementation existante pèse déjà trop lourdement, ce qui explique qu'aucune exploitation aquacole n'ait été créée en France depuis vingt ans. La question ne se limite d'ailleurs pas à la production de poisson, mais concerne tout autant la mytiliculture et l'ostréiculture. Dans tous ces domaines, un équilibre doit être trouvé si nous voulons préserver notre bien-être.

M. Jean-Marie Sermier. Il n'est pas bon d'attiser les peurs, Madame Abeille. Si tout le monde s'accorde sur la nécessité de réduire la pollution des océans, ce n'est pas en adoptant la position la plus drastique que la France réglera le problème à elle seule : elle ne fera qu'aggraver ses propres difficultés ! Ce que nous devons faire, c'est adopter au niveau international une politique faisant progresser tous les pays vers un même objectif. Pour moi, maintenir cet amendement n'aurait qu'un effet, celui de jeter la suspicion sur toute une profession qui, dans sa très grande majorité, si ce n'est sa totalité, fait très bien son métier, dans le respect des règles sociales et environnementales.

Par ailleurs, nous devons nous féliciter que la consommation de saumon se soit démocratisée, et je ne peux vous suivre quand vous affirmez que, faute d'être élevé selon un mode de production qui ne saurait être que marginal, ce poisson est mauvais. Chacun a aujourd'hui accès au saumon et peut trouver de quoi se satisfaire parmi une large gamme de produits.

M. le rapporteur. Nous devons effectivement faire progresser la filière de l'aquaculture. Par ailleurs, comme l'a dit Jean-Yves Caullet, cette activité est déjà encadrée. En tout état de cause, nous avons bel et bien un problème en France. J'en veux pour preuve l'exemple de cet agriculteur cherchant à diversifier son activité, qui voulait créer une ferme aquacole à Péronne, à plus de cent kilomètres de la mer, mais qui a fini par abandonner son projet, pourtant sérieux, faute d'avoir obtenu les autorisations nécessaires.

Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture sont déjà définis, mais nous avons aujourd'hui besoin d'un coup de pouce pour lever la suspicion et pouvoir nous engager en faveur d'une production de qualité. À cet égard, je vous invite à prendre connaissance de l'interview donnée par le directeur général de Fleury Michon sur la nécessité de réorganiser les filières pour produire une charcuterie de qualité. C'est exactement la même chose pour l'aquaculture, où s'exprime déjà la volonté de renforcer la traçabilité et la qualité des produits.

À mon sens, nous devons faire un pas en direction d'une présomption de confiance pour répondre aux préoccupations des nouvelles générations de consommateurs au sujet de la protection des milieux et du partage de l'espace. En montrant qu'il est possible d'avoir une filière aquacole responsable et respectueuse en France, nous permettrons le développement d'une aquaculture raisonnée dans le reste du monde.

M. le président Jean-Paul Chanteguët. Maintenez-vous cet amendement ?

Mme Laurence Abeille. Oui.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD79 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Il serait très intéressant d'engager la réflexion au sujet du type d'aquaculture que nous souhaitons voir se développer, en particulier pour ce qui est des poissons carnivores, dont fait partie le saumon. On gaspille une quantité effarante de poissons sauvages, appelés « poissons fourrage », pour cette activité : trois à dix kilos de poissons sauvages sont nécessaires pour produire un kilo de poisson d'élevage. Un tel système ne peut qu'aboutir à la destruction de la ressource en sardines, harengs et maquereaux, des poissons à la base de la chaîne alimentaire et dont la disparition aurait des conséquences sur tout l'écosystème marin.

Pour éviter cela, nous devons réfléchir à une autre forme d'aquaculture, centrée sur des poissons herbivores, comme la carpe ou le tilapia. Le présent amendement tend à demander au Gouvernement de produire un rapport sur ce sujet dans un délai d'un an.

M. le rapporteur. Avis défavorable. De nombreux programmes de recherche et de développement sont en cours, notamment en ce qui concerne la possibilité de nourrir les poissons au moyen d'insectes ou d'algues. Par ailleurs, il semble que nous ne disposions pas des mêmes chiffres au sujet de la quantité de poisson sauvage nécessaire pour produire un kilo de poisson d'élevage : selon ceux en ma possession, deux kilos sont nécessaires à la production d'un kilo de poissons d'élevage.

M. le ministre. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Article 14 : *Renforcer les mesures en direction du secteur aquacole*

La Commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD5, l'amendement de coordination CD6 et l'amendement rédactionnel CD7, tous du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 14 ainsi modifié.

Après l'article 14

La Commission est saisie de l'amendement CD80 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. J'ai découvert avec surprise qu'il n'est pas interdit de pêcher des espèces classées comme menacées d'extinction et figurant à ce titre sur la « liste rouge » de l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). C'est le cas de deux des trois espèces ciblées par les chalutiers européens opérant en eaux profondes au large de l'Écosse, à savoir la lingue bleue, classée vulnérable, et le grenadier de roche, en danger d'extinction.

Il me semble de bon sens d'interdire la pêche des espèces menacées d'extinction. Tel est l'objet de cet amendement.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. le ministre. Même avis. Selon les informations dont je dispose, le Conseil international pour l'exploration de la mer (CIEM) considère que l'état des poissons qui viennent d'être cités est en voie d'amélioration.

La Commission rejette l'amendement.

Article 15 : *Conforter la place de l'aquaculture dans la définition de la politique des pêches et de l'aquaculture et élargir la définition de la société de pêche artisanale*

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD8, CD10 rectifié, CD11 et CD13 du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD18 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à supprimer une disposition relative à la pêche à des fins scientifiques, déjà prévue par une ordonnance du 7 octobre 2015, qui est entrée en vigueur.

La Commission adopte l'amendement.

Après quoi, elle adopte l'amendement CD19 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD82 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Le code rural et des pêches maritimes prévoit une simple enquête publique de quinze jours lors de l'installation d'une nouvelle ferme aquacole. On peut se demander si cette formalité est suffisante compte tenu de l'impact néfaste que les installations aquacoles peuvent avoir sur l'environnement et sur les autres activités côtières. Il y a deux ans, le Parlement a adopté la loi sur la participation du public aux décisions ayant un impact sur l'environnement. Le présent amendement vise à ce que la procédure de participation du public, inscrite dans la charte de l'environnement, soit effective dans le cas de l'installation d'une ferme aquacole.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. le ministre. Avis défavorable.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie des amendements identiques CD83 de Mme Laurence Abeille et CD106 de la commission des affaires économiques.

