

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

XIII^e Législature

SESSION ORDINAIRE DE 2007-2008

113^e séance

Séance du mercredi 30 janvier 2008



Compte rendu intégral

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



**JOURNAUX
OFFICIELS**

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

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. BERNARD ACCOYER

1. Questions au Gouvernement (p. 620).

BIOCARBURANTS (p. 620)

MM. Stéphane Demilly, Éric Woerth, ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique.

MINI-SOMMET ÉCONOMIQUE DE LONDRES (p. 620)

Mmes Sophie Delong, Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi.

DÉBAT SUR LA SITUATION ÉCONOMIQUE (p. 621)

M. Michel Issindou, Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi.

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE (p. 622)

M. Jean-Paul Lecoq, Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi.

LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE (p. 623)

Mme Nicole Ameline, M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables.

POLITIQUE AGRICOLE COMMUNE (p. 624)

MM. Rémi Delatte, Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche.

POUVOIR D'ACHAT DES RETRAITÉS (p. 625)

Mme Dominique Orliac, M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité.

POLITIQUE DE RECHERCHE (p. 625)

M. Jean-Claude Mathis, Mme Valérie Pécresse, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

PSYCHIATRIE ET PRISE EN CHARGE DES AUTISTES (p. 626)

M. Jacques Gasperrin, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

POLITIQUE DE DÉFENSE (p. 627)

MM. Bernard Cazeneuve, Roger Karoutchi, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement.

RÉFORME DU STATUT DE L'ARBITRE (p. 628)

MM. Bernard Depierre, Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports.

FRANCHISES MÉDICALES ET VICTIMES DE L'AMIANTE (p. 629)

M. Patrick Roy, Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

PRÉSIDENTE DE M. MARC LE FUR

2. Nomination d'un député en mission temporaire (p. 630).

3. Nationalité des équipages de navires (p. 630).

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques.

EXCEPTION D'IRRECEVABILITÉ (p. 635)

MM. Daniel Paul, Jean Gaubert, Marc Vampa, Thierry Mariani, Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques.

QUESTION PRÉALABLE (p. 637)

MM. Frédéric Cuvillier, le rapporteur, le secrétaire d'État, Daniel Paul, Jean Gaubert, Thierry Mariani, Marc Vampa.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 643)

MM. Thierry Mariani,

Jean Gaubert,

Daniel Paul,

Marc Vampa,

René Couanau,

Mmes Marylise Lebranchu,

Catherine Coutelle.

PRÉSIDENTE DE M. MARC LAFFINEUR

Mme Catherine Coutelle.

M. le secrétaire d'État.

Mme Marylise Lebranchu, M. le secrétaire d'État.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 653)

Avant l'article 1^{er} (p. 653)

Amendement n° 3.

Article 1^{er} (p. 653)

Amendement n° 4.

Amendement n° 9 : MM. le secrétaire d'État, le rapporteur, Mme Marylise Lebranchu, MM. Daniel Paul, le président de la commission.

Amendement n° 10.

Article 2 (p. 654)

Amendements n°s 6, 12, 13.

Article 3 (p. 655)

Amendement n° 7.

Article 4 (p. 655)

Amendement n° 11.

Article 5 (p. 655)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 655)

4. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 655).

PRÉSIDENCE DE M. BERNARD ACCOYER

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

1

QUESTIONS AU GOUVERNEMENT

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

Nous commençons par une question du groupe Nouveau Centre.

BIOCARBURANTS

M. le président. La parole est à M. Stéphane Demilly.

M. Stéphane Demilly. Ma question s'adresse au ministre d'État, Jean-Louis Borloo. Elle porte sur la cohérence de la politique française en matière de biocarburants.

Depuis quelques mois, des nuages noirs s'amoncellent au-dessus de la filière française du biocarburant : multiplication d'articles de presse et de reportages hostiles reposant sur une argumentation très souvent fallacieuse, renvoi, à l'issue du Grenelle de l'environnement, à une énième étude sur l'intérêt écologique du biocarburant, coupes claires dans la défiscalisation accordée et, cerise sur le gâteau, application aveugle d'un malus aux véhicules flexfioul.

Tout cela est incohérent et dévastateur.

