

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

117^e séance

Compte rendu intégral

3^e séance du mardi 2 février 2016

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



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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE MME SANDRINE MAZETIER

1. Économie bleue (p. 807)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 807)

Après l'article 3 *bis* (*suite*) (p. 807)

Amendements n^{os} 106 rectifié, 174 rectifié, 189 rectifié, 211 rectifié

M. Arnaud Leroy, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche

Amendements n^{os} 117 deuxième rectification, 75

Article 4 (p. 809)

Article 5 (p. 809)

Après l'article 5 (p. 809)

Amendements n^{os} 82, 26

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques

Amendements n^{os} 194 troisième rectification, 229, 64 rectifié, 30 rectifié, 65, 66, 67

Article 6 (p. 812)

Article 7 (p. 812)

M. Patrice Carvalho

Amendements n^{os} 108, 17 et 107, 169

Après l'article 7 (p. 813)

Amendement n^o 171 rectifié

Article 8 (p. 813)

Amendement n^o 230 rectifié

Après l'article 8 (p. 813)

Amendement n^o 202

Article 9 (p. 814)

Amendements n^{os} 109, 178 rectifié

Après l'article 9 (p. 814)

Amendement n^o 55

Article 9 *bis* (p. 816)

Amendements n^{os} 19, 198

Après l'article 9 *bis* (p. 816)

Amendements n^{os} 201, 179, 232 (sous-amendement)

Article 10 (p. 817)

Mme Ericka Bareigts

Amendements n^{os} 191, 53

Article 10 *bis* (p. 819)

Amendements n^{os} 20, 180

M. Jean-Paul Chanteguet, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Suspension et reprise de la séance (p. 820)

Amendements n^{os} 54, 21

Après l'article 10 *bis* (p. 820)

Amendements n^{os} 199, 200

Article 11 (p. 822)

Mme la présidente

Article 12 (p. 823)

Amendements n^{os} 50, 183, 175

Après l'article 12 (p. 824)

Amendement n^o 170

Amendements n^{os} 49, 58, 233 rectifié

Amendements n^{os}, 244, 241, 242 et 243 (sous-amendement), 57 rectifié, 184

Article 12 *bis* (p. 828)

Amendement n^o 190

Article 12 *ter* (p. 829)

Amendements n^{os} 119, 121, 120

Après l'article 12 *ter* (p. 829)

Amendements n^{os} 227, 124 rectifié, 234, 236, 132, 228, 125, 128, 130, 134, 131, 122

Avant l'article 13 (p. 831)

Amendement n^o 214

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 832)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTENCE DE MME SANDRINE MAZETIER

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

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

1

ÉCONOMIE BLEUE

Suite de la discussion d'une proposition de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, après engagement de la procédure accélérée, de la proposition de loi de MM. Bruno Le Roux, Arnaud Leroy et Jean-Paul Chanteguet et plusieurs de leurs collègues pour l'économie bleue (n^{os} 2964, 3178, 3170).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen des articles, s'arrêtant aux amendements identiques n^{os} 22 rectifié, 77 rectifié, 106 rectifié, 174 rectifié, 189 rectifié et 211 rectifié portant article additionnel après l'article 3 *bis*.

Après l'article 3 *bis (suite)*

Mme la présidente. Les amendements n^{os} 22 rectifié et 77 rectifié ne sont pas défendus.

La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n^o 106 rectifié.

Mme Jeanine Dubié. Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, monsieur le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, monsieur le rapporteur, madame la rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, mes chers collègues, cet amendement concerne les associations d'accueil de marins, qui ont pour objet d'accueillir les équipages des navires en escale dans les ports en leur fournissant un ensemble de prestations et de services adaptés à leurs besoins.

Il vise à créer un droit de port dévolu au financement des foyers d'accueil pour le bien-être des marins dans les ports maritimes relevant de l'État, des collectivités territoriales ou de leurs groupements, à raison des opérations commerciales ou des séjours des navires et de leurs équipages qui y sont effectués.

Mme la présidente. La parole est à M. Gwenegan Bui, pour soutenir l'amendement n^o 174 rectifié.

M. Gwenegan Bui. Je me ferai le porte-parole de ceux de mes collègues qui ne sont pas encore arrivés dans l'hémicycle et qui avaient déposé des amendements identiques, en particulier Richard Ferrand et Colette Capdevielle, mais aussi de l'ensemble des députés du groupe socialiste, républicain et citoyen qui ont cosigné cet amendement.

Comme l'expliquait à l'instant notre collègue Mme Dubié, cet amendement vise à concrétiser l'engagement, pris dans la Convention de 2006 de l'Organisation internationale du travail – l'OIT – sur le travail maritime, de créer dans chaque port de commerce un centre dévolu au bien-être des marins.

Il y a en France vingt et une associations de marins, qui n'ont pas toutes les mêmes moyens et qui proposent des services différents. Or cette différence s'explique par le fait que les financements ne sont pas pérennes et qu'ils sont soumis au bon vouloir des opérateurs, notamment des armateurs. Ce bon vouloir peut varier en fonction de la qualité des relations avec les gens de mer, de l'historique de l'armateur.

Les sommes en jeu ne sont pas colossales, au regard par exemple des frais d'escale qui se comptent en dizaines de milliers d'euros. La mobilisation financière des armateurs devra être soumise à discussion, sûrement par décret, sous la tutelle du ministère de la mer. Toutefois, il nous semble nécessaire de remplacer l'impôt, car en général on fait appel aux régions ou aux collectivités locales pour réaliser ces maisons d'accueil, par les cotisations des professionnels.

On va nous objecter que ce n'est pas possible, mais je rappelle qu'il existe dans le monde 600 associations de ce type et que quelques grands ports, comme celui de Constanța en Roumanie, prélèvent déjà à cette fin une taxe sur les armateurs. J'ajoute que le Conseil général de l'environnement et du développement durable – le CGEDD –, c'est-à-dire l'un des services du ministère, a pris position, dans un rapport d'avril 2015, en faveur du remplacement de l'impôt par une taxe sur les armateurs afin d'homogénéiser les moyens sur l'ensemble du territoire.

La signature d'une convention internationale, un meilleur accueil des marins, une homogénéisation des moyens, une contribution modique : quatre bonnes raisons de voter cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement n^o 189 rectifié.

M. Patrice Carvalho. Fondée en 1998, la Fédération nationale des associations d'accueil des marins regroupe aujourd'hui dix-neuf associations de métropole et une de La Réunion.

Les associations affiliées à la Fédération accueillent aussi bien les marins français que les marins étrangers en escale dans les ports français. Elles organisent des visites à bord des navires pour rencontrer les marins et leur rendre service, visitent les marins hospitalisés à la suite d'un accident ou d'une maladie, et apportent une aide humanitaire aux équipages en difficulté ou abandonnés.

L'ensemble des associations accueille chaque année plus de 100 000 marins et la somme de ses charges dépasse le million d'euros.

Actuellement, ces associations rencontrent des difficultés de fonctionnement du fait d'un manque de moyens. Dans un contexte de contrainte budgétaire de plus en plus intenable, la recherche de financements auprès des collectivités territoriales s'avère de plus en plus complexe.

Comme plusieurs de nos collègues, nous proposons donc de suivre la recommandation de la mission ministérielle d'avril 2015 et de préciser que le droit de port peut être perçu à raison des séjours des navires mais aussi de leur équipage. Il s'agit d'asseoir une partie du financement des associations d'accueil des marins sur la participation des armateurs des navires en escale, au demeurant plus cohérente et plus légitime que la participation du contribuable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Auroi, pour soutenir l'amendement n° 211 rectifié.

Mme Danielle Auroi. Il s'agit de permettre aux associations relevant de la loi de 1901 de percevoir un complément de financement afin de proposer aux marins, souvent issus de pays émergents et dont les salaires sont très faibles, des loisirs, des distractions, et de leur donner les moyens de communiquer avec leur famille.

Les droits de port actuels, établis en fonction du temps passé dans le port et de la taille du navire, varient de 3 500 à 350 000 euros par escale. La part supplémentaire obligatoire induite par l'adoption de cet amendement, de l'ordre de 30 à 40 euros seulement, serait extrêmement profitable pour les marins.

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur ces amendements identiques.

M. Arnaud Leroy, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. J'émet un avis favorable. Comme l'a rappelé notre collègue M. Bui, une mission a été diligentée sur cette question à la suite d'une discussion que nous avons déjà eue dans l'hémicycle fin 2012 ou début 2013. Avis favorable donc, et je remercie tous les volontaires qui aident la communauté maritime, notamment les marins embarqués sous des pavillons qui ne sont pas toujours reluisants.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, pour donner l'avis du Gouvernement.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche. Tout le monde est d'accord avec l'objectif de ces amendements. Dans la pratique, cette disposition est très courante et tous les grands ports l'appliquent spontanément, ce qui n'est pas le cas, c'est vrai, d'un certain nombre de ports décentralisés et il n'existe aucune assise juridique pour les y contraindre.

Face à une telle situation, le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

(Les amendements identiques n°s 106 rectifié, 174 rectifié, 189 rectifié et 211 rectifié sont adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 117 deuxième rectification.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à permettre la saisine du tribunal administratif en matière de contraventions de grande voirie par les présidents des directoires des grands ports maritimes. Il s'agit de nous aligner sur une pratique que nous connaissons déjà puisque certains établissements publics comme VNF – Voies navigables de France – ou le Conservatoire du littoral bénéficient déjà de cette possibilité.

(L'amendement n° 117 deuxième rectification, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Estelle Grelier, pour soutenir l'amendement n° 75.

Mme Estelle Grelier. Il s'agit, par cet amendement, de rappeler la position qui est celle de l'Assemblée nationale s'agissant de la proposition de règlement européen qui établit un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence des ports, et qui entendait soumettre les missions portuaires de pilotage, de remorquage et de lamanage à la concurrence. Nous sommes un certain nombre ici à considérer que ce serait inique, notamment eu égard aux enjeux de sécurité qui s'attachent aux ports et à certaines expériences malheureuses.

Nous savons que la législation européenne a d'ores et déjà sorti le pilotage maritime du champ d'application de ce projet de règlement. Il reste le sujet important du lamanage et du remorquage et je voulais profiter de ce texte sur l'économie bleue pour rappeler qu'il n'y a pas d'économie sans trafic portuaire sécurisé, auquel concourent ces agents exerçant une mission de service public.

Il s'agit donc de rappeler l'attachement de l'Assemblée nationale à cette position qu'elle souhaite voir défendue par le ministre dans les négociations européennes sur ce texte qui inquiète la communauté portuaire.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Je partage votre inquiétude sur cette question, madame Grelier, et vous savez que nous menons ensemble ce combat au niveau européen.

Je vous demanderai néanmoins de retirer cet amendement, pour une raison simple : le pilotage et le remorquage ne sont pas uniquement des missions de service public, même s'il est vrai qu'une partie de ces activités relève du service public, notamment la lutte contre les incendies pour les remorqueurs. Adopter cet amendement reviendrait à aller au-delà de la position qui est la nôtre et celle du Gouvernement français à Bruxelles sur la question du règlement portuaire. C'est pourquoi je vous demande de le retirer, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Il conviendrait, madame la députée, que vous acceptiez de retirer votre amendement. Nous travaillons ensemble sur ces questions avec les parle-

mentaires européens. Nous avons pu, dès le départ, sortir le pilotage du champ de cette disposition et aujourd'hui un débat est en cours au Parlement européen en ce qui concerne le remorquage et le lamanage.

Sur une question comme celle-ci, suffit-il d'écrire dans la loi française que ce sont des services publics pour s'estimer protégés? Ce qui va se passer, c'est que les intéressés vont forcément le croire et, ensuite, ils vous demanderont pourquoi vous avez voté cette mesure qui n'est, naturellement, en rien opposable à la Commission. Pour ce qui relève du droit européen, ce n'est pas un État qui peut décider seul de sortir du champ de telle ou telle disposition.

À Bruxelles ou dans n'importe quelle autre instance européenne, on nous dira que l'on peut ce que l'on veut, mais que les choses ne fonctionnent pas ainsi. Aujourd'hui, nous sommes saisis d'une directive, elle est en cours d'actualisation et le débat se poursuit au Parlement européen. Le fait de voter une telle disposition risque de nous placer un peu plus tard dans la difficulté.

Votre message a été entendu et votre position est également la mienne. Je défends, dans les négociations et auprès du Parlement européen, des dispositions susceptibles de mettre le lamanage et le remorquage à l'abri de l'ouverture à une concurrence débridée. Quoi qu'il en soit, c'est un débat qui a lieu au niveau européen. Il faut faire attention à ce que nous inscrivons dans la loi nationale. Je comprends votre intention et j'aurais presque pu soutenir cet amendement avec vous, mais l'inscrire dans ce texte ferait naître des illusions. La seule solution, maintenant que le message a été délivré, est de retirer votre amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Estelle Grelier.

Mme Estelle Grelier. Je vais retirer cet amendement puisque j'ai entendu M. le secrétaire d'État dire qu'il défend la position qui a été affirmée par deux fois à l'Assemblée nationale lors de l'examen de projets de résolution.

Je sais à peu près comment est établie la norme européenne – en particulier quand il s'agit d'un règlement qui n'a pas besoin d'être transposé et est d'application directe dans tous les États de l'Union européenne –, mais je tenais à vous rappeler, monsieur le secrétaire d'État, notre attachement au fait que le lamanage et le remorquage soient exclus de l'ouverture à la concurrence dont nous considérons qu'elle serait défavorable à l'organisation actuelle et qui fonctionne dans quelques ports, notamment les grands ports maritimes. J'ai compris que vous défendiez cette position et c'est avec plaisir que j'accède à votre demande.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Priou.

M. Christophe Priou. Je voulais simplement vous livrer un complément d'information de la part de Renaud Muselier, qui a siégé ici même en tant que député et a aussi pris place au banc des ministres. Il nous a adressé, le lundi 25 janvier, un courrier que je vous lis : « La commission des transports du Parlement européen a adopté sa position sur le règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports.

« Vous trouverez ci-joint une note résumant les positions que j'ai défendues au nom de la délégation française. Le texte tel qu'adopté est une chance pour les grands ports français, dont la liberté d'organisation est assurée, et pour les petits ports auxquels il ne s'applique pas.

« Qui plus est, les activités de pilotage, dragage, remorquage et lamanage sont préservées. »

Apparemment, les vœux qui viennent d'être exprimés sont exaucés et ces activités seront donc préservées.

(L'amendement n° 75 est retiré.)

Article 4

La commission a supprimé l'article 4.

Article 5

La commission a supprimé l'article 5.

Après l'article 5

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 82 et 26, portant article additionnel après l'article 5 et pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 82.

M. Gilles Lurton. L'amendement vise à établir une distinction entre les marins pêcheurs et les marins de commerce. Les navires improprement baptisés « de commerce », puisque la pêche est aussi une activité commerciale, assurent le transport de marchandises, de passagers et d'avitaillement.

Ils les transportent d'un point à un autre et, même si – tous les marins le savent – la mer est un élément difficilement maîtrisable, la route empruntée, le temps nécessaire et l'essentiel du travail à bord peuvent être facilement évalués.

Il en va différemment pour les métiers de la pêche, dans lesquels le poisson commande tout : le lieu où le bateau va évoluer, la durée de l'expédition – les terre-neuvas ne revenaient de Terre-Neuve que lorsque les cales étaient pleines de morues – et la quantité de travail à bord. Quiconque a navigué sur un bateau de pêche sait le temps que peut prendre le démaillage des araignées dans les filets, qui varie en fonction de la quantité pêchée.

Le pêcheur, même salarié, est rémunéré en fonction de ses prises, une fois versée sa part fixe de salaire. Ce salaire à part est une des spécificités les plus marquantes de l'activité de pêche. Il s'accompagne le plus souvent de frais communs, puisque le marin partage avec son armateur, dans une proportion déterminée, un certain nombre de frais liés à l'expédition. Au contraire, le salaire d'un marin de commerce se rapproche davantage de celui d'un salarié à terre.

D'autres différences tiennent au déplacement – les marins de commerce partent pour de longues expéditions, alors que la majorité des navires de pêche ne naviguent que dans la bande côtière –, à la taille des navires ou au recrutement, même si l'évolution va plutôt dans le sens d'une globalisation des formations.

Enfin, deux conventions internationales distinctes couvrent différemment les deux secteurs.

Bref, tout milite pour l'adoption de cet amendement en faveur de la distinction des marins de commerce et des marins pêcheurs.

Mme la présidente. La parole est à Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques, pour soutenir l'amendement n° 26.