Mme la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement CD106 vise à recenser, dans les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine (SRDAM) de chaque région maritime, les possibilités d'installation de fermes aquacoles en milieu fermé.

M. le rapporteur. Avis défavorable. D'une part, il n'existe pas, à ma connaissance, de définition de la ferme aquacole en milieu fermé. D'autre part, la disposition proposée me semble déjà satisfaite par l'existence d'une cartographie faisant apparaître les sites propices à l'accueil d'une activité aquacole. Qui plus est, il importe d'éviter la division, qui pourrait devenir opposition, entre les sites fermés et les sites ouverts.

M. le secrétaire d'État. Même avis. De telles précisions ne me paraissent pas nécessaires et n'auront pour effet que d'alourdir les démarches visant à la création d'une exploitation. Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine sont des documents de planification maritime et ne sont pas adaptés au milieu terrestre. La question de la localisation des sites aquacoles à terre doit être traitée au moyen des outils existants que sont les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les schémas de cohérence territoriale (SCOT). Sinon, on risque de se retrouver avec des documents d'urbanisme incomplets, donc non opposables. Pour toutes ces raisons, je demande le retrait de ces amendements, et émettrai, à défaut, un avis défavorable.

Mme Laurence Abeille. Une région maritime comporte des côtes, mais aussi des terres. C'est pourquoi il me paraît intéressant que les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine puissent recenser les possibilités d'installation de fermes aquacoles en milieu fermé. Une telle mesure compléterait utilement le dispositif existant.

Mme la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Il nous paraissait important que les SRDAM recensent les possibilités d'installation de fermes aquacoles en milieu fermé.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Mme Le Loch, maintenez-vous cet amendement ?

Mme la rapporteure pour avis. Oui dans la mesure où il a été adopté par la commission des affaires économiques.

La Commission rejette les amendements CD83 et CD106.

Elle examine ensuite l'amendement CD81 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Cet amendement vise à intégrer les associations de protection de l'environnement à la réalisation des schémas régionaux de l'aquaculture marine, pour les raisons que j'ai exposées précédemment.

M. le secrétaire d'État. Avis défavorable.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** l'amendement.*

Puis elle est saisie de l'amendement CD20 du rapporteur.

M. le rapporteur. Nous abordons les dispositions liées à la modernisation de la société de pêche artisanale. Le présent amendement vise à maintenir une détention majoritaire des droits sociaux et des droits de vote d'une société de pêche artisanale par un ou des pêcheurs qui en assurent en droit la direction et sont embarqués.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Elle étudie ensuite les amendements identiques CD12 du rapporteur et CD107 de la commission des affaires économiques.

Mme la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement CD107 vise à supprimer l'alinéa 26 de l'article 15, afin de maintenir la limitation à deux bateaux pour les sociétés artisanales. Aller au-delà entraînerait sans doute une concurrence déloyale à l'égard des sociétés de pêche qui ne bénéficient pas du régime fiscal et social avantageux réservé aux sociétés artisanales. Par ailleurs, cela contribuerait à s'éloigner de l'esprit qui doit être celui d'une société artisanale.

M. le rapporteur. Avis favorable : j'ai moi-même déposé le même amendement.

M. Jean-Marie Sermier. Cet amendement me semble aller à l'encontre du but recherché, qui est le développement de l'aquaculture et de la pêche. Alors que 80 % du poisson consommé en France est importé, ce n'est pas en privant les sociétés possédant plus de deux bateaux du bénéfice de certaines exonérations que nous leur permettrons d'être plus efficaces. Mieux vaudrait conserver cet alinéa pour voir ce qu'il en est, et revenir sur cette question dans le cadre d'une future loi de finances.

M. le secrétaire d'État. À vouloir trop élargir les bénéficiaires d'un avantage réservé aux sociétés artisanales, on risque d'en arriver à une situation où il n'y aura plus aucun avantage pour personne. Si la pêche artisanale mérite de bénéficier de certains avantages, alors ces avantages doivent continuer à lui être réservés. Le Gouvernement est donc très favorable aux amendements visant à revenir au *statu quo*.

M. le rapporteur. Nous ne devons pas non plus oublier ce qui fait l'histoire de la pêche en France, notamment celle de la coopération maritime et de sa tradition. Le seuil de la pêche artisanale est passé d'un à deux bateaux afin de permettre d'y intégrer un art de pêche, celui du chalutage « en bœuf » – c'est-à-dire à deux bateaux pour un filet –, et le dispositif actuel permet, à mon sens, l'installation de jeunes voulant devenir pêcheurs. Un programme de renouvellement de la flottille est en cours, et j'estime qu'il doit se faire dans le cadre d'une pêche raisonnée et satisfaisant tout le monde. Permettre un élargissement de la notion de pêche artisanale se traduirait par une charge budgétaire certaine.

Mme Sophie Errante. Considérant l'investissement considérable que représente l'acquisition d'un bateau, passer à deux bateaux constitue déjà un véritable changement d'échelle, car, outre le coût des embarcations, il y a aussi celui des équipages et des matériels embarqués. Au-delà, il n'est plus question d'artisanat. Ces amendements me paraissent donc de bon sens.

*La Commission **adopte** les amendements.*

*Elle **adopte** ensuite successivement les amendements rédactionnels CD21, CD105, CD14, CD15, CD16 et CD17 du rapporteur.*

*Puis elle **adopte** l'article 15 ainsi **modifié**.*

Article additionnel après l'article 15. Article 15 bis (nouveau)

La Commission est saisie de l'amendement CD95 du Gouvernement.