C'est incohérent, tout d'abord, car cela va à l'encontre des engagements pris par les pouvoirs publics depuis quelques années, que ce soit les engagements européens avec la directive de 2003 sur les niveaux d'incorporation ou les engagements nationaux. Je ne citerai, pour exemple, que ceux pris par l'État pour promouvoir le super éthanol E85 à la suite du travail de la commission Prost.

C'est incohérent de toute évidence, mais c'est également dévastateur car c'est au moment où la filière vient d'investir un milliard d'euros et prend son envol qu'on décide brutalement de lui couper les ailes.

Pourtant, les choses sont claires. La seconde génération de biocarburants ne réussira que si nous assurons d'abord le succès de la première.

Avec cette valse-hésitation, qui est plutôt d'ailleurs un tango avec un pas en avant et deux pas en arrière, c'est l'éthanol brésilien qui, de toute évidence, sera le grand gagnant de la situation.

Au moment où le baril de pétrole flirte régulièrement avec les 100 dollars, ma question est extrêmement simple, et je vous la pose en ayant bien en tête les déclarations du Président de la République sur le biocarburant pendant la campagne électorale : êtes-vous oui ou non favorable à un soutien clair, durable et cohérent aux biocarburants et, si oui, comment ferez-vous pour corriger le tir dans les semaines qui viennent ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Nouveau Centre et sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Éric Woerth, ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique.

M. Éric Woerth, ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique. Je sais, monsieur le député, que vous êtes un très sérieux défenseur des biocarburants, le Gouvernement aussi. Oui, nous sommes favorables à leur développement. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe Nouveau Centre.*) C'est une priorité à long terme pour notre pays, comme nous avons su le montrer au cours des derniers mois. C'est un moyen de développer l'indépendance énergétique de notre pays, à laquelle vous êtes, je le sais, particulièrement attentif. C'est un moyen d'assurer des débouchés industriels à nos agriculteurs et de lutter efficacement contre les émissions de gaz à effet de serre.

À l'issue du Grenelle de l'environnement, Jean-Louis Borloo a confié à l'ADEME et à l'Institut français du pétrole une mission d'étude sur le bilan environnemental complet des biocarburants de première génération. Il faut en effet savoir de quoi l'on parle.

La loi de finances pour 2008 et la loi de finances rectificative pour 2007 ont aussi été très claires en maintenant un régime très attractif en faveur des biocarburants. La formule retenue tient compte de l'augmentation du prix des matières premières agricoles, mais également du cours du pétrole. J'ai appelé avec Jean-Louis Borloo à une réunion pour en examiner à nouveau le contenu. Son application revient à réduire la TIPP par hectolitre de 27 euros pour l'éthanol et de 22 euros pour la filière biodiesel. Tous les investissements réalisés restent rentables.

La dépense fiscale pour la filière en 2008 sera d'un tiers supérieure à ce qu'elle était en 2007, 900 millions d'euros au lieu de 600 millions.

Nos objectifs d'incorporation des biocarburants sont garantis par cette dépense fiscale mais aussi par une obligation dont le non-respect est sanctionné par un supplément de TGAP.

Le Gouvernement mène donc vraiment une politique fiscale incitative claire en faveur du biocarburant.

Pour le super éthanol E 85 également, le groupe Nouveau Centre a été entendu.

Je réaffirme donc la volonté du Gouvernement d'être très clair vis-à-vis de la filière biocarburants et d'aider à son développement. (*Applaudissements sur de nombreux bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

MINI-SOMMET ÉCONOMIQUE DE LONDRES

M. le président. La parole est à Mme Sophie Delong, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

Mme Sophie Delong. Ma question s'adresse à Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi.

Plusieurs députés du groupe de la Gauche démocrate et républicaine. Madame la marquise !

Mme Sophie Delong. Hier, à Londres, madame la ministre, cinq des principaux dirigeants européens se sont réunis pour un mini-sommet économique, au lendemain des bouleversements majeurs sur la scène internationale de la finance.

Ils se sont voulus rassurants. En dépit des récentes turbulences financières, ils ont précisé que les fondamentaux des économies européennes restaient solides avec l'emploi qui continue d'augmenter.

Les cinq responsables ont examiné les moyens de mieux faire face à la tourmente financière. Ils ont affiché leur unité pour affirmer la nécessité d'une meilleure coordination des régulateurs des différents pays. C'est aussi unis qu'ils ont appelé à une plus grande transparence des marchés, des institutions et des instruments financiers.