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. L'amendement est presque similaire à l'amendement n° 82, à ceci près qu'il est plus court, moins bavard. Il vise lui aussi à différencier dans la loi le statut de marin pêcheur et celui de marin de commerce. Les deux métiers étant différents, il importe de les distinguer, dans un souci de clarification et de valorisation du métier de marin pêcheur.

M. Lurton a rappelé les différences entre les deux métiers. Les exposés sommaires de nos amendements sont quasiment identiques.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Avis favorable à l'amendement n° 26. Quant à l'amendement n° 82, j'invite M. Lurton à le retirer.

Il faut rappeler la genèse de la disposition. Le 27 octobre, lorsque la commission du développement durable s'est réunie, nous avons tenté de discuter ce point. Nous nous heurtions en effet à un blocage : l'absence de convention collective pour la pêche.

Nous avons invité les parties prenantes à adopter une convention collective. Si quelques voix discordantes se sont élevées, une majorité d'organisations représentatives a signé un texte en décembre, ce qui représente une avancée importante, notamment, comme l'a relevé Mme Le Loch, pour l'attractivité du métier de marin pêcheur.

Il est important pour des jeunes qui s'interrogent sur un métier, que les droits et les obligations de celui-ci soient inscrits dans une convention collective. La négociation collective est un succès, surtout dans un secteur qui n'y est pas habitué.

En tant que rapporteur, je m'étais engagé, si la démarche aboutissait, à soutenir la différenciation entre les deux métiers, qui fait sens, sur la base de la convention de la STCW – *Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping* – et de la convention de l'OIT. Par souci de cohérence, il faut aller au bout de la démarche.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Même avis. Je souhaite que l'amendement n° 82 soit retiré au profit de l'amendement n° 26, plus simple et mieux rédigé, sur lequel j'émet un avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Je retire l'amendement n° 82.

(L'amendement n° 82 est retiré.)

M. Yannick Moreau. Quelle élégance ! Il faudra s'en souvenir !

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert Le Bris.

M. Gilbert Le Bris. Que l'on retienne l'argumentation de M. Lurton, celle de M. Leroy et celle de Mme Le Loch, il faut bien admettre que les métiers de marin pêcheur et de marin de commerce sont complètement différents. La pêche

est une activité comparable à la chasse : ceux qui l'exercent n'ont aucune certitude sur le lendemain. La marine marchande obéit à d'autres critères.

Je peux en parler car je connais bien les deux métiers. De même, on peut distinguer le mineur de fond et celui qui fait des granulats dans les carrières : tous deux exécutent un métier différent, même s'ils l'exercent dans un même milieu, dans un même domaine d'activité. Les gueules noires seraient probablement venues à Paris si on leur avait proposé d'adopter le même statut que ceux qui produisent les granulats dans les carrières.

L'Assemblée, dans sa sagesse, doit considérer qu'il y a deux conventions collectives différentes, correspondant à deux métiers différents, même si ceux qui les exercent travaillent dans le même élément.

(L'amendement n° 26 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 194 troisième rectification.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. L'amendement vise à simplifier la procédure de prise de décrets relatifs aux normes en matière d'aptitude médicale et de formation des marins.

(L'amendement n° 194 troisième rectification, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 229.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. L'amendement vise à introduire un article L. 5521-5 dans le code des transports afin de circonscrire les fonctions de capitaine pour la petite pêche, de manière à ce que des infractions de pêche inscrites au bulletin n° 2 ne puissent être considérées comme incompatibles avec l'exercice de ces fonctions.

Il y a quelques mois, un décret a été pris, qui a posé ensuite quelques difficultés d'application. Nous proposons d'en corriger certaines dispositions, qui le rendront applicable, sans qu'il constitue un handicap pour des jeunes qui voudraient se lancer dans le métier.

(L'amendement n° 229, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 64 rectifié.

M. Gilles Lurton. La référence à l'inscription au rôle d'équipage a fait dériver un système dans lequel l'armateur n'avait d'obligation de nourriture envers le marin que pendant le temps passé en mer, vers un système dans lequel tout marin a le droit à la nourriture et à une indemnité pendant toute la durée de son inscription.

Or aujourd'hui le marin reste inscrit toute l'année au rôle d'équipage. De ce fait, une lecture littérale du texte impose à l'armateur de le nourrir toute l'année, que celui-ci soit ou non à bord. C'est en tout cas la lecture faite par la chambre sociale de la Cour de cassation, dans son arrêt du 5 octobre 2010.

L'amendement vise donc à limiter, dans le secteur de la pêche, l'obligation de nourriture aux périodes de travail effectif du marin à bord.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Monsieur Lurton, je vous propose de retirer votre amendement au bénéfice de l'amendement n° 30 rectifié qui sera appelé dans un instant. Ce dernier, rédigé par la rapporteure pour avis traite du même problème, mais sa rédaction me semble mieux bordée.

M. Yannick Moreau. Cette fois, on pourrait faire l'inverse et adopter celui de M. Lurton !

M. Arnaud Leroy, rapporteur. J'aurais proposé à la rapporteure pour avis de retirer son amendement si la rédaction de l'amendement n° 64 rectifié était meilleure, mais ce n'est pas le cas. Cela ne m'empêche pas de souligner la qualité du travail de M. Lurton.

Pour avancer sur ces questions, ce qui n'est pas facile, nous essayons de renvoyer à une discussion nécessaire. Je vous demande donc, monsieur Lurton, de retirer votre amendement et de soutenir celui de Mme Le Loch.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Même avis. Je propose le retrait de l'amendement n° 64 rectifié, et je soutiens l'amendement n° 30 rectifié, mieux rédigé, qui poursuit le même objectif.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Je retire mon amendement.

M. Yannick Moreau. Cela fait deux fois !

(L'amendement n° 64 rectifié est retiré.)

Mme la présidente. Nous en arrivons donc à l'amendement n° 30 rectifié.

La parole est à Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis, pour le soutenir.

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis. Je propose d'insérer, après le deuxième alinéa de l'article L. 5542-18, un alinéa ainsi rédigé : « À la pêche maritime, un accord collectif peut prévoir une période ouvrant droit à indemnité qui ne peut être inférieure à la durée de l'embarquement effectif. »

Au commerce, comme on l'a rappelé il y a quelques instants, l'indemnité de nourriture est plus ou moins devenue une partie du salaire. Il n'en est pas de même à la pêche où il est fréquent que ce soit l'armateur qui prenne en charge directement la nourriture, et où, en tout état de cause, cette obligation reste strictement liée au fait d'être réellement à bord. Il faut donc permettre d'adopter des solutions distinctes pour chacune des activités – nous avons souligné tout à l'heure les différences existant entre elles. C'est ce qu'autorise l'alinéa 2, dans le cadre d'un accord collectif de branche.

Il est important de laisser toute latitude à l'entreprise. Dans les faits, beaucoup d'entreprises, à la pêche, prennent en charge la nourriture du marin quand celui-ci est en mer et lorsqu'il travaille à terre, dans le cadre de son embarquement, tandis que le marin de commerce est indemnisé en permanence. C'est cependant un point que nous devons préciser.

Mme la présidente. Le rapporteur et le secrétaire d'État confirment l'avis favorable qu'ils ont déjà exprimé.

La parole est à M. Gwenegan Bui.

M. Gwenegan Bui. J'ai entendu les arguments du rapporteur et de la rapporteure pour avis, qui connaît bien le monde de la pêche, mais en ce qui concerne la marine de commerce, on peut avoir quelques doutes sur la capacité des armateurs à respecter les accords.

Le rapporteur souhaite que la négociation et la réflexion collective fassent évoluer ces métiers, mais le monde du commerce est plus compliqué. L'accord de 2003 n'ayant pas été respecté, certaines organisations syndicales s'interrogent sur le bien-fondé de l'amendement. Je tenais à me faire leur porte-parole.

(L'amendement n° 30 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 65.

M. Gilles Lurton. Il s'agit d'un amendement de clarification, qui vise à préciser qu'en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, le salaire du marin lui est maintenu pendant tout le temps où il a droit à la prise en charge de ses soins par l'employeur. Nous rajouterions la mention « et seulement dans ce cas », car cette interprétation n'est pas toujours celle qui prévaut.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Avis défavorable. Cet amendement est le premier d'une série qui vise à remettre en cause certaines règles sociales. Il ne me paraît pas opportun de modifier ce type de dispositions à la faveur d'un amendement, qui plus est sans se fonder sur la moindre étude d'impact.

Ainsi, passer d'un salaire forfaitaire à un salaire réel n'est pas neutre en termes de montant, le salaire des plus petites catégories s'élevant à un millier d'euros.

Le Gouvernement vous invite à ne pas vous engager dans cette voie sans avoir effectué un travail au préalable, ainsi qu'une discussion contradictoire entre les partenaires sociaux.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. Je me demande si la réponse du secrétaire d'État ne porte pas sur l'amendement suivant, le n° 66, qui concerne le salaire forfaitaire. L'amendement en discussion concerne l'indemnisation en cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. C'est pareil !

(L'amendement n° 65 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 66.

M. Gilles Lurton. Il s'agit d'un deuxième amendement de clarification, qui vise à entériner une caractéristique du régime spécial des marins, à savoir la base forfaitaire de salaire. C'est cette base forfaitaire qui doit être retenue, y compris pour le mois armateur.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Vos amendements induisent une certaine forme de régression. Il faut faire attention lorsque l'on traite de ces sujets. Monsieur Lurton, nous essayons, vous comme moi, de promouvoir l'économie maritime dans notre pays. Cela étant, on a toujours dit qu'il était important de considérer les hommes. Il me semble qu'il faudrait éviter ces attaques un peu pernicieuses à l'encontre de droits acquis au terme de luttes sociales par des gens exerçant un métier très difficile. Il faut essayer de rendre attractifs ces secteurs d'activité.

Vous vous mobilisez en faveur d'un lycée maritime Florence-Arthaud, à Saint-Malo. Allez voir les élèves avec vos amendements, expliquez-leur quel sort les attendra quand ils seront embarqués: je ne pense pas qu'ils vous recevront de la meilleure des façons. Je le répète, c'est un métier difficile. Il faut favoriser les carrières, adresser des messages d'encouragement. De fait, on entend parfois des patrons pêcheurs nous faire part des difficultés qu'ils éprouvent à recruter des jeunes ou, du moins, à les conserver. Il ne faut pas se voiler la face: si l'on commence à grignoter chaque droit – certains diraient chaque avantage – acquis par la profession, on ne s'en sortira pas. Demain, vous risquez de ne plus avoir de bateau français disposant d'équipages français.

M. Gwenegau Bui. Il y en a déjà de moins en moins!

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Nous devons veiller à conserver notre pool de marins et, surtout, un droit social issu de luttes, quels que soient les secteurs.

M. Gwenegau Bui. Il a raison!

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Même argumentation que précédemment. Avis défavorable.

(L'amendement n° 66 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 67.

M. Gilles Lurton. Il est défendu.

(L'amendement n° 67, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Article 6

(L'article 6 est adopté.)

Article 7

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Carvalho, inscrit sur l'article.

M. Patrice Carvalho. Nous voudrions dire quelques mots sur cet article 7, qui a pour objet de permettre aux fonctionnaires des affaires maritimes d'apporter leur concours à l'application du droit du travail maritime. Avec la disparition, en 2009, de l'inspection du travail maritime, la mission d'inspection du travail dans le secteur maritime a été, comme nous le savons, confiée à des inspecteurs et contrôleurs du travail de droit commun, à la fois trop peu nombreux – puisqu'ils ne sont, au total, qu'une quarantaine au sein

d'une vingtaine de sections maritimes – et dans l'incapacité de maintenir à jour leurs compétences, car ils n'effectuent pas suffisamment de missions dans le secteur maritime.

Plutôt que de rétablir une inspection du travail maritime aux moyens renouvelés, vous nous proposez de pallier ces dysfonctionnements en confiant aux personnels chargés du contrôle technique, c'est-à-dire de l'inspection des navires, les missions de contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail sur les navires battant pavillon étranger faisant escale dans un port français. Ce choix s'explique notamment par des contraintes budgétaires, mais nous restons pour notre part convaincus de la nécessité du retour à une inspection du travail maritime, distincte des autres fonctions exercées par l'administration des affaires maritimes.

Si nous jugeons tous nécessaire de renforcer les capacités de contrôle de l'administration française, nous ne sommes pas sûrs que la solution proposée dans l'article nous permette d'atteindre cet objectif.

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 108, 17 et 107, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour les soutenir.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. L'amendement n° 108 est un amendement d'harmonisation rédactionnelle. Les amendements n°s 17 et 107 sont des amendements de précision.

(Les amendements n°s 108, 17 et 107, acceptés par le Gouvernement, sont successivement adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 169.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement a pour objet d'instituer, pour l'exercice des missions de contrôle, une information réciproque des inspecteurs du travail et des administrateurs des affaires maritimes.

Il est important de rappeler que les affaires maritimes sont déjà au contact des navires pour nombre d'autres contrôles documentaires, notamment dans le cadre de la mise en œuvre de la convention sociale des marins – la fameuse *Maritime Labour Convention* – de 2006. On n'est donc pas fondé à penser qu'un contrôle exercé par les affaires maritimes sera moins efficace que s'il était l'œuvre de l'inspection du travail. On a déjà eu cette discussion. J'ai moi-même évolué, puisque je proposais une rédaction accordant une place plus importante aux affaires maritimes dans la version initiale de mon texte.

Comme vous l'avez signalé – je ne porte pas de jugement sur cette question –, les inspecteurs du travail à l'œuvre dans le domaine maritime exercent parallèlement d'autres tâches; surtout, ils souffrent d'un manque de connaissances dans un domaine social très particulier, à savoir le droit social des gens de mer. On est parvenu à un équilibre, chacun y trouve son compte. Aujourd'hui, on essaie de travailler en coordination pour éviter toute redondance et favoriser la complémentarité lorsque cela se révèle nécessaire.

(L'amendement n° 169, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 7, amendé, est adopté.)

Après l'article 7

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 171 rectifié.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à permettre l'attribution d'un numéro d'identification aux marins étrangers affiliés à l'Établissement national des invalides de la marine – l'ENIM.

(L'amendement n° 171 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Article 8

La commission a supprimé l'article 8.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement a pour objet de rétablir la rédaction initiale du texte et, de faisant, de mettre en place ce que l'on nomme le *net wage* pour les marins français. Il devient, à mon avis, urgent d'instaurer en France ce dispositif qui est autorisé au niveau européen.

De fait, je dépose une nouvelle fois cet amendement après avoir constaté que nous avons perdu plusieurs centaines d'emplois au cours des six ou sept derniers mois. Nous avons tous constaté, sur nos côtes et dans nos ports respectifs, la disparition de tel ou tel armement, ce qui a comme conséquence – même si je ne citerai aucune compagnie – des licenciements de marins ou des reclassements très difficiles.

Nous nous sommes toujours battus pour maintenir une enveloppe pour les exonérations de charges, qui sont de règle dans le domaine maritime à l'échelle européenne – c'est d'ailleurs autorisé par une directive européenne. Toutefois, la France hésite à aller au bout de la logique en instaurant véritablement le *net wage*. Au regard de la crise que connaît le secteur de l'emploi maritime dans notre pays, je pense que nous devrions utiliser cet outil.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. C'est un amendement qui a pour objet – ce que je peux le comprendre – de répondre aux difficultés que rencontre l'armement français en termes de compétitivité, en augmentant et même en généralisant les exonérations de cotisations, car c'est bien de cela qu'il s'agit ici.

L'effet d'« exemplarité » de cette mesure serait redoutable par rapport à d'autres secteurs d'activité. Cela reviendrait à apporter pour seule réponse aux difficultés la poursuite des exonérations de cotisations.

En outre, le coût de ce dispositif n'est pas très précisément évalué, ce qui rend notre appréciation difficile. Il s'élèverait *a priori* à 17 millions d'euros, mais cela reste à préciser.

Le Gouvernement, d'une manière générale, n'est pas favorable au fait de répondre de la sorte aux questions d'attractivité ou de compétitivité – quand bien même il s'agirait de la compétition internationale. En tout état de cause, aujourd'hui, la quasi-totalité des activités se situent, par définition, dans le champ de la compétition internationale. On comprend bien votre objectif, mais il ne paraît pas possible au Gouvernement de soutenir cette mesure. J'émet donc un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Moreau.