M. le secrétaire d'État. Pour le secteur de la pêche, le règlement européen n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche (FEAMP) prévoit la possibilité de financer des fonds de mutualisation versant des compensations en cas de pertes économiques découlant de phénomènes climatiques défavorables, d'incidents environnementaux et de coûts de sauvetage de pêcheurs ou de navires de pêche en cas d'accident en mer. À l'issue d'une concertation avec les entreprises concernées, les professionnels de la pêche à pied ont manifesté leur intérêt pour la création d'un fonds de mutualisation dédié à ce secteur. Les professionnels de la pêche embarquée de coquillages pourraient s'engager, dans un second temps, dans une telle démarche.

Cet objectif nécessite la modification du code rural et de la pêche maritime afin de définir les principes généraux du fonctionnement de ces fonds de mutualisation et ainsi permettre aux entreprises de pêche de les créer, d'y adhérer et de bénéficier du soutien du FEAMP et de l'État. Le présent amendement est présenté par le Gouvernement afin d'éviter qu'il ne soit déclaré irrecevable, mais il répond à une préoccupation des pêcheurs à pied et a reçu le soutien de nombreux parlementaires.

M. le rapporteur. Avis favorable, étant précisé qu'il faudra veiller à ce que le dispositif soit suffisamment détaillé pour être conforme à l'ensemble des éléments contenus dans l'article du règlement européen concerné.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Article 16 : *Engager une réflexion approfondie sur le pescatourisme et la commercialisation directe ainsi que sur la pêche récréative*

La Commission est saisie de l'amendement CD104 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement de simplification vise à supprimer un des deux rapports prévus initialement.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 16 est **ainsi rédigé**, et l'amendement CD42 **tombe**.*

Article 17 : *Établir une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise*

La Commission est saisie de l'amendement CD32 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à regrouper au sein d'un même chapitre du titre I^{er} les articles liés à des questions d'ordre stratégique.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, l'article 17 est **ainsi déplacé** après l'article 12 bis.*

Article 18 : *Renforcer la prise en compte des problématiques conchylicoles en matière de police de l'eau et de réglementation territoriale*

M. le président Jean-Paul Chanteguet. À la demande du Gouvernement, l'examen de l'article 18 est réservé.

Après l'article 18

La Commission est saisie de l'amendement CD51 du rapporteur.

M. le rapporteur. L'amendement CD51 vise à doter les navires de commerce et de grande plaisance d'un dispositif de détection permettant d'éviter les collisions avec des cétacés, aux fins de préservation de la biodiversité. M'avisant qu'il serait utile de le retravailler avant la séance publique afin de le rendre plus précis, je le retire.

L'amendement CD51 est retiré.

La Commission en vient à l'amendement CD85 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Comme nous l'avons déjà fait lors de l'examen du projet de loi sur la biodiversité, nous proposons d'interdire, à terme, les delphinariums en France. L'espérance de vie des cétacés en captivité est plus brève que dans la nature, car ils sont soumis en permanence au stress dans des bassins en béton, remplis d'eau chlorée, trop exigus et sans végétation, bref, non adaptés à la physiologie et au comportement naturel de ces animaux.

Les naissances en captivité ne suffisant pas à compenser la mortalité, les dauphins sont, bien souvent, capturés en milieu sauvage. Les dauphins étant des animaux très sociaux, ces captures ont alors des effets terribles sur les groupes qu'ils constituent à l'état sauvage.

Deux exemples illustrent l'impact des delphinariums sur la biodiversité marine. Le bélouga, alors qu'il est considéré comme une espèce menacée vulnérable par l'UICN et qu'il figure à ce titre en annexe II de la Convention sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction (CITES), est pourtant encore largement capturé en Russie afin d'être vendu aux delphinariums d'Europe de l'Est, de Chine et des États-Unis. Les quotas fixés par la Russie permettent la capture de plus de 200 individus par an. L'orque est, elle, classée en annexe I de la CITES. Elle aussi soumise à des quotas de capture annuels, elle fait l'objet du même traitement en Russie, également pour approvisionner le marché des delphinariums.

Ces deux espèces sont menacées dans leur milieu naturel par l'industrie des delphinariums, car, outre le nombre d'individus prélevés dans la nature, beaucoup meurent durant leur capture ou leur transport. Il devient donc essentiel d'interdire les delphinariums pour préserver la vie marine et le capital de développement que représente l'économie bleue.

M. le rapporteur. Avis défavorable, dans la mesure où un groupe de travail réfléchit actuellement à cette question.

M. le secrétaire d'État. La ministre de l'écologie a, par un courrier en date du 3 juillet 2015 adressé aux préfets des départements, demandé qu'aucune nouvelle autorisation d'ouverture d'un delphinarium ne soit accordée d'ici à l'examen en deuxième lecture à l'Assemblée nationale du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Elle a également demandé à ce que les services engagent une réflexion avec l'ensemble des parties concernées afin de vérifier si les règles de fonctionnement très strictes de ces établissements pour y garantir des conditions correctes de détention et d'entretien des animaux sont respectées. Ces règles doivent être compatibles avec la biologie des animaux détenus et garantir leurs besoins biologiques, leur état de santé et une expression optimale de leur comportement naturel. En attendant la deuxième lecture à l'Assemblée du projet de loi pour la biodiversité, je vous demande de retirer cet amendement, à défaut de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme Laurence Abeille. L'examen du projet de loi sur la biodiversité traîne en longueur, c'est le moins que l'on puisse dire. (*Sourires*) Depuis les débats intéressants que nous avons eus en première lecture, j'ai continué à travailler sur le sujet. J'entends les arguments selon lesquels on pourrait construire des installations répondant aux besoins naturels des cétacés, mais je ne vois pas comment cela serait possible d'un point de vue technique : ces animaux ont besoin d'énormément d'espace pour vivre, et on ne peut recréer l'océan dans un parc d'attractions. Je remercie la ministre pour la mise en place de ce moratoire, qui constitue une mesure extrêmement importante, mais je maintiens qu'à terme, il faut interdire les lieux de captivité pour les cétacés, ceux-ci ne pouvant répondre aux exigences décrites.