Comme l'a déclaré le Président de la République, le manque de transparence ne doit pas mettre en cause la croissance dont la France a tant besoin pour l'emploi. Le Président souhaite également que ce sommet soit la base des discussions et des actions futures entreprises avec nos alliés et avec ceux qui font l'économie mondiale.

Madame le ministre, la stabilité des outils financiers européens est une nécessité. Alors que les ministres des finances du G7 doivent se réunir la semaine prochaine à Tokyo, pouvez-vous nous dire quel rôle doit jouer la France ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

M. le président. La parole est à Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi.

Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Depuis le 16 août 2007, madame la députée, la France est à la manœuvre et prend l'initiative sur les questions de transparence, de gouvernance et de régulation. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Dès le 16 août, le Président de la République a demandé à Mme la Chancelière Merkel de se saisir de ces questions. Nous avons poursuivi ces initiatives au sein de l'ECOFIN et de l'Eurogroupe et auprès du Fonds monétaire international, et, chaque fois, porté la voix de la France sur ces trois sujets.

Lors du sommet qui s'est tenu hier à Londres...

M. Henri Emmanuelli. Il était nul !

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. ... et qui réunissait le Président de la République, la Chancelière allemande, M. Gordon Brown et M. Romano Prodi, ainsi que M. Barroso, le Président de la Commission européenne, l'ensemble de ces partenaires, qui représentent 70 % du PNB européen, ont réalisé des avancées.

En matière de transparence, collectivement, ce qui n'était pas vraiment le cas jusqu'à présent, ils ont incité l'ensemble des opérateurs bancaires à divulguer en toute transparence l'ensemble de leurs provisions pour pertes.

En matière de régulation, les Britanniques se sont ralliés à la cause que nous défendons concernant les agences de notation, à savoir la nécessité d'un enregistrement, comme aux États-Unis.

M. Henri Emmanuelli. Arthur Andersen !

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Il leur est également demandé de proposer un certain nombre de règles de pratiques de place concernant les conflits d'intérêt. Il n'est pas acceptable, en effet, qu'elles contribuent au placement de produits financiers tout en participant à leur notation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

En matière de gouvernance, nos partenaires ont également fait des avancées. Pour la première fois dans un communiqué, les Allemands et les Anglais nous rejoignent pour demander un superviseur européen et une régulation au niveau des superviseurs pour parvenir à plus de transparence.

C'est pour éviter des incidents tels que ceux qui ont eu lieu en Allemagne, en Grande-Bretagne et, plus récemment, près de chez nous que nous souhaitons défendre ardemment ces propositions. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

DÉBAT SUR LA SITUATION ÉCONOMIQUE

M. le président. La parole est à M. Michel Issindou, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Michel Issindou. Ma question s'adresse à M. le Premier ministre.

La France va mal. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) Les Français ont le moral dans les chaussettes selon une enquête récente. Ils sont en train de réaliser que vos mesures de juillet dernier, 15 milliards d'euros généreusement distribués aux plus aisés (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*), n'ont produit aucun effet sur leur pouvoir d'achat, pas plus d'ailleurs que la séance de rattrapage du mois de décembre.

Non seulement ils n'ont pas le moral mais, depuis hier, ils ne comprennent plus rien à votre politique. En effet, ici même, vous affirmiez qu'il n'y aurait pas de plan d'austérité après les municipales et, dans le même temps, un de vos ministres reparle de TVA sociale et, pour ajouter au trouble ambiant, M. Woerth a dit hier soir que les caisses de l'État étaient plus vides que vides. (« Alors ? » sur de nombreux bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.) Que signifie cette expression fort inquiétante ?

En fait, la situation est si grave que l'on sent venir un printemps qui déchant, avec un plan d'austérité, pourtant évitable si vous acceptez de revoir votre politique et d'écouter enfin nos propositions sur les retraites, le SMIC, la prime pour l'emploi.

M. Philippe Briand. Vous n'avez pas de programme !

M. Michel Issindou. Monsieur le Premier ministre, les Français ont le droit de savoir. Vous parlez souvent de transparence. C'est le moment de la mettre en pratique.