M. Yannick Moreau. Mes chers collègues, nous débattons d'une proposition de loi sur l'économie bleue. Or, qu'est-ce que l'économie bleue, sinon les emplois bleus ? Nous examinons là une proposition de bon sens, qui cherche à endiguer des disparitions d'emplois qui surviennent par centaines. C'est une mesure positive que nous soutenons. Nous encourageons nos collègues, par-delà les clivages partisans, à la soutenir.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cette disposition faisait déjà partie des vingt-six propositions que j'avais émises en novembre 2013 dans mon rapport, remis à Jean-Marc Ayrault, sur la compétitivité des services maritimes et de nos flottes de commerce.

J'entends votre raisonnement, monsieur le secrétaire d'État, et je sais que vous avez des collègues soucieux des cordons de la bourse. Mais, aujourd'hui, il me paraît important que l'on se batte pour conserver le pool de marins français. On constate tous les dégâts en cascade dont souffrent l'assurance maritime, les sociétés de classification, les ports, peuplés aussi de beaucoup d'anciens navigants, ou encore l'administration.

Vous parliez du coût de la mesure. Il faut savoir que le coût de l'emploi d'un marin français est entre 15 % et 30 % supérieur à celui d'un marin italien ou danois.

M. Yannick Moreau. Voire 40 % !

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Il y a là des enjeux de compétitivité, notamment sur la rive sud de notre pays. J'invite nos collègues à réfléchir à cette disposition – très encadrée au niveau communautaire – pour que l'on puisse aller au bout de la démarche.

M. Yannick Moreau. Il a raison !

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Nous avons réussi, pendant des années, à résister, en ne mettant en œuvre que deux des trois composantes du *net wage*. À l'heure actuelle, au regard de la situation de l'emploi maritime en France, il faut mener la logique à son terme.

(L'amendement n° 230 rectifié, modifié par la suppression du gage, est adopté et l'article 8 est ainsi rétabli.)

Après l'article 8

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement, n° 202, portant article additionnel après l'article 8.

La parole est à M. Yannick Moreau, pour le soutenir.

M. Yannick Moreau. C'est un amendement assez technique ayant trait au principe de sécurité juridique, qui est déjà reconnu comme un droit fondamental de l'Union européenne, mais qui, malheureusement, n'est pas admis comme tel par le Conseil constitutionnel.

Notre amendement concerne une question complexe, qui est à l'origine d'une décision rendue à la suite d'une question prioritaire de constitutionnalité – une QPC – dirigée contre les dispositions des articles L. 412-8 et L. 413-12 du code de

la sécurité sociale, qui prévoyaient jusqu'alors des règles spéciales aux marins en matière de faute inexcusable de l'armateur.

La raison en est simple : l'armateur prend à sa charge le premier mois de soins du marin tombé malade ou accidenté à bord. Cette différence avec le droit commun justifiait une différenciation. Saisi d'une QPC pour une prétendue rupture d'égalité, le Conseil constitutionnel a rejeté celle-ci, mais il a assorti sa décision d'une réserve d'interprétation dont il a le secret, ce qui a entraîné une modification du 8^o de l'article L. 412-8 du code de la sécurité sociale, opérée par l'article 70 de la loi du 23 décembre 2013 de financement de la Sécurité sociale pour 2014. Toutefois, la loi en question a omis de déterminer l'entrée en vigueur de cette novation. Ce n'est pas forcément la date de promulgation de la loi qu'il faut retenir, car les tribunaux pourraient, dans le silence du texte et compte tenu de la complexité des règles de prescription des accidents du travail, aller rechercher des faits très antérieurs.

Chers collègues, soyons clairs : il est juste que la loi ait été changée pour l'avenir, mais il est inéquitable et léonin qu'elle soit, par surprise, rétroactive.

Aussi, notre amendement est équitable : il vise à préciser, au nom du principe de sécurité juridique, que l'article 70 est entré en vigueur au moins pour les faits postérieurs au changement impliqué par la décision du Conseil constitutionnel n° 2011-127 QPC du 6 mai 2011.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Avis défavorable. Vous parlez d'insécurité juridique, monsieur Moreau, mais je crois que, en adoptant votre amendement, nous en créerions encore davantage.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. J'en appelle à la raison : il s'agit là des conditions d'indemnisation lorsque la faute inexcusable de l'employeur est établie. Autrement dit, nous parlons de faits extrêmement graves, à la limite du droit pénal, qui révèlent un défaut de vigilance ou une absence de respect des règles protectrices. Le Conseil constitutionnel, répondant à une QPC, a confirmé un avantage particulier pour les marins.

En votant cet amendement, notre assemblée enverrait un signal désastreux au regard de ce que doit être le respect du droit positif. Les situations visées ici sont, fort heureusement, très rares. Il ne saurait être question de remettre en cause les conditions d'indemnisation de personnes victimes d'une faute inexcusable de leur employeur.

Le Gouvernement émet donc un avis très défavorable sur cet amendement, s'il est maintenu.

(L'amendement n° 202 n'est pas adopté.)

Article 9

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 109.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement traite de la notion de pays d'accueil des navires, que nous avons introduite en 2013. Certains de ses termes semblant difficiles à

interpréter, j'ai proposé, après concertation, de réduire le champ d'application de ce dispositif à ses éléments les plus solides juridiquement.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

(L'amendement n° 109 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 178 rectifié.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Il s'agit d'un amendement de cohérence juridique.

(L'amendement n° 178 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 9, amendé, est adopté.)

Après l'article 9

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement, n° 55, portant article additionnel après l'article 9.

La parole est à M. Yannick Moreau, pour le soutenir.

M. Yannick Moreau. Ce débat important s'est déjà tenu en commission : je ne fais donc que réchauffer ses arguments. Les élus de la majorité, la commission et le secrétaire d'État semblent jusqu'à présent peu enclins à accepter les amendements de l'opposition. Peut-être en ira-t-il différemment avec cette proposition.

Mais, pour des raisons de cohérence juridique, je propose d'abord d'ajouter à mon amendement un second paragraphe ainsi rédigé : « Par voie de conséquence de l'entrée en vigueur de l'article L. 762-1 du code de la sécurité sociale modifié par la présente loi, l'article 31 de la loi du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016 est abrogé ».

Sans la moindre étude d'impact sérieuse, avec les réserves émises par le Conseil d'État lui-même, une disposition qui coûtera 2 000 à 3 000 emplois a été votée lors de l'examen du projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour 2016. Aucun des connaisseurs du monde maritime ici présents ne me démentira, à commencer par l'auteur de cette proposition de loi, qui n'en pense pas moins, chacun le sait.

La majorité a voté une disposition exigeant des armateurs étrangers de navires battant pavillon étranger, exploités à l'étranger, d'affilier aux URSSAF les personnels marins qu'ils avaient eu l'audace d'embaucher, dès lors qu'ils résident pendant leur période à terre en France, ce qui est toujours le cas.

Ce qui frappe, ce n'est pas tant de ne pas avoir songé à l'Établissement national des invalides de la marine – l'ENIM –, mais c'est l'irréalisme de cette mesure. Aux États-Unis, si une entreprise américaine embauchait un cadre français, elle lui consentirait un contrat international ; si elle était obligée de l'affilier aux URSSAF, elle se passerait de ses services.

S'agissant du transport maritime, 2 000 à 3 000 marins et officiers trouvaient auparavant à se faire embaucher sous pavillon étranger, dans la croisière, l'*offshore* ou le long

cours. Pouvez-vous porter la responsabilité de 2 000 à 3 000 chômeurs de plus, par le fait du législateur ? Pour ma part, je m'y refuse.

Irréaliste, cet article 31 est contraire aux traités et aux conventions de l'Organisation internationale du travail qui préservent la loi du pavillon. Attendrons-nous dix ans pour que la Cour de cassation en annule l'effet ? Dans dix ans, l'emploi maritime à l'étranger pour les Français n'existera plus.

Pourtant, mes chers collègues, une solution existe. La Caisse des Français de l'étranger – CFE –, dont c'est la vocation, pourrait proposer aux marins français expatriés une assurance volontaire complémentaire aux assurances souscrites par leurs employeurs étrangers.

Chers collègues, il est important d'encourager les marins français à s'expatrier dans de bonnes conditions, alors que l'excellence de leur formation est internationalement reconnue. Tuer leur emploi est un crime social. Aussi, notre amendement est une mesure encourageant l'emploi et l'employabilité de l'excellence maritime française à l'international.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. M. Moreau a du moins raison sur un point : c'est du réchauffé ! Il a pourtant omis de préciser que cet article 31 trouvait son origine dans une situation compliquée de rattachement à des systèmes de sécurité sociale, que connaît très bien M. Lurton, celle des employés de la société Condor Ferries. Nous avons tenté, dans l'urgence, de trouver une solution à ce problème. Or la CFE, que vous mentionnez, monsieur Moreau, ne me semble pas être l'outil idoine. De plus, il s'agit bien de marins résidents français et non d'expatriés, de personnes domiciliées hors de France.

L'article 31 du PLFSS répond explicitement à la question des marins résidant en France et travaillant sous pavillon tiers.

J'entends cependant votre crainte, monsieur Moreau. C'est pourquoi je suis très favorable à l'élaboration d'un rapport sur l'ENIM, un régime auquel je suis très attaché. Le sujet est complexe, chacun le sait : nous devons faire face à de nouvelles formes d'engagement maritime, notamment celle de marins français qui partent sur des navires étrangers. Ceux que j'ai rencontrés me demandaient de leur offrir la possibilité de cotiser à l'ENIM. En effet, les marins qui sont obligés de cotiser à la CFE aimeraient changer de régime.

M. Yannick Moreau. Donnez-leur donc le choix !

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Nous devons donc examiner ce point sérieusement. J'espère ainsi vous rassurer, monsieur Moreau, sur la volonté du rapporteur et du secrétaire d'État : nous avons déjà corrigé une première version du PLFSS, en en reconnaissant les erreurs initiales.

Je vous invite donc, monsieur Moreau, à retirer cet amendement. Vous notiez que la majorité ne prend pas en compte vos amendements. Pourtant, M. Lurton a présenté des amendements similaires à ceux de Mme Le Loch et quelques-uns de vos amendements se rapprochent des miens. Je ne pense donc pas qu'il faille jouer ce jeu d'opposer majorité et opposition, bien qu'il fournisse une illustration commode sur nos sites internet. Le sujet de la Sécurité sociale des gens de mer est trop important pour en faire une polémique entre nous.

Si, comme je l'espère, la rédaction d'un rapport sur l'ENIM m'est confiée, je m'engage à examiner l'ensemble de ces questions, afin de trouver des réponses et de sortir des affirmations fantasmagoriques.

Ainsi, combien de marins sont-ils concernés ? Vous évoquez 2 000 à 3 000 personnes. Pour ce qui me concerne, je suis incapable d'évaluer le nombre de marins français qui naviguent aujourd'hui sous pavillon tiers ou qui sont affiliés à d'autres régimes de Sécurité sociale. La fameuse école d'Anvers, souvent évoquée, forme des capitaines de marine marchande et compte certains Français dans chaque promotion. Combien de Français, cependant, deviennent officiers par ce biais ? Nous l'ignorons. Un vrai travail documentaire préalable doit donc être mené.

Cela rejoint une des propositions que j'avais faites en 2013 : nous devons nous doter d'un outil statistique, car sans indicateurs, nous ne pourrions pas mener une stratégie nationale maritime. Or le nombre de marins concernés constitue à mon sens une donnée importante.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Ce débat complexe touche plusieurs niveaux. Le ministère des affaires sociales en a pris conscience lorsqu'il a dû résoudre, hors du monde maritime, la question des affiliations optionnelles, que le code de la sécurité sociale permettait, notamment dans les secteurs frontaliers. Si on ne peut pas reprocher aux Français de faire des choix selon leurs intérêts, force est de constater qu'ils vont parfois à l'encontre de la solidarité entre assurés sociaux.

L'absence de choix optionnel a donc d'abord été soulignée. Puis, cette décision a eu des conséquences sur une situation très particulière – une seule, en réalité, celle que vous connaissez, monsieur Lurton –, où des marins utilisaient des options qui devenaient caduques dès lors qu'un autre principe avait été posé.

Une réponse a été donnée dans la loi de financement de la Sécurité sociale. Nous examinons à l'heure actuelle avec les services d'inspection comment résoudre la question particulière des marins, en cohérence avec le principe général posé par la Sécurité sociale. Certains d'entre vous sont peut-être certains de la nature de la réponse. Nous ne le sommes pas. Vous mentionnez quelques milliers de marins concernés ; on me dit 200 ou 300. Ce n'est pas la même chose.

Les décrets d'application ne seront pris que lorsque ce travail aura été mené, en toute transparence. Je m'engage d'ailleurs à en rendre compte, le moment venu, auprès du président de la commission et du rapporteur, afin de prendre une décision. À l'heure actuelle, celle-ci est tout à fait prématurée.

C'est pourquoi le Gouvernement a émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. J'ai en effet beaucoup travaillé cette question dans le cadre du PLFSS, en tant que membre de la commission des affaires sociales et parce qu'il y a environ un an, j'avais interrogé la ministre des affaires sociales sur le sujet des marins de Condor Ferries. La ministre avait alors tenté de trouver une solution à cette situation complexe.

Je ne rouvrirai pas ce débat. À l'époque, mes propos avaient été un peu transformés par la presse locale, alors même que je pensais avoir été très clair sur ce sujet.

Je rappelle toutefois qu'à l'époque, au mois de novembre, au moment de la discussion du PLFSS, j'avais proposé à Mme la ministre, compte tenu des incertitudes qui régnaient sur cette question, de travailler à nouveau en demandant un rapport au Gouvernement. Je pense qu'il aurait été plus sage d'agir ainsi.

Certes, les marins de Condor Ferries sont très heureux de cette situation – et, pour ma part, j'en suis aussi très heureux pour eux –, mais il faut reconnaître qu'à long terme, cette situation peut poser des problèmes.

J'emploierai le reste de mon temps de parole pour revenir sur les amendements précédents, n^{os} 64 rectifié, 65, 66 et 67. Il ne s'agissait évidemment en aucun cas pour moi de faire régresser la situation des marins qui souhaitent embarquer, ni au niveau salarial, ni au niveau de leurs conditions de vie. Je connais toutes les difficultés de leur métier, et je sais à quel point ils méritent leur salaire. Il s'agissait simplement, par ces amendements, de clarifier les choses, car un certain nombre de situations ne sont pas interprétées de la même façon par tous.

Tel était le seul objectif de ces amendements. Je comprends très bien par ailleurs, monsieur le rapporteur, que vous ne puissiez pas les accepter : cela ne me pose pas de problème.

(L'amendement n° 55 n'est pas adopté.)

Article 9 bis

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 19.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 19, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Letchimy, pour soutenir l'amendement n° 198.

M. Serge Letchimy. Le rapport demandé au Conseil supérieur des gens de mer revêt une grande importance, puisqu'il s'agit à la fois d'adapter le régime de protection sociale des marins, de travailler à l'attractivité de leur métier, tout en œuvrant pour leur compétitivité.

C'est pour nous essentiel. Il ne s'agit pas, à travers cet amendement, de modifier la rédaction proprement dite de cet article – je ne me sens pas l'autorité pour le faire. Tout en prenant acte de la nécessité de ce rapport, nous souhaitons qu'il tienne compte des particularités des marins pêcheurs d'outre-mer. Leur activité, traditionnelle, suppose un grand nombre de fonctions et de compétences. Cette polyfonctionnalité et cette polycompétence peuvent entrer en ligne de compte dans l'adaptation du régime de protection sociale.

Je suis très favorable à la polyvalence : un marin pêcheur, sur une yole, peut combiner plusieurs activités ; il doit alors avoir un régime de base pour la prise en charge sociale, les droits à la retraite, les droits sociaux, les droits au congé, qui soit compatible. À défaut de créer du travail au sens strict, je pense que cette formule permettrait de créer de l'activité. Il faut alors que cette activité soit prise en charge.

Je souhaite que l'on tienne compte de tout cela dans le rapport qui sera remis par le Gouvernement.

(L'amendement n° 198, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 9 bis, amendé, est adopté.)

Après l'article 9 bis

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 9 bis.

La parole est à Mme Corinne Erhel, pour soutenir l'amendement n° 201.

Mme Corinne Erhel. Les professionnels, notamment de la pêche, ont fait part à Arnaud Leroy et à moi-même de leurs inquiétudes quant au champ couvert par les dispositions qui ont été introduites à l'article L. 5521-4 du code des transports par la loi du 16 juillet 2013. De l'avis de certains d'entre eux, l'article 8 du décret n° 2015-598 du 2 juin 2015, pris en application de cet article, fixe des conditions trop restrictives pour l'exercice des fonctions de capitaine de navire ou d'officier chargé de sa suppléance. Cet article exige en effet que le bulletin n° 2 du casier judiciaire ne mentionne aucune peine correctionnelle, quelle qu'en soit la nature.