Mme Florence Delaunay. Les delphinariums trompent le public en faussant les relations qu'il peut établir avec les animaux qui y sont présentés. Les enfants, en particulier, peuvent être amenés à penser que les dauphins et les orques sont des animaux domestiques, surtout quand des films à grand spectacle favorisent cette croyance. Il ne faut pas entretenir ces idées fausses ; je soutiens l'amendement de Mme Laurence Abeille.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Bien que les résultats soient serrés, l'amendement n'est pas adopté.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle discute de l'amendement CD86 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Les huîtres triploïdes, qui colonisent les milieux naturels et déstabilisent les élevages naturels, sont considérées comme des organismes vivants modifiés, mais aucun étiquetage n'est obligatoire pour signaler cette particularité. L'objet de l'amendement CD86 est d'imposer un étiquetage pour ces huîtres introduites sans étude d'impact, et qui posent désormais des problèmes en matière de biodiversité.

Depuis 2008, des surmortalités du naissain et des huîtres juvéniles affectent les stocks d'huîtres creuses de l'ensemble des bassins de production en France. Elles ont déjà provoqué une baisse de plus de 40 % du tonnage français. Cette hécatombe, largement

imputable à un virus qui n'a cessé de se développer, coïncide avec l'introduction massive de triploïdes dans le milieu. L'étiquetage, en favorisant le maintien d'une production traditionnelle, peut ainsi concourir à la préservation de la biodiversité.

En outre, les règles européennes imposant la mention de la méthode de production, l'étiquetage proposé pourrait différencier les huîtres selon leur mode de production en retenant une terminologie permettant le libre choix du consommateur. Je précise que le travail sur les huîtres auquel j'ai fait référence a été en grande partie mené par mon collègue sénateur Joël Labbé.

M. le rapporteur. Je ne suis pas insensible à la question de l'huître. (*Rires*) Ce sujet est soumis à d'incessantes évolutions, notamment l'introduction de l'huître triploïde. Comme votre collègue Joël Labbé, je m'y suis moi-même intéressé en me rapprochant d'une petite association d'ostréiculteurs de Gujan-Mestras, en Gironde. À l'issue des consultations approfondies effectuées auprès de divers comités régionaux, mais aussi des conchyliculteurs, il est apparu que les professionnels n'étaient pas prêts à évoluer dès maintenant.

Une réflexion est en cours et, sans nier l'importance de la traçabilité, je ne pense pas qu'il faille brûler les étapes. De même, nous devons éviter de tirer des conclusions trop hâtives en liant la chute de la production ostréicole à l'introduction de la triploïde. En réalité, le lien de causalité n'est pas clairement établi, et d'autres explications à la surmortalité peuvent être évoquées : le réchauffement climatique, qui entraînerait une température de l'eau plus élevée à certaines périodes de l'année, ou même les crèmes solaires dont on vient de découvrir qu'elles pourraient contribuer à la surmortalité des coraux.

La question de la conchyliculture est complexe, et nécessite que nous avancions en concertation avec l'ensemble des professionnels, en tenant compte de l'avis des deux parties concernées – ostréiculteurs traditionnels et tenants de l'huître triploïde. Ce travail va prendre un certain temps, c'est pourquoi je vous invite à retirer votre amendement, en attendant qu'une solution acceptable par tous se dégage.

M. le secrétaire d'État. Pourquoi, dans cet amendement, faire une fixation sur les huîtres, alors qu'il existe d'autres organismes polyploïdes, notamment les nectarines et certaines espèces de truites ?

Je ne suis pas totalement fermé à l'idée d'un étiquetage des huîtres triploïdes. Certes, on pourrait l'introduire par voie réglementaire, ce qui pourrait paraître quelque peu autoritaire, surtout qu'une telle mesure ne serait motivée que par des craintes indéterminées. On peut aussi – et c'est ce que nous faisons aujourd'hui – travailler avec les professionnels, parmi lesquels le sujet fait débat et qui ont accepté d'en discuter dans le cadre d'une rencontre organisée cette année au Sénat. Nous devons veiller à ne pas brusquer les choses en faisant une application maladroite et inopportune de je ne sais quel principe de précaution. C'est pourquoi je suis plutôt favorable à la solution consistant à faire confiance aux professionnels. Nous sommes conscients de la situation et le travail engagé avance bien. Si votre amendement était adopté, dès demain, c'est toute une filière qui ne manquerait pas d'exprimer son incompréhension et sa révolte.

En l'état actuel, le Gouvernement est donc très défavorable à cet amendement.

Mme Suzanne Tallard. Le département dont je suis l'élue est terriblement frappé par la mortalité des huîtres depuis 2008 – les moules n'ont heureusement été atteintes que durant une seule année. Nous ne connaissons pas les causes de ces phénomènes.

Depuis sept ans, des études ont été menées mais, malgré les doutes divers, aucune certitude n'a pu se dégager. Je demande que ces études soient transparentes et qu'elles associent scientifiques et professionnels, car le manque de transparence crée des suspensions. En tout état de cause, je suis heureuse d'entendre que les choses avancent.

M. Jean-Marie Sermier. Je rappelle que les consommateurs exigeant qualité et traçabilité peuvent s'en remettre aux appellations d'origine protégée (AOP) pour lesquelles les organismes de défense et de gestion (ODG) produisent des cahiers des charges.

M. Jean-Yves Caullet. Monsieur le secrétaire d'État, si je comprends bien, la rédaction actuelle du code rural et de la pêche maritime permettrait d'agir par la voie réglementaire si la discussion avec les professionnels aboutissait.

M. le secrétaire d'État. En effet.

La Commission rejette l'amendement.

Elle débat ensuite de l'amendement CD84 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Cet amendement vise à interdire le chalutage en eaux profondes, extrêmement néfaste pour la biodiversité. Il a même été démontré à plusieurs reprises qu'il n'a quasiment aucun intérêt économique.

J'avais proposé cet amendement lors de l'examen du projet de loi relatif à la biodiversité ; il a été rejeté en séance publique à une majorité de quatre voix seulement. En revanche, il a été adopté par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire au Sénat. Il est temps que nous prenions position sur ce sujet.