Compte tenu de cette crise profonde du pouvoir d'achat, de ces perspectives de croissance pour le moins moroses et de l'irréalisme de votre budget pour 2008, vous devez un débat à la représentation nationale sur la situation économique et financière de notre pays. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Ma question est limpide et fait écho à celle de Jean-Marc Ayrault hier : allez-vous oui ou non porter le débat dans l'hémicycle avant les élections municipales ? Nous attendons

de vous une réponse tout aussi limpide. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et sur quelques bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Monsieur le député, ce n'est pas parce que vous chantez toujours la même chanson qu'elle sonne plus juste. Elle sonne faux. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et sur plusieurs bancs du groupe Nouveau Centre.*)

Vous passez votre temps à répéter que nous dépensons 15 milliards d'euros pour les riches, mais pourquoi ne parlez-vous pas du chômage qui baisse, des heures supplémentaires qui marchent (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire*)...

M. Julien Dray. Donnez-nous un seul exemple !

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. ... et du fait que 94 % du financement de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat est consacré à tous les Français ? Les heures supplémentaires, le crédit d'impôt sur les intérêts d'emprunt, les abattements sur les droits de succession, cela concerne tous les Français. (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et sur de nombreux bancs du groupe Nouveau Centre.*)

M. Julien Dray. Zéro pointé !

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. En matière de pouvoir d'achat, nous sommes aussi à la manœuvre (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*), et c'est sans doute pour ça que vous ne parlez jamais des 150 euros de prime à la cuve, ni des mesures que nous prenons pour faire baisser les prix grâce à la concurrence, ni de la modification du mécanisme d'augmentation des loyers et des mesures que nous prenons en faveur de l'accession à la propriété. Toutes ces mesures, c'est nous qui les prenons. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et sur de nombreux bancs du groupe Nouveau Centre. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

M. le président. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Jean-Paul Lecoq. Madame la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, une fraude de cinq milliards d'euros place la banque Société Générale sous le feu des projecteurs de l'actualité – et nous ne connaissons peut-être pas encore l'ampleur réelle des pertes, ni le nombre de ceux qui en tiré des profits directs.

Cette affaire est en réalité une expression de la crise profonde de votre système du « tout financier » C'est en effet le système lui-même qui est en cause. C'est lui qu'il faut changer et encadrer, pour le rendre utile à l'emploi, à la croissance (« *Comme en URSS ?* » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire), à la satisfaction des besoins sociaux. Supprimer les franchises médicales, augmenter le pouvoir d'achat : il y a tant de choses à faire !

Car, contrairement à vos affirmations, il y a énormément d'argent dans notre pays, mais seul le capitalisme financier en profite !

Pendant que les banques s'offrent le luxe de perdre des sommes faramineuses sans être pour autant vraiment remises en cause, l'emploi trinque, les salariés souffrent. Je pense aux 595 salariés du site lorrain de la société Mittal, aux 450 de chez Millenium au Havre, aux 3 000 d'Arques, dans le Pas-de-Calais, menacés de licenciement, à ces travailleurs pauvres qui ne peuvent même plus accéder au logement. (« *C'est vrai !* » sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.)

Je pense aux souffrances générées par l'oppression du patronat, qui peut conduire au suicide. (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*) J'en veux pour preuve les huit salariés licenciés pour fait de grève par la verrerie du Havre, dont vous aviez décoré le président-directeur général : l'un d'eux a tenté de mettre fin à ses jours.

Madame la ministre, quand allons-nous, ici, dans notre assemblée, débattre du principe même de ce système financier, des traités européens et des politiques nationales qui l'ont favorisé ?

Quand et comment allez-vous conduire une politique nationale et européenne de l'industrie, de l'emploi, de la formation, de la qualification, propre à répondre aux besoins sociaux et écologiques, dont, enfin, la finance ne sera plus le but ultime ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Je pense moi aussi, monsieur le député, à tous les salariés que vous venez de mentionner.

Plusieurs députés du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. Non !

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Si, messieurs.

Il convient aussi de penser aux 120 000 salariés de la Société Générale ainsi qu'aux clients de cet établissement bancaire de qualité. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) C'est précisément pour cette raison que nous avons tout intérêt, à la fois à l'échelon international et à l'échelon français, à préserver, et, quand elle est absente, à établir la transparence.