Nous ne voulons pas, bien évidemment, minimiser l'importance de ces infractions. Cependant, face aux conséquences de l'application de cette disposition, nous proposons par cet amendement de circonscrire et de bien préciser les peines qui sont totalement incompatibles avec l'exercice des fonctions de capitaine ou d'officier chargé de sa suppléance. Elles seront ainsi limitées à certaines infractions sans sursis.

Pour l'ensemble des professionnels, il est indispensable de préciser la portée des dispositions législatives. Vous l'aurez compris : il s'agit d'un amendement d'appel, pour que vous nous disiez comment il serait possible de circonscrire plus précisément les dispositions qui relèvent du décret, afin qu'elles soient mieux comprises, et en tout cas adaptées à l'exercice de ces fonctions.

Mme la présidente. Monsieur le rapporteur, quel est l'avis de la commission sur cet amendement dont vous êtes cosignataire ?

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement a été repoussé par la commission.

L'appel a été entendu, et nous avons répondu la demande, en excluant la petite pêche, c'est-à-dire des sorties très limitées. C'est un vrai problème, qui a causé beaucoup d'émoi dans la communauté des pêcheurs. Puisque cette question a été traitée, je demande à Mme Erhel de retirer cet amendement.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je donnerai quelques éléments d'explication, pour que chacun comprenne bien la situation. Des prérogatives de puissance publique sont attachées à la qualité de capitaine d'un navire. On en comprend très bien la raison : elles sont justifiées par le fait que certains événements peuvent se produire à bord. Il peut être nécessaire, par exemple, de maîtriser quelqu'un ; lorsque l'on évolue dans un espace où l'on ne peut pas faire appel aux

forces de l'ordre, il faut bien régler ce genre de questions – notamment lorsqu'il s'agit de navires qui partent pendant plusieurs jours.

Ce régime est donc très particulier. Pour jouir de ces prérogatives de puissance publique, la personne considérée doit avoir un casier judiciaire vierge d'un certain nombre de condamnations. Votre idée est de rendre l'exercice de ces prérogatives possible même pour des personnes dont le casier témoigne de telles condamnations. Je vous ferai d'abord remarquer que ce problème n'est pas spécifique à cette profession : d'autres professions sont interdites à ceux dont le bulletin n° 2 porte trace d'une condamnation, même si elle est ancienne.

Je rappelle qu'il existe une procédure, ouverte à tous, qui consiste à saisir le parquet d'une demande pour effacer la mention de condamnations au casier judiciaire – même si, au moment de prononcer la sanction, le juge n'a pas décidé d'exclure la condamnation du bulletin n° 2. À supposer, donc, qu'une condamnation figure sur le bulletin n° 2 d'une personne, celle-ci peut toujours, par la suite, entamer une procédure assez simple et rapide pour demander l'effacement de mentions qui posent des problèmes sur le plan professionnel. Ainsi, les condamnations ne figurent plus sur le bulletin n° 2, qui est le document que l'on doit fournir pour l'exercice de ces professions.

C'est très fréquemment le cas, notamment pour les chauffeurs routiers, par exemple. Beaucoup de gens commettent des infractions qui pourraient leur interdire de poursuivre leur activité. J'ai bien compris, cependant, que des problèmes très compliqués se posent dans cette profession particulière.

L'Assemblée a adopté il y a quelques instants l'amendement n° 229, qui visait à exclure la petite pêche. C'est fait : c'est un des acquis de cette séance. Cela se comprend bien, s'agissant d'embarcations qui sortent à la journée. Pour le reste, j'ai moi-même, par circulaire, reporté les délais d'application – si vous permettez de dire les choses ainsi. Je souhaite que nous trouvions une solution ; pour cela, nous allons continuer à travailler.

Il faut quand même raison garder : il est toujours possible de recourir à une procédure pour demander au procureur l'effacement des mentions qui posent problème. De plus, la petite pêche n'est plus concernée par cette règle. Le Gouvernement a ainsi fait preuve de bonne volonté ; nous restons disponibles pour trouver une autre solution ; dans tous les cas, nous ne pouvons accepter cet amendement, dont je demande le retrait.

Mme la présidente. La parole est à Mme Corinne Erhel.

Mme Corinne Erhel. En raison des explications données par M. le secrétaire d'État, je retire cet amendement.

(L'amendement n° 201 est retiré.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 179 qui fait l'objet d'un sous-amendement n° 232.

La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à étendre le chapitre III de cette proposition de loi aux outre-mer.

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir le sous-amendement n° 232.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Il s'agit de modifier la portée de l'amendement n° 179 qui, dans sa rédaction actuelle, toucherait Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre-et-Miquelon, ce qui empiéterait sur leurs compétences en matière de droit social.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ce sous-amendement ?

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Favorable.

(Le sous-amendement n° 232 est adopté.)

(L'amendement n° 179, sous-amendé, est adopté.)

Article 10

Mme la présidente. La parole est à Mme Ericka Bareigts, inscrite sur l'article.

Mme Ericka Bareigts. Au cours de la discussion générale, certains de mes collègues – dont M. le rapporteur – ont affirmé que l'économie bleue est une opportunité pour la France. C'est spécialement le cas pour nos territoires d'outre-mer : elle doit leur permettre de construire une dynamique économique d'avenir. C'est un potentiel de croissance pour nos territoires d'outre-mer.

Ceux-ci souffrent d'une contradiction flagrante : nous sommes placés au milieu d'une ressource halieutique très riche, et pourtant nous ne captions que très peu – trop peu – des emplois liés à cette richesse. Cela s'explique par différentes raisons ; je tenais à le rappeler à l'occasion de l'examen de cette proposition de loi – excellent texte, qui aborde l'économie bleue de manière durable.

L'article 10, que nous abordons, vise à étendre les possibilités d'inscription au registre international français, le RIF. J'ai déposé deux amendements pour combattre l'injustice que je viens de décrire : nous disposons de la richesse halieutique, mais nous ne captions pas d'emplois sur nos territoires. À titre d'exemple, le domaine de la pêche représente, à La Réunion, 0,3 % de l'emploi. C'est trop peu : nous devons prendre des mesures pour favoriser l'emploi dans ce secteur.

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement, n° 191, qui vise à supprimer l'article 10.

M. Patrice Carvalho. Nous proposons, par cet amendement, de supprimer les dispositions visant à élargir le registre international français à la grande pêche ainsi qu'aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres. Le registre international français a été créé par la loi du 3 mai 2005, que nous avons combattue. Il avait pour objectif – rappelons-le – de renforcer la compétitivité des armements français, et d'enrayer le processus de dépavillonnement des navires français.

Déclaré pavillon de complaisance par la Fédération internationale des ouvriers du transport, ce registre n'est compétitif que parce qu'il permet aux navires qui s'y inscrivent d'employer jusqu'à 65 % – voire 75 % – de marins qui ne sont pas des ressortissants communautaires. Ces marins, le plus souvent recrutés par l'intermédiaire d'une entreprise de marchandage installée à l'étranger, sont soumis à des règles minimales en matière de droit social et de droit du travail, qui tendent ainsi à devenir la norme.

En matière de sécurité sociale, c'est le régime du pays de résidence qui s'applique à eux. Le salaire minimum est par ailleurs fixé à un niveau très inférieur au SMIC. Proposer d'ouvrir le RIF à la grande pêche dans les zones définies par décret n'est donc pas acceptable pour nous. M. le secrétaire d'État affirme que les zones concernées seront limitées aux zones de pêche du thon tropical, mais rien ne nous dit qu'elles ne concerneront pas, par la suite, l'ensemble des zones de grande pêche.

C'est la porte ouverte à un nouveau recul des droits sociaux des pêcheurs, et un cadeau fiscal d'ampleur pour les amateurs concernés.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Le débat est pour ainsi dire philosophique, monsieur Carvalho, et il concerne aussi bien le premier registre que le RIF ou les pavillons associés à certains territoires en difficulté, comme les Terres australes et antarctiques françaises – les TAAF – ou Wallis-et-Futuna.

Je veux bien entendre vos arguments, et déplore le classement du RIF en pavillon de complaisance alors qu'il n'en est pas un – la preuve en est qu'il figure dans la liste blanche du Mémoire de Paris, ce qui n'est pas le cas de beaucoup de pavillons de complaisance.

Le RIF a été déclaré pavillon de complaisance pour de sombres histoires de financement indirect d'une partie de nos partenaires sociaux. Disons les choses sans détour : il est même honteux de considérer le RIF comme un pavillon de complaisance. Si nous avons fait le choix de créer un pavillon, c'est pour résister et combattre. Je suis sûr, monsieur Carvalho, que vous êtes heureux d'acheter, dans les enseignes de la grande distribution, des produits peu coûteux arrivés à bord de bateaux dont les marins viennent des pays en voie de développement et sous pavillon *bis*.

Vous avez donc touché du doigt les contradictions de la globalisation.

M. Patrice Carvalho. Je ne vois pas le rapport !

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Vous voulez limiter l'accès au RIF. Dans un monde idéal, on pourrait effectivement se contenter du premier registre ; mais, dans ce monde-là, on n'achèterait pas non plus les produits les moins chers, par exemple dans l'électroménager. Nul ne se pose la question de savoir comment ces marchandises sont arrivées dans nos rayons, et pourquoi elles sont parfois moins chères, bien que venues du bout du monde, que les mêmes marchandises fabriquées en France ou dans un pays frontalier.

Le lieu est sans doute mal choisi pour engager un tel débat philosophique ; mais nous devons surtout, je crois, arrêter de nous tirer une balle dans le pied sur la question du RIF.

L'extension du RIF à la pêche tropicale répond à une demande des armateurs et des syndicats relativement à la légalisation de pratiques et, notamment, à la protection de marins de pays tiers.

Les accords de pêche conclus avec le Sénégal ou la Mauritanie, par exemple, sont conditionnés à la présence d'un contingent déterminé de marins respectivement sénégalais ou mauritaniens sur les navires. Grâce à l'extension du RIF, ces marins pourront bénéficier d'une couverture sociale.

Tel est le sens de la démarche : elle appelle, me semble-t-il, le retrait de votre amendement car elle est conçue pour le bien des marins embarqués.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. M. Carvalho est convaincu de défendre l'intérêt des marins, mais son amendement aboutirait au résultat inverse.

L'article 10 vise seulement les problèmes qui se posent aux thoniers océaniques. Nous parlons donc de quelques bateaux seulement, ayant à leur bord des marins dont les pays voisins des mers concernées ont exigé l'embauche.

Comment rémunérer ces gens ? Il est difficilement concevable que les salariés français aient des garanties et pas eux. Bref, le texte leur donne un cadre social alors que règnent, aujourd'hui, l'approximation et, dans certains cas sans doute, le non-respect des règles. Je ne conteste pas vos convictions mais, je le répète, votre amendement va à l'inverse du but poursuivi.

Les dispositions visées apportent une sécurisation à des situations très particulières : le Gouvernement n'a nullement l'intention de les étendre à d'autres activités. La question se pose seulement dans ce cas de figure, et la réponse apportée par le rapporteur, à travers le texte, nous semble bonne.

Mme la présidente. Retirez-vous votre amendement, monsieur Carvalho ?

M. Patrice Carvalho. Non, madame la présidente, je le maintiens.

(L'amendement n° 191 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Moreau, pour soutenir l'amendement n° 53.

M. Yannick Moreau. Cet amendement a pour but de corriger une malfaçon de la transposition, en 2013, du règlement européen du Conseil du 7 décembre 1992, relatif à l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres, dit règlement « État d'accueil ».

De quoi s'agit-il ? L'État d'accueil, par exemple la France et ses ports maritimes, reçoit des navires qui ne font que caboter dans ses eaux territoriales. Avant 1992, un monopole national s'appliquait dans ces eaux assimilées au territoire ; mais depuis lors, l'ouverture à la concurrence est devenue la règle.

La France a toutefois obtenu, dans l'esprit de la loi sur le travail qui s'applique aux détachés sur le sol français lors d'une libre prestation de service, qu'un socle social minimum du pays accueillant la prestation maritime joue, pour éviter tout dumping social. Les opérateurs sous pavillon étranger cabotant dans nos eaux appliquent donc, outre leur loi du pavillon, certaines règles françaises d'ordre public, tel le SMIC maritime. Naturellement, les opérateurs de l'État d'accueil sont soumis à la législation intégrale de leur propre État – par définition, le code du transport français s'ils battent pavillon français.

Or, parmi les navires qui effectuent du cabotage national, on rencontre de moins en moins de pavillons français à cause de la concurrence ouverte en 1992 ; en outre, certains de ces navires peuvent être immatriculés au Registre international français, le RIF.

C'est bien le drapeau tricolore, mes chers collègues, qui flotte à leur proue. Or, par une ambiguïté ou une malfaçon du texte de transposition du règlement de 1992, on pourrait croire que les navires battant pavillon français immatriculés au RIF sont traités comme des navires étrangers : un comble ! Nous proposons de régler le problème par une précision selon laquelle, pour les navires immatriculés au RIF, s'appliquent seulement, et fort logiquement, les dispositions du code des transports mentionnés à l'article L. 5611-4.

Cessons de tourner autour du pot : la gauche a eu le réalisme d'accepter le pavillon Kerguelen, mais en jouant sur l'hypocrisie d'un registre *bis* localisé dans un territoire ultramarin ; la droite, elle, a eu le courage de rapatrier ces navires gérés sur un registre ouvert à Marseille. Ces navires sont français, leur immatriculation a sauvé l'emploi de milliers de marins et d'officiers français qualifiés, et sauvé notre pavillon dans sa chute. Le pavillon Kerguelen n'est donc pas un pavillon de complaisance dont il faudrait avoir honte.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. J'entends vos arguments, monsieur Moreau, et je me suis efforcé de comprendre les mécanismes de l'État d'accueil, dans son fonctionnement et ses applications, ainsi que la notion de service qui lui est associée. Le sujet est quelque peu aride, dans un monde déjà complexe.

Je crains que votre amendement ne pose un problème juridique.

M. Yannick Moreau. Ce problème existe déjà !

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Non : aujourd'hui, il est d'ordre économique. Comme je l'ai dit tout à l'heure, des difficultés d'interprétation se posent pour la période concernée. J'ai alerté le cabinet du secrétaire d'État à ce sujet, et j'étudierai, d'ici à l'examen au Sénat, les moyens de corriger ou de clarifier certains aspects du dispositif, auquel sont attachés nombre de marins français.

Je vous propose de participer à cette démarche, pour analyser les implications du système de l'État d'accueil, notamment sur le RIF. Celui-ci contient déjà, en effet, un dispositif applicable aux marins non français ou non communautaires. Nous devons donc examiner comment tout cela s'articule au regard du droit communautaire.

Aussi je souhaite, si vous me faites confiance, vous associer à ce travail qui nous permettra de dresser un état des lieux clair sur le dispositif d'ici à l'examen au Sénat, et, à ce stade, je vous suggère le retrait de votre amendement.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je ne suis pas sûr d'avoir totalement compris l'objet de votre amendement, monsieur Moreau. Pour résumer, vous souhaitez que la législation relative à l'État d'accueil ne s'applique pas aux marins étrangers relevant du RIF.

M. Yannick Moreau. Oui.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Dès lors les choses sont claires, et la réponse le sera tout autant : le Gouvernement est tout à fait défavorable, bien entendu, à cet amendement qui n'irait pas dans le sens du progrès social.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Moreau ?

M. Yannick Moreau. J'assiste, à vingt-trois heures, au premier geste d'ouverture du rapporteur. Je m'en félicite, et accepte sa proposition de travailler à ce sujet qui, pour être technique – mais nous sommes ici pour écrire la loi –, n'en est pas pour autant anecdotique. Je retire donc mon amendement.

(L'amendement n° 53 est retiré.)

(L'article 10 est adopté.)

Article 10 *bis*

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 20.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 20, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 180.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement d'importance, dont j'ai parlé dans la présentation du texte, tend créer un instrument de facilitation du management. Je propose que l'obligation d'avoir à bord un minimum de 35 % de marins communautaires ne s'applique plus à l'échelle du RIF – selon la solution retenue à l'issue des débats en commission –, mais à celle de la flotte communautaire de l'armateur.

Cette proposition est motivée par l'urgence et par la demande que j'ai faite aux partenaires sociaux de mettre en œuvre un code de bonne conduite pour avancer sur la notion naguère qualifiée de « rôle d'entreprise », qui fut l'un des éléments clés de mon rapport de 2013.