La pêche en eaux profondes vise des espèces comme le grenadier de roche, que l'UICN considère comme en danger d'extinction. Les prises accessoires sont très nombreuses : des espèces de requins menacées se font massivement prendre dans les filets. Ce chalutage détruit des espèces à la biodiversité remarquable encore largement méconnues. Il nous prive d'un important potentiel de développement futur, notamment de la connaissance d'espèces qui pourraient avoir un intérêt sur le plan médical. Si nous souhaitons que l'économie bleue soit durable, il faut préserver ce potentiel.

Selon l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (IFREMER), la pêche en eaux profondes ne concerne vraiment sur le plan économique qu'une dizaine de navires. Aucun d'entre eux ne pratiquant cette pêche à plein temps, ils pourraient fort bien être reconvertis, et l'interdiction de cette pêche ne détruirait pas d'emplois.

Lors de la table ronde sur la pêche en eaux profondes, organisée conjointement avec la commission des affaires européennes de l'Assemblée, le 26 novembre 2013, les députés souhaitant l'interdiction étaient nombreux. Finissons-en avec une pratique extrêmement préjudiciable !

M. le rapporteur. Avis défavorable. De même que plusieurs autres sujets abordés par vos amendements, Madame Abeille, celui-ci fait par ailleurs l'objet d'un travail en cours, notamment au niveau européen. Faisons donc attention à ne pas devenir les idiots du village européen, en nous imposant à nous seuls des normes très restrictives !

Ce ne sont pas seulement dix ou douze navires qui pratiquent la pêche en eaux profondes, mais quarante, de manière principale ou accessoire. En termes d'impact économique, cinq ports, dont les principaux ports français de pêche, sont concernés. Par ailleurs, la profession s'est engagée à aller de l'avant. Les engins de pêche évoluent et la sélectivité s'améliore.

Sur le plan scientifique, les données sont fluctuantes. Vous citez l'IFREMER et l'UICN ; nous pourrions trouver d'autres études de l'IFREMER ou du CIEM dont les conclusions seraient différentes.

Concernée par la pêche, la présidence luxembourgeoise fera avancer le dossier. La politique commune de la pêche évolue.

Nous devons sortir de la culture de la suspicion à l'égard du monde de la pêche. Les éléments sont réunis pour une pêche responsable. Le premier modèle de chalutier du projet Arpège (approche réaliste pour une pêche générique), qui combine propreté écologique et moindre pression sur la ressource, vient d'être inauguré. La loi favorise le développement du pescatourisme afin de donner à terme des revenus complémentaires aux pêcheurs, ce qui permettra également d'alléger la pression sur la ressource. Je fais confiance aux professionnels, sachant aussi que l'Europe exerce de son côté une certaine contrainte. La présente proposition de loi vise également à créer une relation de confiance avec les acteurs.

Si nous voulons sortir par le haut de ce dossier, suivons le rythme du travail mené au niveau européen et respectons les engagements pris volontairement par les armements. À cette question qui est devenue quasiment identitaire pour une partie des écologistes, nous devons répondre de façon constructive, en mesurant bien l'impact territorial de certains secteurs d'activité de l'économie maritime et en veillant à la cohabitation des diverses pêches, qu'elles soient artisanales ou pas.

M. le secrétaire d'État. Avis très défavorable. J'ai du mal à comprendre ce type d'initiative. Si l'on admet que la politique de la pêche relève de la compétence européenne, si l'on croit à l'Europe ou même si l'on se contente de reconnaître que la mer n'est pas uniquement française, on mène le combat où il doit être mené. Madame Abeille, quelles seraient les conséquences de l'adoption de votre amendement ? Les bateaux français devraient cesser de pratiquer le chalutage en eaux profondes tandis que les autres continueraient ?

Les choses avancent plutôt bien au niveau européen ; certains chiffres qui n'étaient pas prononcés auparavant sont maintenant dans les textes. À l'issue d'un travail commun avec Ségolène Royal, le gouvernement français a proposé une rédaction. Nous devrions rentrer rapidement dans la phase du trilogue avec le Parlement européen qui avait adopté sa propre rédaction en décembre 2013. Une réponse sera donc apportée à ceux que la pêche en eaux profondes inquiète, qui tiendra compte aussi – et c'est peut-être là ce qui nous différencie, Madame Laurence Abeille – de certaines considérations socio-économiques.

En tout état de cause, je suis très opposé à une prise de décision unilatérale qui ne pénaliserait que les pêcheurs français alors que nous sommes en pleine phase de concertation.

Mme Laurence Abeille. J'ai conscience que l'Europe est le véritable lieu de la décision en matière de pêche en eaux profondes. Mais notre pays est lui-même extrêmement concerné et, jusqu'à ce jour, il a pris des positions qui visaient plutôt à freiner toute évolution de la réglementation. Nous pourrions saisir l'occasion de montrer à nos partenaires européens que nous partageons maintenant leurs préoccupations.

Je me méfie de la conception qui opposerait la décision politique, qui serait autoritaire, et la confiance qu'il faudrait accorder aux professionnels. On a pu constater par le passé que s'en remettre aux seuls professionnels ne donnait pas toujours des résultats très heureux. Quand ceux-ci n'arrivent pas à s'entendre, la décision politique nous appartient ; nous devons prendre nos responsabilités et préserver notre capacité de décision.

Il y aura toujours des études pour contredire les précédentes. On sait parfaitement quel poids les groupes industriels, financiers ou agroalimentaires sont capables de mettre pour aider à la parution de chiffres et de travaux contradictoires avec ceux déjà publiés. C'est sans fin !

C'est tout à fait injustement que vous me soupçonnez de vouloir jeter la suspicion. Il s'agit simplement de protéger notre environnement ainsi que ceux qui travaillent en le respectant, qui ne sont pas forcément les plus forts. Et le pouvoir politique doit protéger les plus faibles.

M. Jean-Yves Caultet. Ne perdons pas de vue notre objectif partagé. Nous ne parviendrons à protéger la faune fragile des modes de pêche préjudiciables que si tous les pêcheurs en eaux profondes modifient leurs pratiques. Une interdiction opposée aux seuls pêcheurs français n'aurait pas le moindre impact et ne permettrait pas de préserver les ressources à faible résilience. Nous ne résoudrons rien en laissant les autres les pêcher ! La France doit être dans le camp de ceux qui veulent imposer à l'Europe une réglementation propice à la préservation de ressources plus fragiles que les poissons pélagiques.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD48 de M. Serge Letchimy.