M. Frédéric Cuvillier. Un Grenelle de la transparence ?

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Vous pouvez compter que nous agissons dans ce domaine.

C'est pour cette raison que je rendrai lundi au Premier ministre un rapport extrêmement précis. Il sera immédiatement publié et mis en ligne, pour que chaque Français puisse disposer des réponses aux trois questions suivantes : comment les faits se sont-ils réellement déroulés ? pourquoi les contrôles qui auraient dû être mis en place n'ont-ils pas fonctionné ? quels nouveaux contrôles devons-nous mettre en place pour que de tels incidents ne se reproduisent pas ? (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. Julien Dray. Des incidents à cinq milliards d'euros !

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Il faudra également répondre à une question qui n'est pas accessoire de mon point de vue : oui ou non, la banque a-t-elle respecté l'ensemble de la réglementation boursière et bancaire ?

C'est seulement lorsque nous aurons les réponses à ces questions que nous pourrions tirer les conclusions qui nous permettraient de modifier la réglementation bancaire.

En ce qui concerne la politique de l'emploi, de la formation professionnelle et la politique industrielle, nous sommes à l'œuvre. Nous réformons en profondeur le marché de l'emploi, grâce notamment à la fusion de l'ANPE et des ASSÉDIC, qui doit être votée cette semaine.

M. Albert Facon. Tout va très bien, madame la marquise !

M. Frédéric Cuvillier. Allez dans les quartiers voir comment ça se passe !

Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi. Rassurez-vous, je vais sur le terrain.

Des textes relatifs à la formation professionnelle vous seront soumis à l'issue du processus de consultation des partenaires sociaux, selon la méthode qui sera toujours la nôtre : procéder à des consultations et nous assurer que nous répondons bien aux besoins, et ne réglementer qu'ensuite, autant que nécessaire. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et sur quelques bancs du groupe Nouveau Centre.*)

LUTTE CONTRE LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE

M. le président. La parole est à Mme Nicole Ameline, pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

Mme Nicole Ameline. Monsieur le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, une récente étude, rendue publique à Davos, situe la France à un rang tout à fait honorable dans la lutte contre le réchauffement climatique. Parallèlement, le président Barroso a présenté à Bruxelles le plan « Énergie-Climat » européen, qui est particulièrement ambitieux, avec des objectifs précis et importants : réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne par rapport à 1990, ou encore porter à 20 % la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie européenne. À cela s'ajoutent de nouvelles mesures, telles que le paiement de droits à polluer.

Nous mesurons bien, monsieur le ministre, quelle sera la responsabilité de la France sur ces sujets quand elle assurera la présidence du Conseil de l'Union européenne. Les enjeux sont clairs : il faut agir pour un monde plus écologique, jeter les bases d'une croissance nouvelle et construire un système de développement plus respectueux des droits humains, mais aussi de l'environnement.

Jusqu'où la France est-elle prête à aller pour convaincre tous nos partenaires européens de la nécessité de passer de l'ambition à l'action, du constat au projet ? Jusqu'où la France est-elle prête à aller pour convaincre l'industrie européenne, dont on sait qu'elle est responsable de 50 % de ces émissions ? Enfin, comment faire en sorte que la France, et surtout l'Europe, ne soient pas seules sur ces sujets ? comment convaincre le reste du monde qu'en jouant cette carte de l'environnement, nous élaborons le mode de développement le plus juste et le plus équilibré de la planète, voire une éthique du futur ?

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. (*« Et des maisons à 100 000 euros ! » sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. Maxime Gremetz. Des quatre maisons à 120 000 euros !

M. le président. Vous êtes particulièrement actif cet après-midi, monsieur Gremetz ! Calmez-vous quelques minutes, s'il vous plaît.

M. Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. J'aime bien, madame la députée, votre expression d'« éthique du futur », car c'est bien la question qui est posée à l'ensemble de la planète : comment modifier son modèle de croissance, afin que les avancées du progrès respectent notre planète et ses principales sources d'énergie ?

L'Europe se veut exemplaire en la matière, et la France en Europe : notre pays a d'ores et déjà anticipé les ambitions que la Commission vient de publier, puisque ce sont les objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement : faire passer à 20 % la part des énergies renouvelables dans notre consommation totale ; réduire de 14 % nos émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs non couverts par le système d'échange de quotas, ETS, *Emissions trading scheme*.