La mesure, je le précise, concerne des entreprises ayant leur siège social en France. Quelques compagnies sont encore établies dans notre pays, auxquelles il serait opportun d'offrir un peu de flexibilité dans le management des équipages.

Cet amendement, m'a-t-on rétorqué lorsque je l'ai conçu, aurait un impact sur l'emploi. À ce jour, je n'ai pas abouti aux mêmes conclusions. Il me semble en tout cas un élément de modernisation important dans notre approche des flottes de commerce.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Sur ce sujet complexe le Gouvernement est en désaccord avec le rapporteur, la rédaction de l'amendement allant au-delà de celle sur laquelle nous nous étions accordés en commission.

L'amendement, dont chacun doit bien saisir le contenu, vise à permettre la comptabilisation à l'échelle de la flotte sous pavillon communautaire, ce qui n'augmenterait pas le nombre de marins français ou communautaires potentiellement employés par les armateurs concernés. L'amendement permettrait à ces derniers de limiter le nombre total de marins communautaires naviguant sur l'ensemble de leur flotte au nombre fixé par leurs obligations au titre du RIF. L'objet de cet amendement est en effet l'extension du décompte des marins communautaires, en particulier ceux

qui bénéficient d'exonérations, à l'ensemble des navires sous pavillon communautaire exploités par l'armateur. Autrement dit, il s'agit d'offrir des facilités à l'armateur en réduisant les obligations auxquelles il est soumis pour les marins français.

Je comprends bien quel est l'objectif poursuivi – en matière d'exonération de charges et de compétitivité – mais, dès lors que l'amendement ne correspond pas à l'équilibre auquel nous étions parvenus, le Gouvernement souhaite vraiment qu'il soit retiré. À défaut, son avis le concernant serait défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Paul Chanteguët, président de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, je demande une suspension de séance.

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures, est reprise à vingt-trois heures dix.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

Nous en étions donc, à l'article 10 *bis*, à l'amendement n° 180.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. L'amendement n° 180 est retiré.

(L'amendement n° 180 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Moreau, pour soutenir l'amendement n° 54.

M. Yannick Moreau. Dans la discussion générale ont été évoqués le choc de simplification et l'employabilité: cet amendement nous donne l'occasion de satisfaire ces deux objectifs.

Pour le comprendre, il faut avoir à l'esprit que, contrairement à une entreprise normale qui, à terre, gère son personnel sur l'ensemble de ses sites, établissements et filiales, pour les marins, un armateur, raisonne, au contraire, par rôle d'équipage. Chaque navire, qui est unique, en est doté.

Pardon de le rappeler: tout cela date de la marine de commerce à voile, sans vexer nos amis du Vendée Globe que je salue et qui comprennent la différence. Aujourd'hui, un armement français, pour des raisons économiques incontournables, gère une flotte globale, composée, par la force des choses, de navires immatriculés pour certains en France métropolitaine, pour d'autres au Registre international français, ou pour d'autres encore, à l'étranger, c'est-à-dire dans et hors l'Union européenne.

C'est une réalité: celle de notre marine. Dans ces conditions, pourquoi faudrait-il interdire à l'armateur d'augmenter l'employabilité de son personnel qu'il pourrait, si l'amendement était adopté, affecter, au gré des besoins d'armement et d'exploitation, sur n'importe lequel de ses navires?

Tout en gardant leur régime géré par l'ENIM et le régime d'exonération des charges sociales, ceux des marins affiliés à ce régime qui sont employés par un armateur doivent pouvoir être affectés sur tout navire de la flotte de ce même armateur.

Les améliorations apportées par cette proposition de loi sur le rôle sont nécessaires mais non suffisantes. Cessons, lorsque l'attractivité de l'emploi français est en jeu, d'infliger aux armateurs des tracasseries administratives: cela aussi s'appelle le choc de simplification, promis par le Président de la République.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Défavorable.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Également défavorable, pour les mêmes raisons opposées à l'amendement n° 180 que le rapporteur vient de retirer.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton.

M. Gilles Lurton. C'est regrettable, car il s'agit d'un très bon amendement. En outre, il s'agit d'une proposition qui figurait dans le rapport remis en 2013 par M. Leroy, comme je l'ai dit au cours de la discussion générale. Elle figurait en effet dans son rapport intitulé « Osons la mer ». Or l'amendement n° 54 correspond pleinement à cette proposition: j'ai donc du mal à comprendre l'avis défavorable qui vient d'être donné.

M. Yannick Moreau. Et moi donc!

(L'amendement n° 54 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 21.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 21, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

(L'article 10 bis, amendé, est adopté.)

Après l'article 10 bis

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements portant articles additionnels après l'article 10 bis.

La parole est à Mme Ericka Bareigts, pour soutenir l'amendement n° 199.

Mme Ericka Bareigts. Afin de créer de l'emploi dans nos océans pour nos territoires, nous proposons de fixer à au moins 10 %, sur les navires immatriculés au registre international français, la proportion de l'équipage issue des territoires visés par les articles 73 et 74 de la Constitution.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Une demande de retrait, parce qu'elle a de vrais questionnements sur la constitutionnalité du dispositif.

M. Christophe Caresche. Ah oui! Un peu!

M. Arnaud Leroy, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je pense en effet que ce dispositif est totalement contraire à la Constitution. À défaut de retrait, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Madame Bareigts?...

Mme Ericka Bareigts. Je tiens à faire une remarque sur le motif de constitutionnalité, invoqué à chaque fois que nous intervenons dans cet hémicycle, mes chers collègues, alors que les articles 73 et 74 de la Constitution offrent la possibilité pour nos territoires de proposer des mesures d'exception. Dans plusieurs cas, lorsque les débats étaient ouverts et les textes étudiés plus longuement, nous avons ainsi pu faire passer de telles mesures exigées par la situation particulière de nos territoires, spécificités que reconnaissent aussi les instances européennes au titre des régions ultrapériphériques. Je maintiens l'amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Letchimy.

M. Serge Letchimy. Si on nous répond en invoquant la Constitution, l'on se trompe. C'est pourquoi je propose que ce dossier soit étudié sur le fond. Je rappelle qu'il y a trois articles très importants. En premier lieu, l'article 73 de la Constitution, qui permet d'adapter la règle, y compris la loi, à l'initiative de la collectivité locale. En l'espèce, la collectivité régionale de La Réunion peut demander au Parlement une habilitation pour pouvoir modifier la législation. Cela va donc très loin. Ericka Bareigts a également mentionné l'article 74 de la Constitution, qui va encore plus loin puisqu'il institue le principe d'une autonomie de base, sans pour autant que l'on sorte de la Communauté européenne. Et puis il y a l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, qui prévoit très clairement, par dérogation au traité de Lisbonne, que des mesures exorbitantes du droit commun peuvent être prises. De plus, l'amendement n° 180 déposé par le rapporteur à titre personnel proposait exactement la même chose dans un cadre franco-français s'agissant des navires communautaires immatriculés au RIF. Il allait même plus loin, puisqu'il fixait une proportion de 25 % à 35 %. Ericka Bareigts est très mesurée en demandant 10 %.

Notre difficulté, c'est qu'il y a, comme elle le disait tout à l'heure, une injustice fondamentale sur le plan économique sous prétexte d'une égalité qui interdirait toute différenciation. Des navires commandités depuis l'Europe viennent pêcher autour de La Réunion sans que les Réunionnais pêcheurs puissent eux-mêmes tirer profit de leurs ressources halieutiques. C'est grave. Et puis je ne comprends pas, vu le taux de chômage si important, pour quelle raison on ne cherche pas à prendre, sur le fondement juridique de l'article 349 que j'ai cité, des mesures dérogatoires.

Il faut prendre le temps d'analyser l'amendement d'Ericka Bareigts, y compris au cours de la navette avec le Sénat, parce qu'il est extrêmement important.

Mme la présidente. Madame Bareigts, retirez-vous l'amendement ?

Mme Ericka Bareigts. Je ne souhaite pas le retirer, parce qu'il appelle l'attention sur une vraie contradiction : nous avons des richesses autour de nos territoires, mais ce sont des bateaux internationaux, européens ou de France continentale qui les exploitent. On voit bien dans les atlas que ces

bateaux – en tout cas dans l'Océan indien – passent au large et ne descendent pas vers nos territoires, où nous sommes complètement isolés. Les équipages ne sont pas ultramarins. Nous sommes Français, européens, et pourtant nous ne profitons pas de cette économie bleue qui doit être durable. Je note que certaines exceptions sont traitées dans cette proposition de loi, mais quand nous abordons le cas des territoires ultramarins, je vois certains collègues, alors qu'il s'agit de territoires français, qui en sont même vexés... ce qui me vexé aussi. Je trouve qu'il s'agit d'un vrai sujet, parce qu'il soulève la question de l'égalité. Je l'aborde aujourd'hui devant la représentation nationale, et il mérite une étude approfondie et une réponse moins lapidaire que celle qui m'a été donnée.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Deux éléments de réponse. Tout d'abord, s'agissant du constat, je rappelle qu'il y a aujourd'hui à La Réunion des travaux extrêmement importants pour développer le port et entraîner le choix, y compris des plus grands groupes français, d'y faire des escales. Des progrès sont faits, il y a du développement et le financement est au rendez-vous. C'est par ce biais que les choses peuvent avancer. Je veux être très clair : on ne peut être favorable à cet amendement, ne serait-ce que sur le plan technique. Il est ainsi rédigé : « dont une proportion d'au moins 10 % pour les navires immatriculés au registre international français, d'un territoire de l'article 73 ou 74 de la Constitution ». Tous les bateaux immatriculés au RIF le sont à Marseille... Que signifierait par conséquent un bateau relevant de l'article 73 ou 74 ? Personne ne serait capable d'appliquer cette disposition. J'en comprends l'esprit, mais vous voyez bien, madame la députée, qu'on ne peut pas voter cela. Il y a peut-être d'autres solutions, mais en tout cas pas celle-là. Je réitère mon avis défavorable.

M. Serge Letchimy. Il ne s'agit pas de bateaux, mais de territoires !

(L'amendement n° 199 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Ericka Bareigts, pour soutenir l'amendement n° 200.

Mme Ericka Bareigts. Il est défendu.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Pour répondre au préalable aux arguments d'Ericka Bareigts et de Serge Letchimy, je précise que j'entends leur point de vue. Mais je pense qu'il ne faut pas se tromper de débat : vous avez évoqué, mon cher collègue, l'amendement n° 180, mais la proportion de 25 % à 35 % au minimum portait sur un autre dispositif, et non sur un système d'emplois réservés comme le proposait l'amendement n° 199. Encore une fois, j'ai entendu les arguments et je suis à votre disposition pour essayer de trouver une solution pour assurer le dynamisme de l'économie maritime en outremer, que ce soit à La Réunion, en Martinique ou dans d'autres territoires.

Il faut cependant aussi regarder la réalité d'un secteur. S'agissant de la pêche au thon, il y a de grandes chances qu'on ait des difficultés à faire débarquer les bateaux que vous évoquez à La Réunion, parce qu'il y a des contraintes économiques liées à ce marché. Il faut voir ce qu'on peut faire, notamment via les aides qui peuvent être accordées pour des constructions, afin de pouvoir conditionner sur place pour au moins un certain niveau. Je suis prêt à vous aider là-dessus. Il

faut que ce soit aussi en lien avec la réalité du secteur en question. La pêche tropicale au thon est parfois débarquée aux Seychelles, donc pas très loin de La Réunion, parce que les bateaux pêchent aussi dans les eaux territoriales des Seychelles, où elle constitue la deuxième source de devises après le tourisme. L'État seychellois a par conséquent tout fait pour organiser une filière économique autour du thon.

J'ai toujours été, Serge Letchimy le sait, très ouvert aux outre-mer sur ce texte. Si on arrive à trouver des dispositifs qui fonctionnent et qui soient intéressants en termes d'emploi pour vos territoires, je suis à votre disposition d'ici la lecture au Sénat.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je ne reprends pas l'argument que j'ai utilisé concernant l'immatriculation au RIF, mais il est opérant également s'agissant de la pêche. L'amendement propose que l'on doive débarquer là où on a pêché. Mais les autres demanderaient bien sûr immédiatement la réciprocité. Ces bateaux pêchent aussi dans les eaux de l'Île Maurice, des Seychelles, et puis qu'en serait-il pour Mayotte où il n'y a pas d'endroit possible ? Je comprends l'idée, mais la réponse n'est vraiment pas adaptée. Je suis assez persuadé que c'est plutôt à une modification de la réglementation européenne sur les régimes particuliers que nous devons oeuvrer,...

M. Serge Letchimy. Exact.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. ...et nous avons des arguments à faire valoir auprès de la Commission européenne. Je suis disposé à le faire avec vous. Des démarches sont aujourd'hui conduites de manière singulière par les collectivités ultramarines directement auprès de la Commission, mais peut-être faudrait-il le faire collectivement pour avoir plus de force, à condition de se mettre d'accord sur la démarche. Je pense que l'état d'esprit de la Commission est tout de même aujourd'hui assez compréhensif. En tous les cas, je suis disposé, comme le rapporteur, à travailler en ce sens. Je le répète : je vois plus d'éclaircies de ce côté que dans le dispositif que vous nous proposez.

Mme la présidente. La parole est à Mme Ericka Bareigts.

Mme Ericka Bareigts. Je remercie M. le secrétaire d'État et M. le rapporteur pour ces réponses, parce qu'une telle attention est absolument nécessaire. S'il faut passer par ces amendements pour attirer l'attention, le jeu en valait la chandelle. Je pense, monsieur le secrétaire d'État, qu'il faut en effet une démarche collective pour que la France montre son intérêt pour les outre-mer et sa volonté stratégique et politique de déplacer les curseurs sur ces territoires.

Vous avez tous deux évoqué les Seychelles, mais on peut aussi parler de l'Île Maurice : il y a un hub portuaire à La Réunion, sur lequel l'État a investi énormément et qui prend de la dimension, mais en parallèle, le hub mauricien ne reste pas inactif. Nous sommes aussi en concurrence avec d'autres ports, qui ont des atouts très importants auxquels nous sommes confrontés frontalement. L'Europe devrait revoir son approche à notre égard.

Mme la présidente. Dois-je en conclure que l'amendement est retiré, madame Bareigts ?

Mme Ericka Bareigts. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est à M. Serge Letchimy.

M. Serge Letchimy. L'intervention du Gouvernement est une intervention extrêmement importante. Vous avez bien ciblé le problème, monsieur le secrétaire d'État : il est aussi d'ordre communautaire. Je tiens à vous dire que cela fait quelque vingt ans qu'on se bat avec tous les commissaires européens concernés, et même les plus ouverts se sont montrés les plus fermés en termes d'interprétation du marché communautaire de la pêche, donnant des autorisations dans des zones économiques exclusives mais sans possibilité de donner les moyens aux pêcheurs, qu'ils soient réunionnais, guyanais ou martiniquais, de pouvoir entrer en compétition avec leurs concurrents. C'est vraiment incroyable. Quand on est en plus pénalisé par le chlordécone qui pollue les côtes, l'on n'a parfois même pas la capacité de pêcher. Non seulement ils sont pénalisés par le chlordécone, pollués, incapables de pêcher comme ils le voudraient, sans le niveau de compétitivité nécessaire, mais en plus l'Europe octroie des autorisations sans financer le renouvellement de la flotte.

Donc c'est une condamnation à mort. Je connais votre perspicacité, monsieur le secrétaire d'État. Lorsque j'étais président de région ultrapériphérique il y a quelques années, j'ai eu à me confronter personnellement à la Commission européenne. Je peux vous assurer que vous vous heurterez à un mur, et je vous souhaite bonne chance pour le casser.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. Mme Bareigts a appelé notre attention sur des éléments tout à fait importants, essentiels.

Je ferai une remarque complémentaire, qui pourra paraître secondaire mais qui a sans doute également son importance. Concernant la protection de notre domaine maritime, je pense à l'inique traité de cogestion de l'îlot de Tromelin, qui a été signé par la France avec l'Île Maurice et que le Parlement refuse de ratifier à juste titre, parce que celui-ci, à certains égards, prive les pêcheurs, notamment réunionnais, de l'accès à une ressource. Il faut bien avoir conscience que ce qui a été dit au sujet de La Réunion vaut pour tous les territoires ultramarins, comme vient de le rappeler M. Serge Letchimy.