Mme Catherine Troallic. La plaisance est identifiée depuis plusieurs années comme un levier de développement et de croissance considérable pour les outre-mer. Toutefois, le poids des procédures administratives, de la fiscalité et de certaines autres charges neutralisent très significativement sa compétitivité alors que, à proximité, d'autres territoires présentent des contextes fiscaux favorables et un coût du travail bien inférieur.

Le présent amendement propose, par conséquent, que soit remis au Parlement un rapport sur les mesures à prendre pour renforcer l'attractivité des ports de plaisance ultramarins. Il devra préciser les adaptations administratives, fiscales et douanières pour rendre les destinations d'outre-mer plus attractives pour les plaisanciers.

M. le rapporteur. Je demande le retrait de cet amendement en invitant Mme Catherine Troallic à se joindre à moi pour travailler sur le secteur de la plaisance, que le texte ne traite effectivement pas suffisamment. D'ici à la séance publique, nous aurons le temps de travailler avec les territoires concernés sur les dispositifs à mettre en place, voire à les intégrer dans le texte relatif à l'outre-mer en cours de discussion.

M. le secrétaire d'État. Il s'agit d'un amendement d'appel, et l'appel a été entendu. Je demande donc également le retrait de l'amendement. Son adoption serait d'ailleurs contre-productive, car le rapport ne pourrait être engagé qu'après l'adoption du texte alors que l'objectif est d'introduire des dispositions dans la loi dès maintenant.

L'amendement est retiré.

Article additionnel après l'article 18. Article 18 bis (nouveau)

La Commission examine ensuite l'amendement CD33 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de renforcer l'opposabilité des schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine en prévoyant que les documents de planification et les projets de l'État et des collectivités locales ou de leurs groupements sont compatibles avec ces schémas, et ne les prennent plus seulement en compte.

M. le ministre. Sur ce point, le Gouvernement est hésitant. Sagesse.

La Commission adopte l'amendement.

TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19 : *Instituer un régime d'assurance adapté pour les installations d'énergies marines renouvelables*

La Commission adopte l'article 19 sans modification.

Après l'article 19

La Commission est saisie de l'amendement CD87 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Le troisième alinéa du I de l'article L. 332-3 du code de l'environnement prévoit que « les activités minières, l'extraction de matériaux concessibles ou non ainsi que le survol de la réserve ne peuvent être réglementés ou interdits que dans les seules réserves naturelles nationales ». L'amendement vise à supprimer cette disposition, car il ne paraît pas opportun de limiter cette interdiction aux seules réserves naturelles nationales : les autres espaces protégés, comme les zones Natura 2000 ou les parcs marins, doivent pouvoir faire l'objet d'une interdiction d'activités minières.

M. le rapporteur. Avis défavorable. La prochaine révision du code minier ne semble plus si lointaine, et j'aurai besoin d'alliés pour y introduire un titre maritime. Dans ce cadre, nous pourrions discuter de cette question, notamment de l'extraction de sable qui constitue un vrai sujet.

J'avoue tout de même que je ne suis pas favorable aux interdictions globales : il est possible d'encadrer certaines activités et d'assurer un suivi environnemental de qualité.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je vous informe que le groupe de travail que nous avons mis en place sur la réforme du code minier rencontrera demain soir M. Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique.

Mme Viviane Le Dissez. Après l'eau et l'air, le sable est la ressource la plus utilisée dans le monde. Il est notamment essentiel pour la construction.

Avant d'accorder une quelconque autorisation d'exploitation, il me semble important de connaître les fonds marins et leur biodiversité – la méconnaissance est grande en la matière, notamment s'agissant des lançons. On a vu, avec le projet d'extraction de sable coquillier en baie de Lannion, dans le département des Côtes-d'Armor, combien cette activité peut avoir de conséquences sur toute une économie, en particulier celles du tourisme et de la pêche. En tout état de cause, il serait utile d'introduire dans le code minier un chapitre spécifique sur l'extraction en milieu marin.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement est favorable à ce que ce sujet soit traité dans le code minier. À défaut d'un retrait de l'amendement, j'émettrai en conséquence un avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD88 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Dans le prolongement de l'amendement précédent, celui-ci vise à interdire les nouvelles activités minières susceptibles d'avoir un impact sur les sites Natura 2000. De fait, il a à voir avec le projet d'extraction de sable coquillier dans la baie de Lannion, qui a été combattu par tous les acteurs locaux. Ce seraient 400 000 mètres cubes de sable coquillier par an, sur une période de vingt ans, qui seraient extraits d'une dune sous-marine située à la pointe de Lannion et à moins d'un kilomètre de deux zones Natura 2000.

M. le secrétaire d'État. Même avis que pour l'amendement précédent. Il s'agit à nouveau d'une sur-transposition du droit européen concernant une question qui sera traitée dans le code minier.

Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission rejette l'amendement.

Elle en vient à l'amendement CD43 de Mme Marie Le Vern.

Mme Catherine Troallic. Il s'agit d'affecter une partie des 15 % dits « flottants » du produit de la taxe redevable pour les installations éoliennes *offshore* au financement de l'Agence française pour la biodiversité. Certes, pour l'heure ces ressources sont virtuelles puisqu'aucune éolienne *offshore* n'est malheureusement en état de fonctionner, mais mieux vaut se pencher sur cette manne financière en devenir avant qu'elle ne suscite trop de convoitises et qu'il ne reste rien à distribuer.

M. le rapporteur. Je suis très sensible à cet amendement, mais je crois que le vecteur législatif utilisé n'est pas le bon. De la même manière que nous avons déposé un amendement similaire concernant le financement de la SNSM dans le cadre du PLF, je vous invite à déposer cet amendement en deuxième partie du PLF ou lors de l'examen du projet de loi de finances rectificative (PLFR) pour que nous puissions en débattre.

Cette question fait sens, par exemple, au regard de la multiplication des aires marines protégées. Le besoin de ressources va très vite se faire sentir et cela pourrait donner un petit coup de fouet à la réalisation des parcs éoliens *offshore*.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Ce serait une toute petite goutte d'eau par rapport aux besoins de financement de l'Agence française pour la biodiversité, mais c'est une excellente proposition.