M. Maxime Gremetz. Nous sommes les meilleurs et le monde l'ignore !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Pour la France et pour l'Europe, la seule façon de convaincre le reste du monde sur l'ensemble de ces sujets est de montrer l'exemple. Tout à l'heure, les parlementaires pourront évoquer avec Dominique Bussereau les 1 500 km de voies supplémentaires de tramway prévus par le groupe de travail. Nous avons signé lundi une convention par laquelle cinq des principaux acteurs du transport aérien français, dont Air France-KLM, les représentants des aéroports et des compagnies aériennes, ont pris l'engagement précis et formel de réduire d'ici 2020, et selon un programme détaillé, de 50 % les émissions de gaz carbonique, de 80 % celles d'oxyde d'azote et de moitié le bruit perçu.

Hier enfin, par une convention similaire, la grande distribution s'est engagée à étudier l'intégration des énergies renouvelables aux bâtiments de commerce, à réduire ses déchets, à favoriser le développement de l'agriculture biologique.

C'est toute la société française qui se met en route. Ainsi les constructeurs font glisser le parc automobile français vers des véhicules émettant moins de GES et économes en énergie.

La seule façon, madame, de persuader le monde, c'est de montrer l'exemple.

M. le président. Merci...

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables. Permettez-moi de terminer en évoquant deux grandes déclarations : la déclaration conjointe signée par la France et l'Inde à l'occasion de la visite du Président de la République dans ce pays...

Un député du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. Ce n'était pas une déclaration d'amour !

M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables... par laquelle, pour la première fois, il s'engage à lutter contre le réchauffement climatique. Une déclaration similaire avait été signée en Chine il y a six semaines, et c'était aussi une première pour ce pays. C'est cela aussi, la dimension internationale de la France

M. Maxime Gremetz. Parlez-nous plutôt de la jachère en Picardie !

M. le président. Pouvez-vous vous calmer quelques minutes, monsieur Gremetz ? (*« Il ne peut pas ! » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Maxime Gremetz. Le ministre ne répond pas !

POLITIQUE AGRICOLE COMMUNE

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

M. Rémi Delatte. Monsieur le ministre de l'agriculture et de la pêche, l'agriculture est un pilier essentiel de notre économie et de l'équilibre de nos territoires. Depuis votre arrivée à la tête de ce ministère, vous avez à plusieurs reprises affirmé votre souhait de bâtir un projet alimentaire, territorial, rural et agricole ; un projet modernisé, qui permette de remettre l'agriculture au cœur de la société. Nous ne pouvons naturellement que vous soutenir dans cette ambition.

Mais cette nouvelle politique agricole française s'inscrit dans un cadre européen et doit être dans le même temps ouverte sur l'international. Ne nous y trompons pas en effet : si les problèmes sont français, c'est à Bruxelles que se discutent et se fixent les règles du jeu. J'en veux pour preuve les nombreuses négociations que vous avez menées ces derniers mois, qui portaient en particulier sur la viticulture, avec l'adoption en décembre de l'accord sur l'organisation commune du marché vitivinicole, la pêche, ou encore les crises sanitaires, telle la fièvre catarrhale ovine.

À cet égard, monsieur le ministre, je tiens à vous remercier de tenir les parlementaires informés des discussions en cours et des décisions prises lors de chaque Conseil des ministres européens de l'agriculture : cela me semble une bonne manière de « reconnecter » le Parlement avec les débats européens.

Au second semestre 2008, au moment où la France présidera l'Union européenne, elle devra mener des discussions cruciales pour l'avenir de notre agriculture, notamment dans le cadre du bilan de santé de la PAC. Il s'agit, pour nous tous, de ne pas manquer ce rendez-vous. La France doit reprendre la main et s'imposer comme force de proposition.

Monsieur le ministre, vous qui savez combien la perspective de cette étape majeure que constitue le « bilan de santé » inquiète nos agriculteurs, pouvez-vous nous dire comment vous préparez ce rendez-vous et quelles sont vos priorités dans les négociations à venir ?