M. Christophe Caresche. Il n'y a plus lieu de discuter, l'amendement a été retiré !

M. Philippe Folliot. J'étais voilà quelques jours en Polynésie. Posté au centre de contrôle de la zone maritime, on pouvait observer les nombreux points dessinés par les bateaux étrangers à la limite de notre zone économique exclusive, avec parfois quelques incursions. Il est absolument nécessaire de faire en sorte que la ressource soit valorisée par des armements polynésiens là où des Espagnols, des Japonais, des Coréens viennent pêcher ; et le Pacifique n'est qu'un exemple parmi d'autres. C'est un enjeu essentiel pour le développement des territoires ultramarins.

(L'amendement n° 200 est retiré.)

Article 11

La commission a supprimé l'article 11.

Article 12

Mme la présidente. Nous en venons aux amendements à l'article 12.

Je suis tout d'abord saisie de deux amendements, n^{os} 50 et 183, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à Mme Marie Le Vern, pour soutenir l'amendement n^o 50.

Mme Marie Le Vern. Cet amendement vise à réserver l'assouplissement de la réglementation sur les casinos en mer aux seules croisières, et cela pour trois raisons principales.

D'abord, il me semble cavalier d'octroyer la possibilité d'ouvrir ces salles sans prévoir au minimum une harmonisation réglementaire – je pense à la police administrative des jeux – et une harmonisation fiscale. Les casinos terrestres sont quant à eux bien contrôlés, et leur activité concourt aux finances locales. Si l'article 12 prévoit une ouverture, il n'encadre pas suffisamment.

Ensuite, je considère qu'il faut ménager les espaces préservés du jeu, dont on connaît les risques en termes d'addiction.

M. Philippe Le Ray. Surtout sur un bateau !

Mme Marie Le Vern. L'assouplissement inscrit à l'article 12 doit être réservé à un contexte touristique et récréatif particulier, celui de la croisière, pour laquelle la présence d'un casino constitue un véritable atout commercial dans un secteur à forte concurrence. À l'inverse, les liaisons ferry appartiennent par nature au régime de la mobilité pendulaire, dont la dimension récréative n'est pas au centre de l'activité.

Enfin, le secteur du jeu est reconnu sensible au regard des risques de blanchiment des capitaux et de financement du banditisme. Or, le contrôle de la sincérité et de l'intégrité des jeux est beaucoup plus difficile à exercer en mer qu'à terre.

M. Philippe Le Ray. Elle veut simplement tuer les compagnies de ferry !

Mme Marie Le Vern. Nous devons collectivement nous poser quelques questions : que souhaitons-nous faire de nos compagnies de ferrys ? Sommes-nous réellement certains que les bénéfices attendus de cette activité seront suffisants pour résorber la crise due à la forte concurrence qu'elles subissent ? Ces bénéfices seront-ils supérieurs aux coûts sociaux – bien connus, ceux-là – de l'addiction au jeu et au coût de revient des contrôles ?

Je propose donc, pour ces différentes raisons, de maintenir les liaisons ferry hors du champ de l'autorisation d'ouverture de casinos en mer.

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n^o 183.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. À l'inverse de l'amendement de ma collègue Marie Le Vern, le présent amendement vise à assurer à l'ensemble des ferrys la possibilité d'ouvrir des casinos à leur bord, même si leur trajet ne passe pas par des eaux internationales.

M. Gilles Lurton. Très bon amendement !

Mme la présidente. Dois-je en déduire que l'avis de la commission est défavorable sur l'amendement n^o 50 de Mme Le Vern ?

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Oui, madame la présidente.

M. Philippe Le Ray. Très bon rapporteur !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces deux amendements en discussion commune ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Ces deux amendements poursuivent naturellement des objectifs différents.

M. Philippe Le Ray. Voire même opposés !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. L'auteur de l'amendement n^o 50 se pose en défenseur des casinos à terre contre les casinos en mer.

M. Christophe Caresche. Tout à fait !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. La défense de cet amendement ne repose sur aucun principe, elle ne fait que refléter une rivalité d'intérêts. L'argumentation consiste à dire que les casinos embarqués poseront des difficultés et seront moins aisés à contrôler que les casinos à terre. Parce qu'il refuse de trancher entre les différents casinos, le Gouvernement a émis un avis complètement défavorable sur l'amendement n^o 50.

M. Philippe Le Ray. Très bien !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Quant à l'amendement n^o 183, il vise à...

M. Christophe Caresche. Détendre !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. ...légaliser une situation prétendument héritée du droit coutumier. Je n'entends pas faire de la morale, mais est-ce le lieu idéal pour les activités de jeux ? Il me semble plutôt que non. Est-ce que de telles ouvertures représenteraient un risque ? Probablement, autant que les autres casinos. Est-ce au cœur de l'économie et du modèle économique ?

M. Christophe Caresche. De l'économie maritime !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. J'en doute, mais ceux qui l'utilisent aujourd'hui, puisque tel est le cas, considèrent que c'est indispensable. La difficulté est la suivante : si nous ne votons pas cet amendement, nous remettons en question l'équilibre économique existant, puisque des machines à sous sont installées à bord d'un certain nombre de ferrys. Cette situation, disons-le, ne suscite pas particulièrement l'enthousiasme du Gouvernement. L'activité de transport de passagers des ferrys devrait se suffire à elle-même, mais je comprends que vous souhaitiez régulariser la situation. Le Gouvernement choisit donc de s'en remettre à la sagesse de l'Assemblée sur l'amendement n^o 183.

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Moreau.

M. Yannick Moreau. Je salue la créativité de notre collègue Le Vern, qui veut faire en sorte que ce qui marchait ne fonctionne plus. La présente proposition de loi vise à simplifier la législation, c'est un texte en faveur de l'économie. Pourquoi casser ce qui fonctionne ?

Quant à l'amendement de M. Leroy, il présente l'avantage, sans être un modèle de vertu, d'inscrire dans le droit une situation de fait qui n'est pas tout à fait légale. Le souci de son auteur est donc la clarté et la simplification. Par conséquent, nous le soutiendrons.

M. Christophe Caresche. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie Le Vern.

Mme Marie Le Vern. Il ne s'agit pas d'un combat ou d'une compétition entre les casinos en mer et les casinos à terre. Je remarque simplement que nous n'avons nullement avancé, n'avons obtenu aucune précision sur le cadre réglementaire et fiscal, ce qui m'inquiète beaucoup. J'ajoute que l'amendement du rapporteur renverse la logique actuelle : alors qu'il faut une dérogation à terre pour créer un casino, cet amendement aura pour conséquence de donner la possibilité de créer des casinos en mer, sauf exception. L'adoption de cet amendement introduirait donc une réelle disparité entre les deux types de casinos.

Mme la présidente. Je dois à cette assemblée de demander à nouveau au rapporteur l'avis de la commission sur ces deux amendements en discussion commune.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. La commission a repoussé l'amendement n° 50 ; elle a donné un avis favorable à l'amendement n° 183.

(L'amendement n° 50 n'est pas adopté.)

(L'amendement n° 183 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie Le Vern, pour soutenir l'amendement n° 175.

Mme Marie Le Vern. Le présent amendement a pour but de rendre applicables aux casinos à bord des navires les dispositions du code monétaire et financier relatives à la lutte contre le blanchiment des capitaux applicables aux casinos terrestres. Il vise donc à étoffer l'environnement juridique régissant l'ouverture de salles de jeux en mer et à éviter que ces trajets, ces navires et leurs compagnies ne soient des victimes du fléau des organisations criminelles et des trafics en tout genre.

Je précise néanmoins qu'une telle disposition ne rend pas les contrôles plus faciles sur le plan opérationnel ; ceux-ci demeurent beaucoup plus difficiles en mer qu'à terre.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Madame Le Vern, en mer, tout est plus difficile qu'à terre. C'est ce qui fait la spécificité du monde maritime, et ce qui entraîne parfois des frictions quand on raisonne par analogie dans l'élaboration des règles terrestres et des règles maritimes. Cela ne vaut d'ailleurs pas que pour les casinos.

Cet amendement est pertinent, et il rejoint mon souci d'encadrer l'activité des casinos à bord des navires. Au cours des différentes discussions que nous avons pu avoir en commission, certains ont évoqué le risque de développement de tripots ou de casinos clandestins, de filières de blanchiment d'argent et de financement du terrorisme. Ces scénarios sont peu crédibles, car les personnes qui dirigent les compagnies maritimes n'ont aucun intérêt à voir se développer des activités criminelles à bord de leurs navires.

L'enjeu est également de nous hisser au niveau de nos concurrents, par exemple les Britanniques sur le détroit de la Manche.

L'avis de la commission est donc favorable.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Favorable.

(L'amendement n° 175 est adopté.)

(L'article 12, amendé, est adopté.)

Après l'article 12

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements, n°s 170, 49 et 58, portant articles additionnels après l'article 12 et pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 49 et 58 sont identiques.

La parole est à M. Yannick Moreau, pour soutenir l'amendement n° 170.

M. Yannick Moreau. Cet amendement a pour objet d'adapter les modalités de financement de la déconstruction des navires, telles que définies par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, aux réalités du marché de l'industrie navale.

À cette fin, il est proposé de décaler l'entrée en vigueur du dispositif à 2018 en vue de faciliter l'adaptation de l'industrie navale à cette exigence et de réaliser l'étude d'impact. L'amendement vise également à plafonner la contribution financière du secteur à 0,5 %, en adéquation avec la dynamique du marché. Enfin, il est prévu d'affecter 10 % du produit du droit annuel de francisation et de navigation, ou DAFN, à l'éco-organisme de déconstruction afin d'assurer la stabilité de ces ressources, et de sécuriser l'affectation à l'éco-organisme de la quote-part de ce même droit.

Mme la présidente. Nous en venons aux deux amendements identiques, les n°s 49 et 58.

La parole est à M. Christophe Caresche, pour soutenir l'amendement n° 49.

M. Christophe Caresche. Cet amendement vise une disposition qui a été adoptée dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et qui concerne la question du recyclage, du traitement des navires arrivés en fin de vie, lesquels posent de plus en plus de problèmes.

Le Parlement a voté, dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique, une disposition qui prévoit qu'« à partir du 1^{er} janvier 2017, toutes les personnes physiques ou morales qui mettent sur le marché national à titre professionnel des navires de plaisance ou de sport sont tenues de contribuer ou de pourvoir au recyclage et au traitement des déchets issus de ces produits ». Cette disposition, bien qu'elle semble procéder d'une bonne intention, me paraît extrêmement contestable.

D'abord, sur le plan juridique, il s'agit de fait de la création d'une taxe, dont on ne précise pas suffisamment à mon sens le périmètre, ainsi que les autres caractéristiques. Le Conseil constitutionnel a une jurisprudence à peu près établie concernant l'incompétence négative ; or je pense que cette disposi-

tion entre précisément dans ce champ. Je ne sais quelle est l'appréciation du Gouvernement sur ce point, car je crois me rappeler qu'il n'a pas eu l'initiative de cette proposition, mais il me semble difficile qu'il puisse prendre un décret en Conseil d'État pour appliquer une mesure de cette nature. Pour parler clairement, il serait bon de retravailler cet article de loi, qui n'est pas assez précis.

Ensuite, il conviendrait de repousser l'échéance de 2017 à 2018, car pour les constructeurs de bateaux, 2017, c'est très proche ! Ils doivent pouvoir connaître suffisamment à l'avance l'impact financier de la mesure sur les prix. C'est une contrainte que nous devons prendre en considération.

Dernier point, il serait bon de plafonner la contribution afin d'en limiter l'impact ; nous faisons une proposition en ce sens, mais on peut très bien retenir un autre taux.

En tout état de cause, il existe une sérieuse interrogation concernant la constitutionnalité de la disposition. J'aimerais savoir ce qu'en pense le Gouvernement et comment il entend conduire cette affaire.

Mme la présidente. L'amendement n° 58 est identique.

La parole est à M. Yannick Moreau, pour le soutenir.

M. Yannick Moreau. Il est défendu, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune ?

Commençons, si vous le voulez bien, monsieur le rapporteur, par l'amendement n° 170.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Avis favorable.

M. Yannick Moreau. Alléluia ! J'ai bien fait d'être patient ! (*Sourires.*)

M. Arnaud Leroy, rapporteur. L'amendement traite d'un aspect important, et c'est pourquoi la commission le soutient : la nécessité de procéder à une étude d'impact et de repousser la date d'entrée en vigueur de la disposition. Certes, il peut aussi avoir d'autres conséquences un peu inquiétantes, notamment sur le financement du Conservatoire du littoral – je parle sous le contrôle de Mme Le Dissez. Mais, monsieur Caresche, monsieur Moreau, vous savez mon attachement à la navigation de plaisance ; je l'ai rappelé au cours de la discussion générale. Nous avons les mêmes objectifs : le recyclage, le développement de l'économie circulaire dans ce secteur, et il existe un débat en la matière sur la responsabilité élargie du producteur – je crois que cela intéresse aussi François-Michel Lambert.

Alors, ce que je vous propose, c'est que nous travaillions ensemble sur le sujet, notamment sur l'étude d'impact. On a un problème de cible. De combien d'installations disposerons-nous, comment allons-nous les faire tourner ? Je voudrais que l'on évite de faire porter la contribution sur toute la durée de vie d'un bateau, qui peut aller jusqu'à quarante ans. Il me semble que l'on est allé un peu vite en besogne dans la loi précédente, et il serait bon que l'on prenne le temps de réaliser une vraie étude d'impact, en analysant les gisements potentiels, en calculant le coût de la mesure et en étudiant la possibilité d'asseoir la cotisation sur l'assurance maritime, afin qu'elle puisse suivre les propriétaires du navire.

Je prends donc l'engagement de travailler avec vous, de discuter avec les services ministériels, de regarder où nous en sommes exactement et de consulter la filière, très allante sur cette question depuis le Grenelle de la mer. Il faut que nous arrivions à faire cohabiter différents éléments ; or je crains que l'on soit allé un peu vite en besogne lors de l'adoption de la loi relative à la transition énergétique.

Mme la présidente. Si je résume, la commission a émis un avis favorable sur l'amendement n° 170 et demande le retrait des deux amendements identiques ?

M. Arnaud Leroy, rapporteur. C'est exactement cela, madame la présidente.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Sur le principe, ces amendements portent sur une disposition incluse dans la loi relative à la transition énergétique. Or, comme je l'ai dit lors de la discussion générale, le risque, avec un texte comme celui-ci, qui souhaite embrasser l'ensemble des questions relatives à la croissance bleue, c'est que l'on reprenne un certain nombre de questions que nous avons déjà tranchées, parfois difficilement, lors de l'examen du projet de loi relatif à la transition énergétique ou du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité. Je vois ainsi passer de nouveau un certain nombre d'amendements qui ont déjà été examinés la semaine dernière au Sénat, mais qui sont « recyclés » à chaque débat. Il faut faire très attention à ne pas introduire d'incohérences entre les textes, notamment avec le projet de loi relatif à la biodiversité.

Sur le fond, une décision a été prise ; on nous présente des amendements tendant à modifier cette décision pour ce qui concerne le taux de l'éco-contribution et la date d'entrée en vigueur du dispositif. S'agissant du taux, il convient de bien mesurer quel serait l'impact d'une telle modification ; si cet amendement était adopté, les ressources du Conservatoire du littoral s'en trouveraient diminuées. Faire cela dans les semaines qui suivent la COP21, voilà qui serait pour le moins étrange ! Pourtant, la conséquence pratique de l'amendement serait qu'une partie de la recette aujourd'hui affectée au Conservatoire du littoral serait utilisée pour la déconstruction des bateaux de plaisance. Ce ne serait cohérent ni avec ce que vous avez voté ni avec la position du Gouvernement.

Quant au délai, on peut toujours en discuter, mais la question a déjà été posée lors de l'examen du projet de loi de finances et je rappelle que Ségolène Royal est très attachée au maintien en l'état du dispositif prévu par la loi relative à la transition énergétique et à une entrée en vigueur en 2017, comme prévu. Elle m'a expressément demandé de réaffirmer cet engagement, qui ne doit pas être remis en cause à l'occasion du présent débat. Le Gouvernement est donc très défavorable à ces amendements.

Mme Catherine Troallic. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à Mme Viviane Le Dissez.

Mme Viviane Le Dissez. J'abonderai dans le sens de M. le ministre.

On envisage régulièrement de créer une filière de gestion des déchets des navires de plaisance ou de sport, et cela me semble effectivement indispensable. On sait qu'il existe sur nos côtes ou dans nos ports nombre de navires qui sont à l'abandon et qu'il faudrait déconstruire.

D'autre part, vous avez, pour la plupart d'entre vous, approuvé, dans le cadre de la dernière loi de finances, le relèvement du plafond du produit du droit annuel de francisation et de navigation – DAFN – affecté au Conservatoire du littoral; ce plafond était fixé à 37 millions d'euros depuis 2012, et tout le monde, sur tous les bancs, a accepté de le porter à 38,5 millions. Si l'on décidait de ponctionner de 10 % le produit du DAFN, ce serait une incohérence par rapport au vote précédent!