M. le secrétaire d'État. Je souhaite que cet amendement soit retiré, car il pose difficulté. Ce n'est pas ici que nous pouvons discuter de la répartition du produit de cette taxe, et la question n'est pas que le premier arrivé est le premier servi. Nous le ferons, le moment venu, dans le cadre de la loi de finances.

Mme Catherine Troallic. J'ai bien entendu que le moment n'était pas opportun. Je retire l'amendement et je le déposerai à nouveau dans le cadre du PLFR.

L'amendement est retiré.

Article 20 : *Permettre l'établissement d'une comptabilité en devise pour certaines entreprises et assurer la non-répercussion des cotisations professionnelles obligatoires dans les secteurs des pêches et de la conchyliculture par les acteurs de la commercialisation*

La Commission adopte l'amendement de suppression CD26 du rapporteur.

En conséquence, l'article 20 est supprimé.

Article 21 : *Finaliser le processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne*

La Commission est saisie de l'amendement CD30 du rapporteur, qui fait l'objet du sous-amendement CD99 de Mme Laurence Abeille.

M. le rapporteur. Après consultation des services du ministère, l'amendement CD30 propose une nouvelle rédaction de l'article 21, qui traite du crédit maritime mutuel.

Mme Laurence Abeille. L'objet du sous-amendement CD99 est de flécher les financements du crédit maritime mutuel sur les projets n'ayant pas d'impact sur la biodiversité. Selon le principe de compensation écologique, un projet peut nuire à la biodiversité locale dès lors que cette nuisance est compensée. Nous savons pourtant que la compensation est souvent imparfaite et que l'objectif premier doit être d'éviter les impacts sur la biodiversité. Afin de tout faire pour que l'évitement soit la norme, il convient d'empêcher le financement de projets ayant un impact sur la biodiversité.

M. le secrétaire d'État. D'une part, le crédit maritime est une banque privée, sans capitaux publics. D'autre part, la protection de la biodiversité est assurée par des procédures prévues par les lois et les codes. Qui plus est, le crédit maritime n'est pas le seul à financer des activités de pêche et d'aquaculture. Ce sous-amendement ne résisterait pas à une question prioritaire de constitutionnalité : pourquoi une seule banque privée, prise au hasard, serait-elle chargée de la garantie de protection de la biodiversité ? La rationalité de la démarche m'échappe, et je demande le retrait du sous-amendement.

Par contre, j'émetts un avis favorable à l'amendement du rapporteur, qui procède à une mise à jour de textes obsolètes.

*Suivant l'avis défavorable du rapporteur, la Commission **rejette** le sous-amendement CD99.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD30.*

*En conséquence, l'article 21 est **ainsi rédigé**, et l'amendement CD90 de Mme Laurence Abeille **tombe**.*

Article 22 : *Assurer l'information, sur les cartes de restaurant, sur l'origine des produits aquatiques proposés*

La Commission est saisie des amendements identiques CD91 de Mme Laurence Abeille et CD108 de la commission des affaires économiques.

L'amendement CD91 fait l'objet du sous-amendement CD102 du rapporteur.

Mme Laurence Abeille. L'obligation de traçabilité géographique des produits issus de la mer est une mesure nécessaire. Il convient d'étendre cette obligation aux gestionnaires de restauration collective.

M. le rapporteur. Le sous-amendement CD102 est de clarification rédactionnelle. Avis favorable aux amendements identiques.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable aux amendements et au sous-amendement.

*La Commission **adopte** le sous-amendement.*

*Puis elle **adopte** les amendements **sous-amendés**.*

La Commission en vient à l'amendement CD109 de la commission des affaires économiques.

Mme la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. L'article 22 de la PPL prévoit que mention soit faite, dans les restaurants et points de vente à emporter, du pays d'origine des produits aquatiques – poissons, coquillages, crustacés. Il renforce ainsi les exigences d'information des consommateurs et vise indirectement à favoriser les produits nationaux.

Toutefois, pour ne pas alourdir les contraintes rencontrées par les professionnels de la restauration, il est proposé de rendre cette mention facultative.

M. le rapporteur. Je suis partagé entre le besoin de simplification et le besoin de traçabilité et de valorisation des produits issus de nos usines de transformation de poisson ou de la pêche locale. Je comprends votre argumentation, mais je crains que la mesure que vous proposez, compte tenu de son caractère facultatif, ne soit jamais appliquée.

Avis défavorable.

M. Jean-Marie Sermier. Je ne comprends pas la logique qui sous-tend les derniers amendements. Tout à l'heure, vous avez voté l'obligation de traçabilité pour la restauration collective. Vous proposez maintenant que cette mention soit facultative pour les professionnels de la restauration, donc, en toute logique, pour les professionnels de la restauration collective.

M. le secrétaire d'État. Le Gouvernement partage l'avis défavorable du rapporteur.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement de précision CD28 du rapporteur.

La Commission examine l'amendement CD92 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. L'étiquetage doit permettre aux consommateurs de faire leurs achats en connaissance de cause. Il est souvent positif puisqu'il mentionne une certification durable. Mais le consommateur doit également être informé si les produits de la mer ne sont pas issus de pêcheries considérées comme durables, de manière à pouvoir flécher ses achats vers d'autres produits. C'est pourquoi l'amendement propose que mention soit faite de la certification, ou non, du caractère durable de la pêche.

M. le rapporteur. Il est déjà difficile de s'y retrouver dans la jungle des labellisations. Avis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Avis également défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD29 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à renvoyer à un décret la précision des modalités de mise en œuvre de l'affichage sur la carte des restaurants de la zone de pêche ou du pays d'origine des produits aquatiques proposés.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD93 de Mme Laurence Abeille.

Mme Laurence Abeille. Cet amendement propose que l'étiquetage des produits de la mer transformés mentionne obligatoirement la date de prise.

M. le rapporteur. Cela ne correspond pas à la logique de la pêche, notamment de la pêche en haute mer. L'indication donnée au consommateur serait totalement erronée.