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

M. Michel Barnier, ministre de l'agriculture et de la pêche. Il y a quelques jours, monsieur le député, un grand journal du soir titrait sur le grand retour de l'agriculture.

M. Henri Emmanuelli. Le grand retour de Barnier !

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Nous savons désormais que pour nourrir un monde qui comptera neuf milliards d'habitants, il va falloir produire plus et produire mieux.

M. Henri Emmanuelli. Le grand Barnier !

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. C'est dans ce contexte nouveau que s'ouvre le débat sur l'avenir de la politique agricole européenne.

M. Henri Emmanuelli. Grand par la taille !

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Le contexte de ce débat sera aussi, monsieur Delatte, celui d'un budget européen sécurisé. Je vous rappelle, mesdames et messieurs les députés, que le budget européen contribue à soutenir le secteur agricole français à hauteur de dix milliards d'euros par an.

Ce débat occupera toute l'année 2008, ce qui signifie, monsieur Delatte, que la présidence slovène sera aussi importante que la présidence française.

M. Henri Emmanuelli. Nous allons nous faire massacrer !

M. le ministre de l'agriculture et de la pêche. Vous m'avez demandé de préciser les quelques convictions avec lesquelles nous aborderons ce débat. Nous souhaitons aboutir dès maintenant à une politique agricole européenne plus sûre grâce à des outils de gestion des crises et de stabilisation des marchés, telle l'assurance récolte, dont j'ai, ce matin en Conseil des ministres, proposé la généralisation, prolongeant ce qui avait été accompli par Hervé Gaymard et par Dominique Bussereau.

Nous souhaitons également que la politique agricole relève le défi du développement durable et de la lutte contre le réchauffement climatique, dont les agriculteurs et les pêcheurs sont les premiers à souffrir.

Nous voulons aussi une politique agricole plus équitable. Cela signifie que nous allons redéployer les aides, afin qu'elles tiennent compte de l'amélioration des prix dans certaines filières et pour aider davantage des productions peu favorisées jusqu'ici : je pense notamment à l'élevage ovin, à la production laitière en montagne ou à l'agriculture biologique.

Enfin, monsieur le président, nous allons mener ce débat avec vous. Il s'ouvrira dès les prochains jours, dans chacun des départements de France, dans le cadre de sessions spéciales des chambres d'agriculture, sur la base d'un document où j'en pose les termes et dont vous avez chacun reçu un exemplaire hier. Je vous remercie de bien vouloir me faire connaître vos propositions à ce sujet.

Vous avez évoqué la nécessité de ne pas manquer ce rendez-vous : je vous invite à mon tour à ne pas manquer le rendez-vous de ces sessions spéciales des chambres d'agriculture. Il s'agit, mesdames et messieurs les députés, de préserver la grande politique agricole européenne dont la France a besoin. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

POUVOIR D'ACHAT DES RETRAITÉS

M. le président. La parole est à Mme Dominique Orliac, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

Mme Dominique Orliac. Monsieur le président, je le demande en préalable : aurons-nous, oui ou non, le débat que nous vous réclamons sur l'économie et les finances ? (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Ma question s'adresse à M. le Premier ministre et concerne les grands oubliés du Gouvernement. Je veux en effet évoquer la difficile situation des retraités, qui ne cessent de constater une érosion continue tant de leurs ressources que de leur pouvoir d'achat.

Faut-il rappeler les généreuses promesses en faveur du pouvoir d'achat des retraités qui figuraient dans le programme du candidat Nicolas Sarkozy ? Je n'en citerai que deux : la revalorisation du minimum vieillesse de 27 % en cinq ans et l'augmentation de 54 % à 60 % des pensions de réversion.

Aucune de ces promesses n'a été tenue et aucune action à cette fin n'a même été annoncée, bien que le Président excelle habituellement dans les annonces, presque autant que le candidat dans les promesses.

Mais puisqu'il faut rendre à César ce qui appartient à César – tout particulièrement aujourd'hui (*Sourires*) –, force est de constater qu'il y a bien eu quelques annonces en ce début d'année. Toutefois, ces annonces suscitent incompréhension et colère de la part de ceux qui ont travaillé toute leur vie et touchent aujourd'hui de très faibles retraites. On est bien loin de la potion magique promise pendant la campagne électorale !