Les délais, on peut en discuter. Il serait de toute manière nécessaire d'engager au sein du Parlement une réflexion globale sur la gestion des déchets. C'est d'ailleurs ce que j'ai suggéré à Bruno Le Roux et à Mme la ministre. Combien de navires serait-il nécessaire de déconstruire? Quel serait le coût de l'opération? Quel impact aurait un tel dispositif sur l'achat de navires, voire sur le DAFN? Actuellement, les lois que nous avons votées plafonnent à 5 % la quote-part du produit de ce dernier qui est affectée à la gestion de la fin de vie des navires de plaisance ou de sport. Pour ma part, je souhaiterais que l'on s'en tienne là.

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Caresche.

M. Christophe Caresche. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite bien du courage au Gouvernement pour publier un décret en Conseil d'État sur une base juridique aussi contestable! Mais cela est de votre responsabilité... En ce qui me concerne, je maintiens que la disposition votée dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique ne remplit pas les conditions nécessaires à la création d'une taxe.

D'autre part, mon amendement n'est pas tout à fait de même nature que le n° 170, puisque je ne propose pas de modifier la quote-part du produit du droit annuel de francisation et de navigation affectée au Conservatoire du littoral. De toute façon, celui-ci devra faire un effort, puisqu'il est d'ores et déjà prévu que 5 % de ce produit sera consacré au traitement des déchets.

Je le dis sincèrement au Gouvernement: il serait nécessaire de reprendre le travail sur cette question, comme l'a fort sagement proposé le rapporteur – d'autant que l'on voit arriver toute une série de taxes dans des textes qui n'ont rien de financier, alors qu'il y avait eu un engagement de la part des gouvernements successifs pour éviter ce genre de pratiques. Un tel travail, mené avec les parlementaires, devrait permettre d'aboutir à un dispositif un peu plus satisfaisant.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Caresche?

M. Christophe Caresche. Je le maintiens, car, je le répète, ce n'est pas le même que celui de M. Moreau.

Mme la présidente. Il est différent de l'amendement n° 170, mais il est strictement identique à l'amendement n° 58! M. Moreau avait d'ailleurs considéré que ce dernier avait été défendu par votre voix.

Monsieur Moreau, que décidez-vous?

M. Yannick Moreau. Je retire l'amendement n° 170 et me range à la position de mon collègue s'agissant du n° 58.

Si nous n'adoptons pas ces amendements ce soir, il est bien évident que nous n'y reviendrons jamais: malgré la bonne volonté d'Arnaud Leroy, le sujet va être enterré! J'invite donc nos collègues à voter ces amendements identiques, qui ne touchent pas au financement du Conservatoire du littoral.

(L'amendement n° 170 est retiré.)

Mme la présidente. De ce fait, je me vois dans l'obligation de redemander l'avis de la commission, le rapporteur ayant demandé le retrait des amendements identiques au profit du n° 170 – qui vient d'être retiré.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Je le répète: la commission a émis un avis favorable aux amendements sur cette question. Chacun se souvient des conditions de l'adoption de la disposition en cause au cours de l'examen du projet de loi relatif à la transition énergétique. Vous établissez, monsieur le secrétaire d'État, une comparaison avec le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, qui n'a pas terminé son parcours parlementaire. La loi de transition énergétique, elle, a été publiée, et l'on découvre aujourd'hui les difficultés que pose son application; le président de la mission de suivi de la mise en œuvre de la loi est présent parmi nous, et il va être confronté au problème de la rédaction du décret qui permettra la mise en application de la responsabilité élargie du producteur.

J'avais commencé à travailler sur cette question, mais la loi relative à la transition énergétique a donné un coup d'accélérateur. Néanmoins, nous manquons de fondement et, malgré la volonté politique affichée, nous n'arriverons pas à trouver de solution pour développer cette filière. Nous allons plonger le secteur dans une grande complexité en lui attribuant une telle responsabilité; on va tourner autour du pot – passez-moi l'expression – pendant un an ou deux, le Conseil général de l'environnement et du développement durable va effectuer trois ou quatre missions, après quoi on s'apercevra que l'on ne peut rien faire sans modifier la loi!

J'invite donc nos collègues à réfléchir sérieusement à ce sujet. Nous avons la chance d'avoir une industrie nautique qui fonctionne bien et qui est volontaire pour travailler au recyclage des navires, ce qui est à souligner. Nous devrions prendre le temps, sans pour autant attendre quatre ans car cette mesure peut être prise rapidement, afin d'agir sérieusement et de manière documentée en vue d'un résultat équilibré pour tout le monde.

M. Christophe Caresche. Très bien!

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Je confirme l'avis défavorable du Gouvernement et donne certaines informations sur ce point afin de chasser le sentiment que rien n'a changé une fois votée la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Voici le calendrier des travaux actuellement organisés par le Gouvernement. Ils peuvent naturellement être accompagnés d'un travail parallèle conduit par votre assemblée, mesdames et messieurs les députés. L'objectif de l'étude qu'il est nécessaire de mener avant la parution du décret porte sur l'état des lieux de la filière de collecte et de traitement en France et éventuellement en Europe, l'estimation du gisement de navires de plaisance hors d'usage ou abandonnés et celle du flux annuel de navires à collecter, les données économiques et financières, la définition du navire abandonné, les droits et obligations des différents acteurs, l'environnement juridique, les besoins de financement et l'articulation avec d'autres filières.

Le cahier des charges est actuellement finalisé. Nous aurons une réponse des prestataires à la fin du mois de février. Une fois le prestataire désigné à la suite de cet appel d'offres sur la base de ce cahier des charges, nous comptons disposer du résultat de l'étude à la fin du mois de juillet 2016. Il nous restera alors cinq mois pour faire paraître le décret et mettre en place la filière. Vous voyez bien que le Gouvernement s'est inscrit dans ce calendrier et que des travaux sont en cours. J'émet donc un avis défavorable aux amendements afin de rester dans le cadre initial de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

(Les amendements identiques n° 49 et 58 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'un amendement n° 233 rectifié qui fait l'objet de plusieurs sous-amendements, n° 244, 241, 242 et 243.

La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Il propose d'introduire dans la proposition de loi un chapitre relatif au nautisme et aux activités balnéaires. Il comporte de nombreuses dispositions, notamment la lutte contre les pavillons de complaisance, qui entraîne d'importantes conséquences en termes de sécurité. Cet amendement assez conséquent prévoit également d'étendre l'activité des navires de plaisance en lien avec les entreprises de travail maritime. Nous débattons de l'amendement après la présentation des sous-amendements du Gouvernement.

En bloc, il vise à sanctuariser le nautisme dans notre droit et à reconnaître pleinement la filière de la plaisance en essayant d'éviter certains écueils et de répondre au développement de navires tels que les bateaux amphibies, qui sont susceptibles de remplir certaines missions. Cet amendement est assez conséquent et je serai ravi de donner l'avis de la commission sur les sous-amendements que présentera M. le secrétaire d'État dans un instant. Il aborde aussi la reconnaissance des exploitants de plage, ce qui constitue un sujet majeur pour les communes littorales. Ceux-ci demandent une certaine reconnaissance, une plus grande clarté et une participation aux consultations relatives aux documents d'urbanisme.

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre sous-amendements, n° 244, 241, 242 et 243, pouvant faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour les soutenir.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. En lisant l'amendement de M. le rapporteur, qui n'était pas dans la version initiale du texte, chacun aura compris qu'il constitue à lui seul une proposition de loi sur l'avenir du nautisme et de la plaisance en France appelant un important débat! *(Sourires.)* Le Gouvernement tâche d'être constructif. Il a donc examiné toutes ces dispositions, afin de déterminer celles qui peuvent être prises en compte immédiatement. L'objectif est important, même s'il n'était pas poursuivi auparavant de façon aussi déterminée. Il s'agit d'une filière importante, à laquelle il est nécessaire de donner un cadre juridique. De ce point de vue, je m'inscris sans difficulté dans la démarche proposée par M. le rapporteur.

Il existe néanmoins des problèmes juridiques relatifs au champ d'application des mesures proposées. Nous avons donc travaillé à la rédaction d'un texte susceptible de faire l'objet d'un avis favorable du Gouvernement. Tel est

l'objectif des sous-amendements que je vais maintenant présenter. L'objectif du sous-amendement n° 244 est assez simple : il précise que les dispositions de sécurité doivent aussi s'appliquer aux véhicules nautiques à moteur, ce qui ne devrait pas poser problème.

Le sous-amendement n° 241 vise à supprimer les alinéas 12 à 16 de l'amendement présenté par M. le rapporteur. Selon nous, ces dispositions sont contraires à la législation européenne sur la TVA. L'amendement a pour objectif de faire bénéficier les navires de l'exonération de la TVA et des taxes sur les produits pétroliers. Or, les directives « TVA » et « produits pétroliers » fixent un cadre qui réserve ces exonérations aux navires de commerce respectant certains critères, ce qui en exclut les navires de plaisance. On ne peut donc faire bénéficier de ces exonérations les navires de plaisance à usage personnel dont il s'agit ici. Ce sous-amendement est donc nécessaire.

Le sous-amendement n° 242 vise à supprimer les alinéas 26 à 28 de l'amendement visant à autoriser la circulation de navires amphibies munis de chenilles sur les plages afin qu'ils accèdent à la mer tout en favorisant cette filière de plaisance. Le principe retenu par la loi littoral est le libre accès des piétons aux plages. Pour des raisons de sécurité, il implique un principe général d'interdiction de circulation des véhicules à moteur admettant des dérogations permanentes pour les véhicules de secours et des dérogations encadrées.

Les dispositions actuelles du code de l'environnement satisfont déjà les besoins de circulation motorisée sur les plages, sous forme d'une autorisation préfectorale qui précise les périodes compatibles avec les autres activités balnéaires et les lieux de circulation, afin d'éviter un affaissement des dunes participant de l'érosion des plages, et édicte des règles de sécurité dans un espace terrestre où la libre circulation motorisée n'est pas autorisée. J'imagine les difficultés posées par l'application des dispositions envisagées dans une circonscription que je connais bien comportant des dunes où les gens se promènent ! Mieux vaut rester dans un cadre très restrictif. Tel est l'objectif du sous-amendement.

Le sous-amendement n° 243 vise à supprimer les alinéas 29 à 35. Il ne semble pas souhaitable de modifier l'économie générale des dispositions encadrant les concessions de plage. L'article L. 432-2 du code de l'urbanisme régit les constructions saisonnières destinées à être périodiquement démontées et réinstallées. Il prévoit que l'autorisation d'urbanisme est caduque si la construction n'est pas démontée à la date prévue. L'amendement propose de ne pas appliquer cette disposition aux installations des exploitations de plage bénéficiant d'un titre d'occupation et d'un agrément préfectoral qui les autorise à être maintenues en place au-delà de la période d'exploitation définie dans la concession.

Cet amendement aurait pour effet de faire bénéficier du régime dérogatoire applicable aux constructions saisonnières, par nature temporaires et démontables, des constructions qui seront finalement pérennes dès lors qu'elles resteront implantées sans interruption quasiment toute l'année. Afin de résoudre ces difficultés, je suggère d'en rester au droit positif et au statu quo compte tenu des enjeux actuels. Nous avons renoncé à modifier le décret relatif aux concessions de plage, car l'expérience a montré que les enjeux sont très difficiles à maîtriser. Les demandes des élus locaux et des associations sont parfois complètement contradictoires. Le droit actuel a au moins le mérite d'être connu et respecté. Il repose sur des principes qui méritent eux aussi d'être respectés.

Pour le reste, le Gouvernement accepte de s'inscrire dans la démarche que propose l'amendement déposé par M. le rapporteur, qui a le mérite de fixer les orientations. Les autres dispositions n'appellent pas de commentaire. Compte tenu de l'importance des quatre sous-amendements, c'est sous réserve de leur adoption que le Gouvernement s'inscrira dans la démarche de M. le rapporteur en émettant un avis favorable à l'amendement qu'il a présenté.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Je tiens à rassurer M. le secrétaire d'État: le texte précis de l'amendement ne mentionne les véhicules à chenilles que pour leur permettre d'accéder à une cale de mise à l'eau. Il ne s'agit pas du tout d'organiser un mini Paris-Dakar dans les dunes du Pilat ou sur les belles plages des Landes! J'essaie de trouver des solutions à des problèmes. Il existe une homologation pour naviguer en mer, une autre pour rouler sur terre, et la jonction que constitue la cale de mise à l'eau n'est pas traitée. Je soulève des questions. Il s'agit d'un vrai problème. Il ne s'agit pas du tout de se lancer dans des gymkhanas sur les plages!

À propos de la loi littoral et du caractère démontable des installations, je partage votre souci, comme vous l'avez vous-même reconnu. Nous avons souvent discuté de la complexité du décret relatif aux concessions de plage, mais aussi des nombreux problèmes juridiques qu'il pose pour quiconque qui comme vous, monsieur le secrétaire d'État, a été maire d'une commune littorale. Nous devons bien aborder ce sujet. Il me semblait sensé de laisser en place une installation pour la durée d'une concession, ce qui n'abolit en rien l'obligation de la démonter à la fin de la concession et de remettre les lieux en l'état. Il s'agit de petites propositions visant à améliorer la situation et à assouplir les procédures. Nous y reviendrons.

J'accepte les sous-amendements du Gouvernement, afin que nous puissions travailler sereinement sur l'article 12. Je vous remercie de la confiance que vous me témoignez en reconnaissant l'importance de l'amendement, monsieur le secrétaire d'État. Vous avez raison, il constitue quasiment une mini-proposition de loi dans la proposition de loi! Il faut selon moi envisager la révision de la loi de 1903 afin de conférer un statut aux bateaux abandonnés dans les marinas. Ceux qui ont la charge de leur exploitation, en particulier les élus locaux, en font la demande récurrente afin d'en retirer certains bateaux. J'espère avoir l'occasion d'aborder la fameuse responsabilité élargie des producteurs, ou en tout cas la filière de déconstruction nautique sous cette forme également.

(Les sous-amendements n° 244, 241, 242 et 243, successivement mis aux voix, sont adoptés.)

(L'amendement n° 233 rectifié, sous-amendé, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Moreau, pour soutenir l'amendement n° 57 rectifié.

M. Yannick Moreau. Il est défendu.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement est satisfait.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Sur le principe, je suis assez favorable à la possibilité de mettre en œuvre une procédure de déchéance de propriété des navires abandonnés. Toutefois, il est nécessaire de bien évaluer les conséquences de cet article additionnel. Le Gouvernement proposera éventuellement des modifications au cours de la navette. Pour l'heure, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement semble satisfait par l'amendement n° 233 rectifié, et je voudrais éviter que nous nous retrouvions avec deux rédactions concurrentes. Je vous demande donc de le retirer, monsieur Moreau.

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Moreau.

M. Yannick Moreau. Je ne suis pas certain que cet amendement soit satisfait. Puisque nous sommes tous d'accord sur le principe, adoptons-le, et nous réglerons les problèmes plus tard!

(L'amendement n° 57 rectifié est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 184.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à étendre aux collectivités et territoires d'outre-mer les dispositions du chapitre IV.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le droit applicable aux jeux à bord des navires immatriculés au registre international français est déjà opposable aux résidents des collectivités d'outre-mer. Cet amendement étant satisfait, je demande à M. le rapporteur de bien vouloir le retirer. À défaut, j'y donnerais un avis défavorable.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 184 est retiré.)

Article 12 bis

Mme la présidente. La parole est à M. Patrice Carvalho, pour soutenir l'amendement n° 190.

M. Patrice Carvalho. Après plusieurs années de débat, les sociétés françaises de sécurité privée sont parvenues à devenir officiellement fréquentables et les navires peuvent désormais être protégés en mer par des mercenaires privés pour compenser le désengagement de la marine nationale.

Nous sommes, depuis le départ, très réservés sur l'opportunité de confier des missions régaliennes à ces entreprises privées de protection des navires. C'est une question de souveraineté. La défense du territoire national maritime et la protection des navires français contre les pirateries relève de l'action de la marine nationale. L'État doit assurer la sécurité de ses ressortissants par ses propres moyens de défense.

Nous devons également pouvoir lutter contre la pêche illégale avec nos propres moyens de surveillance. La détection et la lutte contre les dégazages sauvages nécessitent des moyens pour l'action de l'État en mer et pour les douanes.