Avis défavorable.

M. le secrétaire d'État. Même avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 22. Article 22 bis (nouveau)

La Commission est saisie de l'amendement CD44 de M. Jean-Luc Bleunven, qui fait l'objet du sous-amendement CD100 du rapporteur.

Mme Catherine Troallic. Cet amendement a pour objet d'élargir les objectifs de la loi littoral à la notion de préservation des espaces menacés par des risques de submersion marine en introduisant celle-ci à l'article L. 321-1 du code de l'environnement.

M. le rapporteur. Le sous-amendement CD100 est rédactionnel. Avis favorable à l'amendement.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte le sous-amendement.

Puis elle adopte l'amendement sous-amendé.

Article additionnel après l'article 22. Article 22 ter (nouveau)

Suivant l'avis favorable du rapporteur, la Commission adopte ensuite l'amendement CD45 de M. Jean-Luc Bleunven, sous-amendé par le sous-amendement rédactionnel CD101 du rapporteur.

Article additionnel après l'article 22. Article 22 quater (nouveau)

Elle en vient à l'amendement CD46 de M. Jean-Luc Bleunven.

M. le rapporteur. Nous avons examiné très rapidement ces amendements relatifs aux risques de submersion marine qui concernent une partie croissante de notre territoire. Dans la région Aquitaine, par exemple, c'est un vrai sujet pour les élus. Je me réjouis donc personnellement de l'adoption de ces amendements.

Avis favorable également à l'amendement CD46.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte l'amendement.

Suivant l'avis favorable du rapporteur, elle adopte ensuite l'amendement CD47 de M. Jean-Luc Bleunven portant sur le même article L. 146-4 du code de l'urbanisme.

Article 23 : *Engager une réflexion approfondie sur la création d'un code de la mer*

La Commission adopte l'article 23 sans modification.

Après l'article 23

La Commission examine l'amendement CD50 de M. Serge Letchimy.

Mme Catherine Troallic. Cet amendement vise à associer les conseils régionaux concernés aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources partagées au sein des organismes internationaux et régionaux des bassins océaniques d'implantation des territoires ultramarins.

M. le rapporteur. Je vous propose de retirer cet amendement dont certains aspects, telle la référence aux « biens communs », mériteraient d'être éclaircis, afin de le retravailler d'ici à l'examen du texte en séance publique.

L'amendement est retiré, de même que l'amendement CD49 de M. Serge Letchimy.

*

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous en venons aux articles précédemment réservés.

Article 8 (précédemment réservé) : *Intégrer l'ensemble des pêcheurs à pied à l'ENIM*

M. le président Jean-Paul Chanteguet. M. le secrétaire d'État ayant invoqué l'irrecevabilité de cet article, j'ai sollicité l'avis du président de la commission des finances. Celui-ci m'indique que les alinéas 2 à 5 de l'article 8 sont contraires aux dispositions de l'article 40 de la Constitution. Il n'en reste donc plus que l'alinéa 6 en discussion.

La Commission est saisie de l'amendement CD110 du rapporteur.

M. le rapporteur. Je propose la suppression totale de l'article 8.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 8 est supprimé.

Article 18 (précédemment réservé) : Renforcer la prise en compte des problématiques conchylicoles en matière de police de l'eau et de réglementation territoriale

La Commission aborde l'amendement CD23 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à supprimer les alinéas 2 à 5, qui définissent les dommages affectant les exploitations conchylicoles comme des dommages environnementaux.

M. le secrétaire d'État Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD24 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement a pour objet de supprimer l'alinéa 8, les eaux des exploitations conchylicoles étant déjà protégées au titre de la police de l'eau.

M. le secrétaire d'État Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD103 du rapporteur.

Après quoi, elle en vient à l'amendement CD25 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de prendre en compte l'intérêt pour la protection des ressources conchylicoles dans les programmes d'actions pour les zones humides ainsi que de supprimer la disposition qui prévoyait un zonage spécifique pour un programme d'actions pour les eaux et zones de production conchylicoles.

M. le secrétaire d'État. Je propose de rectifier cet amendement en supprimant son deuxième alinéa et, par conséquent, de remplacer le mot « trois » par le mot « deux » au premier alinéa.

M. le rapporteur. J'en suis d'accord.

La Commission adopte l'amendement ainsi rectifié.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD27 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à supprimer une disposition déjà prévue par les textes existants.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

Elle examine l'amendement CD34 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à préciser que les schémas de cohérence territoriale doivent être compatibles avec les dispositions de la politique spécifique d'aménagement du littoral.

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

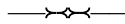
*Puis elle **adopte** l'article 18 ainsi **modifié**.*

Titre

*L'amendement CD94 de Mme Laurence Abeille est **retiré**.*

M. Jean-Marie Sermier. Avant que nous ne passions au vote sur l'ensemble du texte, j'indique que notre groupe Les Républicains en partage les orientations mais constate qu'il n'est hélas ! pas complètement abouti. Cette proposition de loi abordait trop de thèmes pour que nous puissions aller au fond des choses. Nous nous abstiendrons donc de la voter.

*La Commission **adopte** l'ensemble de la proposition de loi ainsi **modifiée**.*



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 27 octobre 2015 à 16 h 45

Présents. - Mme Laurence Abeille, Mme Sylviane Alaux, M. Yves Albarello, M. Guy Bailliart, Mme Catherine Beaubatie, M. Jean-Louis Bricout, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caultet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, Mme Florence Delaunay, M. Stéphane Demilly, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Jean-Christophe Fromantin, M. Michel Heinrich, Mme Viviane Le Dissez, M. Arnaud Leroy, M. Michel Lesage, Mme Marie Le Vern, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Gérard Menuel, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, M. Jean-Marie Sermier, Mme Suzanne Tallard, Mme Catherine Troallic, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Julien Aubert, Mme Chantal Berthelot, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Jacques Cotel, M. Laurent Furst, M. Christian Jacob, M. Alain Leboeuf, M. Rémi Pavros, M. Napole Polutélé, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, M. Gilles Savary, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - M. Philippe Doucet, Mme Annick Le Loch, M. Serge Letchimy, M. Gilles Lurton, M. Yannick Moreau