En conséquence, nous ne pouvons que demander la suppression de l'article 12 *bis*, qui vise à assouplir les règles de recours aux sociétés privées de sécurité en prolongeant de six à douze mois le délai pendant lequel une telle société peut bénéficier d'une autorisation d'exercice provisoire, avant d'obtenir sa certification auprès du Conseil national des activités privées de sécurité.

(L'amendement n° 190, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

(L'article 12 bis est adopté.)

Article 12 *ter*

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 119.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Amendement rédactionnel.

(L'amendement n° 119, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 121.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à compléter l'article 12 *ter*, afin de mieux couvrir les besoins du pays en matière de flotte de commerce en période de crise. Les moyens de communication visent en particulier les navires câbliers et les services et travaux maritimes concernent notamment le remorquage.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Sagesse.

(L'amendement n° 121 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 120.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Il est rédactionnel.

(L'amendement n° 120, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

*(L'article 12 *ter*, amendé, est adopté.)*

Après l'article 12 *ter*

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 227.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Pour l'exercice de ses missions, la direction générale de l'énergie et du climat doit pouvoir avoir connaissance de données économiques individuelles détenues par la direction générale des douanes et droits indirects. Ces informations permettent notamment la gestion et le contrôle de l'obligation de pavillon sur les mises à la consommation de produits pétroliers, la gestion, le contrôle et la mise à disposition des stocks stratégiques de produits pétroliers, le contrôle des volumes de biocarburants incorporés dans les carburants, le suivi et le contrôle des déclarations réalisées pour les fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

L'insertion d'une disposition législative au code des douanes est nécessaire pour déroger au secret professionnel auxquels sont soumis les agents de la direction générale des douanes et droits indirects. Tel est l'objet de cet amendement.

(L'amendement n° 227, accepté par la commission, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 124 rectifié.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à compléter une disposition adoptée dans la loi de transition énergétique, modifiant la fameuse loi de 1992. Il s'agit d'un élément stratégique pour la marine de commerce, sur lequel nous travaillons depuis des années et qui avait été considéré comme une urgence au début du quinquennat. Fait assez rare pour être souligné, cette position bénéficie du soutien de la communauté des armateurs comme des syndicats. Il s'agit de garder à terme des marins capables d'embarquer sur des navires de transport de produits pétroliers bruts ou raffinés.

La première rédaction, issue de la loi de transition énergétique, créait quelques flous, qui se retrouvent dans les discussions autour de la rédaction du décret. Cet amendement vise à faciliter cette dernière et à satisfaire l'ensemble des parties prenantes.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le Gouvernement est totalement défavorable à cet amendement ! Je précise à la représentation nationale que le décret d'application de la loi de transition énergétique modifiant la loi de 1992 a été signé ce soir par Michel Sapin, Ségolène Royal et moi-même.

On peut discuter de la mise en application des principes retenus dans la loi : une fois le décret publié et appliqué, nous verrons dans la pratique si les interrogations qui existent aujourd'hui sont fondées. Nous nous accordons tous sur les objectifs, mais nos avis divergent quant au dispositif juridique à privilégier pour les atteindre, notamment le niveau de contrainte que l'on peut inscrire dans le texte tout en respectant les obligations communautaires. J'estime que la rédaction du décret que nous venons de signer permet tout à la fois de respecter ces contraintes et de parvenir à ces objectifs.

Il serait de mauvaise politique de remettre en cause la loi ce soir, alors que le décret vient d'être signé et qu'il sera publié au *Journal officiel* demain ou après-demain. En conséquence, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, merci de nous apprendre que le décret vient d'être signé. Quelle incroyable coïncidence ! *(Sourires.)*

Nous partageons les mêmes ambitions, et je vous avais annoncé en commission que je serais vigilant sur la suite des discussions sur le décret – lequel, je me dois de le dire pour la bonne information de la représentation nationale, a été rejeté deux fois par le Conseil supérieur de la marine marchande. Je jouerai le rôle de « poil à gratter » afin que nous puissions aboutir. La représentation nationale doit avoir conscience de la réalité de l'embarquement des marins français à bord des pétroliers ou des petits pétroliers transporteurs de produits raffinés. Les majors pétrolières imposent leur Matrix, qui rend plus difficile l'embarquement de marins sans expérience sur certains postes techniques. L'enjeu

concerne à la fois la filière, dans son entier, et notre indépendance stratégique : en cas de conflit, il est important que des marins puissent armer ces navires.

Les enjeux du débat doivent être posés, et chacun doit être informé. Je suis ravi que nous ayons progressé sur le décret, mais je reste vigilant quant aux travaux pratiques ! Je retire mon amendement.

(L'amendement n° 124 rectifié est retiré.)

Mme la présidente. Je vous invite, monsieur le rapporteur, à soutenir l'amendement n° 234.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à permettre le contrôle d'identité des personnes présentes à bord d'un navire faisant usage de son droit de passage inoffensif dans les eaux territoriales et sollicitant l'entrée dans un port français, dans l'objectif de prévenir une atteinte grave à la sécurité des biens et des personnes.

L'amendement vise à créer un régime de fouille de sûreté, non destructrice, de l'intérieur et de l'extérieur des navires, aux fins de recherche d'armes ou d'explosifs. La recherche dans les locaux d'habitation ou affectés à un usage privé est très encadrée et son régime serait dorénavant similaire à celui applicable aux contrôles effectués par les agents des douanes dans le cadre de leur mission.

Avec cet amendement, nous inaugurons une série d'amendements liés à la prévention du terrorisme. Sur ces problématiques, le monde maritime doit se mettre à la page !

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Le Gouvernement partage bien évidemment l'objectif du rapporteur. L'amendement vise à permettre à des officiers de police judiciaire d'arraisonner un navire et de procéder au contrôle à bord, lorsque ce navire se situe dans les eaux territoriales et se trouve en route vers un port français.

À ce jour, ces prérogatives ne sont exercées que dans les limites administratives des ports et des eaux intérieures. Le Gouvernement a saisi le Conseil d'État, et les réponses qu'il nous a fournies nous amènent à vous demander de retirer cet amendement.

Sachant qu'il partage l'objectif, le Gouvernement s'engage à vous proposer, d'ici la lecture au Sénat, une rédaction tenant compte des observations du Conseil d'État. Au bénéfice de cet engagement, je vous demande de bien vouloir retirer cet amendement.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Je retire l'amendement.

(L'amendement n° 234 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 236.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Nous avons, en 2014, réfléchi à une politique de lutte contre la piraterie et instauré un dispositif assez souple qui permet de prendre des décisions par arrêté, après avis d'un comité réunissant l'ensemble des parties prenantes.

Cet amendement tend à répliquer le dispositif en matière de lutte contre le terrorisme. Malgré quelques ajustements nécessaires, la philosophie reste la même : réactivité, travail en commun avec les personnes intéressées. Nous devons aussi nous protéger du terrorisme dans le domaine maritime.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Avis favorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Philippe Folliot.

M. Philippe Folliot. Cet amendement est très important, car la menace peut surgir de partout, y compris de la mer. Cette disposition serait très utile pour les entreprises de services de sécurité et de défense, les ESSD. Le groupe UDI y est favorable.

(L'amendement n° 236 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 132.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement vise à étendre au transport maritime le dispositif, bientôt mis en œuvre au niveau du transport aérien, de recueil et de traitement des données figurant sur les cartes d'embarquement, des données collectées à partir des bandes à lecture optique des documents de voyage et de celles dites PNR.

Le sujet est récurrent au niveau européen, et nous devons nous caler sur la pratique du transport aérien.

(L'amendement n° 132, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'État, pour soutenir l'amendement n° 228.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Cet amendement technique tend à répondre à un vide juridique, ou du moins à une situation que l'on ne peut traiter aujourd'hui qu'au cas par cas, par dérogation, ce qui n'est pas satisfaisant.

Il est en effet devenu nécessaire d'encadrer la navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires pour contribuer au développement économique du secteur fluvial, tout en confortant la sécurité de la navigation.

Nous devons poser un cadre législatif précis afin de fixer des règles permanentes qui s'appliquent à tout le monde.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Avis très favorable.

(L'amendement n° 228 est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 125.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement tend à faire supporter les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires aux autorités portuaires, mais aussi aux exploitants bénéficiaires.

(L'amendement n° 125, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 128.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Amendement de précision.
(*L'amendement n° 128, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 130.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement porte sur la sûreté portuaire, qui constitue aujourd'hui un vrai sujet, notamment à Calais. Il tend à étendre le droit de visite des officiers de police judiciaire, des agents des douanes et des agents agréés pour cette tâche, aujourd'hui limité aux zones d'accès restreint des ports, aux navires, personnes, bagages, marchandises et véhicules se trouvant embarqués à bord des navires à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté.

(*L'amendement n° 130, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 134.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement tend à donner une base légale à l'usage des fichiers utiles à la prévention du terrorisme dans le domaine de la sûreté portuaire, pour les agents de sûreté des ports et des installations portuaires, les organismes de sûreté habilités et leurs experts ainsi que les agents chargés des visites de sûreté.

(*L'amendement n° 134, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 131.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement concerne les sanctions, toujours dans le domaine de la sûreté portuaire.

(*L'amendement n° 131, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Leroy, rapporteur, pour soutenir l'amendement n° 122.

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cet amendement tend à compléter le dispositif de lutte contre les intrusions dans les zones portuaires non accessibles au public, dites zones d'accès réservé – ZAR.

Ce dispositif, proportionné, est cohérent avec les mesures prévues à l'article L.2242-4 du code des transports pour sanctionner les intrusions dans les ZAR ferroviaires.

Vous le savez, il se pose aujourd'hui un problème de coexistence entre la ZAR portuaire et la ZAR ferroviaire de Calais liée à la présence du tunnel sous la Manche.

(*L'amendement n° 122, accepté par le Gouvernement, est adopté.*)

Avant l'article 13

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Auroi, pour soutenir l'amendement n° 214.

Mme Danielle Auroi. Cet amendement tend à clarifier l'octroi des aides accordées au secteur de la pêche. Je sais que le sujet est sensible, mais ce n'est pas une raison pour le taire.

Les aides accordées au secteur de la pêche s'élèvent à environ 1 milliard d'euros par an, soit le poids du secteur de la pêche dans notre PIB.

Le problème n'est pas tant le fait que le secteur soit fortement subventionné que le manque de transparence dans l'allocation de ces subventions. Si nous souhaitons favoriser une pêche durable et créatrice d'emplois, il est nécessaire d'orienter les aides au secteur de la pêche, ce qui nécessite de disposer d'un panorama général des subventions accordées.

Il y a quelques années, la Cour des comptes nous avait alertés, dans un rapport qui n'a pas été rendu public, sur la dérive des fonds publics alloués à la pêche. La Cour avait notamment émis trois critiques. D'une part, les aides consenties ne sont pas cohérentes au regard des objectifs de développement durable. Elles ont accru les capacités de pêche, et donc imposé une pression excessive sur un certain stock de poissons. Par ailleurs, les aides ne sont pas centralisées, et il n'est pas possible d'en avoir une image claire. Enfin, les subventions sont supérieures au chiffre d'affaires si l'on inclut les aides à la protection sociale.

Notre amendement vise donc à rendre publiques les subventions accordées par l'État à ce secteur.

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Avis défavorable. Nous disposons déjà d'un grand nombre d'informations sur le secteur de la pêche dans le cadre de la discussion du projet de loi de finances.

Par ailleurs, la situation a évolué au niveau européen, avec le Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, le FEAMP, ainsi que l'implication des régions.

Pour toutes ces raisons, la remise de ce rapport me semble compliquée, d'autant que nous disposons déjà de nombreuses données.

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Avis particulièrement défavorable. Il se dégage de cet amendement une forme de suspicion absolument inacceptable et choquante.

M. Philippe Le Ray. Très bien !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Vous ne pouvez pas lancer ainsi, dans le débat public, un chiffre d'1 milliard ! Ou bien expliquez-vous ! À quoi correspond-il ? Je vais vous le dire, moi : dans ce milliard, vous comptez les 900 millions de déficit de l'organisme de gestion du système de retraite des marins, l'ENIM. Votre raisonnement est aussi sérieux que celui qui consisterait à invoquer le déficit de la Sécurité sociale pour mettre en cause un secteur d'activité. Comment peut-on parler ainsi ? Malheureusement, des gens pourraient retenir ce chiffre. Ce n'est pas acceptable.

Tout ce qui concerne la pêche est transparent. Pour l'essentiel, les aides correspondent à des contreparties à des crédits européens.

Que vous ayez une mauvaise image de la pêche est une chose, mais que vous véhiculiez ce type d'argument et cette suspicion permanente n'est pas acceptable. N'oubliez pas les gens qui sont derrière ces chiffres, qui vivent de ce métier difficile tout en respectant les règles.

M. Gilles Lurton. Très bien !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. Savez-vous que le nombre de pêcheurs est passé de 40 000 à 20 000, que la politique commune de la pêche a permis de porter aux deux tiers le taux des espèces qui sont au rendement maximum durable ? Cette politique fonctionne, non pas grâce à un système policier mais parce que des pêcheurs, par une démarche pédagogique, ont accepté de s'engager dans cette voie.

Croyez-vous que tout soit facile aujourd'hui ? Croyez-vous qu'il soit évident de demander aux pêcheurs – à l'exception des petits – de ne pas sortir, pour les uns pendant deux mois, pour les autres pendant six mois, parce que le stock de bars pose problème ?

Malgré tout, il est fort probable qu'ils préfèrent avoir en face d'eux des personnes qui respectent leur métier et ont conscience de leurs efforts, plutôt que de travailler dans un climat délétère de suspicion permanente.

Une démarche comme la vôtre ne nous aide pas à soutenir un secteur très important pour la France. Ses professionnels doivent être respectés, car ils s'inscrivent tous, d'une manière générale, dans le cadre de la politique commune de la pêche. Vous devriez les défendre plutôt que nourrir la suspicion. Franchement, vous devriez être à nos côtés pour soutenir ce secteur essentiel et hautement respectable ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, républicain et citoyen et sur les bancs du groupe Les Républicains.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Auroi.

Mme Danielle Auroi. Votre réponse est polémique, monsieur le secrétaire d'État. Je ne savais pas que la transparence était polémique. Ce ne sont pas les petits pêcheurs que nous visons. Au contraire, nous avons travaillé avec eux ! La ressource halieutique diminue partout, et vous pourrez dire à vos enfants et petits-enfants qu'ils ne pourront bientôt plus manger de poisson !

Vous savez fort bien qu'au travers de cet amendement, nous visons les grands bateaux industriels, et ils ne sont pas si nombreux en France.

J'ai bien entendu votre remarque, mais je trouve la critique et l'accusation faciles, si ce n'est dures, voire déplacées à l'égard de ceux qui défendent le droit des générations futures à manger, elles aussi, du poisson.

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Moreau.

M. Yannick Moreau. Nous en arrivons à un moment clé de la soirée ! Ce sont votre suspicion et vos accusations qui sont polémiques, madame Auroi ! M. le secrétaire d'État a mille fois raison, et ce fut sans doute sa meilleure intervention de la soirée. Merci encore, monsieur le secrétaire d'État, de vous être fait le porte-parole de la pêche artisanale française, avec des mots justes.

Votre intervention, madame Auroi, témoigne d'une méconnaissance totale de la pêche artisanale française.

(*L'amendement n° 214 n'est pas adopté.*)

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la proposition de loi pour l'économie bleue ;

Nouvelle lecture de la proposition de loi visant à renforcer la lutte contre le système prostitutionnel et à accompagner les personnes prostituées.

La séance est levée.

(*La séance est levée, le mercredi 3 février, à zéro heure quarante-cinq.*)

La Directrice du service du compte rendu de la séance de l'Assemblée nationale

CATHERINE JOLY



ABONNEMENTS

| NUMÉROS d'édition | TITRES | TARIF abonnement France (*) |
|-------------------|--|-----------------------------|
| | | Euros |
| | DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE | |
| 03 | Compte rendu..... 6 mois | 103,90 |
| 33 | Questions..... 6 mois | 76,95 |
| | DÉBATS DU SÉNAT | |
| 05 | Compte rendu..... 6 mois | 93,40 |
| 35 | Questions..... 6 mois | 55,85 |
| 85 | Table compte rendu..... | 19,80 |

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

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

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

(*) Arrêté du 8 décembre 2014 publié au *Journal officiel* du 10 décembre 2014

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : 01-40-58-75-00 – Accueil commercial : 01-40-15-70-10 – Télécopie abonnement : 01-40-15-72-75

Prix du numéro : 3,90 €
(Fascicules compte rendu et amendements)