En effet, le Gouvernement a annoncé pour 2008 une augmentation des pensions qui se limite à 1,1 % – et encore s'agit-il là de l'unique mesure concernant nos retraités, car le reste ressemble plutôt à une attaque en règle contre eux, qui sont peu enclins à descendre dans la rue.

Ce sont, tout d'abord, les augmentations successives du prix de l'énergie et des carburants, qui alourdissent les postes chauffage et transports, très importants pour les retraités. Si, du reste, le premier de ces deux postes les concerne tous, le second frappe particulièrement nos aînés ruraux. C'est, ensuite, l'entrée en vigueur des franchises médicales. Enfin, vous avez bien tenté de supprimer l'exonération de la redevance audiovisuelle.

Alors que plus de 870 000 retraités perçoivent moins de 817 euros par mois, les retraités réclament désespérément des mesures spécifiques et justes.

Quand, monsieur le Premier ministre, allez-vous cesser de les ignorer ? Quand vous préoccuperez-vous du scandale des retraites agricoles ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) Quand vous attaquerez-vous enfin à la paupérisation des retraités et des personnes âgées ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine. – Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité.

M. Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité. Vous l'avez dit, madame Orliac : rendons à César ce qui est à César. Sur ce sujet comme sur d'autres, on ne vous attribuera certainement pas la palme de la sincé-

rité. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) La vérité, c'est que si vous aviez voulu aborder ce sujet, vous l'auriez fait dans le cadre du projet de loi de financement de la sécurité sociale, et non pas aujourd'hui, pas en retard, pas à rebours. Vous n'êtes pas sincère. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Vous savez aussi pertinemment que, dans la campagne électorale présidentielle, vous n'avez jamais parlé des petites pensions, ni d'augmenter les pensions de réversion. (*Vives protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*) Vous pouvez vous agiter, cela ne fait que montrer que vous nous donnez raison. Regardez-vous : voilà la vérité ! (*Très vives protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Les Français qui nous regardent, les retraités dont vous parlez, voient bien qu'entre votre agitation et les solutions que nous allons leur apporter, il y a tout un monde, toute une différence.

Madame la députée, en politique, on doit tenir ses engagements. (*Exclamations sur plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) J'ai bien conscience que cela vous change ! Tenir ses engagements, c'est par exemple augmenter les pensions de réversion : nous l'avons dit, nous le ferons. C'est également augmenter également le minimum vieillesse, qui se situe à un niveau beaucoup trop bas : nous l'avons dit, nous le ferons. (« 1,1 % ! » et exclamations sur de nombreux bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.)

Nous avons dit également qu'il est de notre responsabilité de garantir le pouvoir d'achat des retraités sur toute l'année 2008 et que nous avons besoin de connaître exactement le niveau de l'inflation. Vous le savez bien, et vous auriez pu le dire. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Mais je veux aussi vous faire une proposition. En matière de retraites, nous savons qu'il faudra prendre des mesures généreuses à prendre, en faveur notamment des retraités les plus modestes, mais aussi des mesures courageuses : nous verrons alors si le Parti socialiste a changé, car, pour le courage, vous n'avez jamais donné le bon exemple. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

POLITIQUE DE RECHERCHE

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

M. Jean-Claude Mathis. Monsieur le président, mesdames et messieurs les ministres, mes chers collègues, ma question s'adresse à Mme Valérie Pécresse, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche. J'y associe Pierre Lasborde, député de l'Essonne.

Madame le ministre, le Président de la République a prononcé lundi 28 janvier, lors de sa visite à l'Université Paris Sud d'Orsay, un discours fondateur sur la recherche (« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche), au cours duquel il a fait des propositions importantes pour moderniser notre système de recherche. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

En effet, si la recherche a souvent été une priorité proclamée, dans les faits, elle a rarement été la préoccupation politique majeure des gouvernants de notre pays.

À l'heure où la place de la France dans la construction de la connaissance humaine est menacée et où nombre de chercheurs vont partir à la retraite, la relève ne semble pas assurée et les métiers de la recherche sont délaissés par les étudiants.

M. Maxime Gremetz. En cinq ans, vous n'avez rien fait !

M. Jean-Claude Mathis. Ce constat est grave quand on sait qu'aujourd'hui une économie dynamique et moderne est une économie qui met en avant la recherche, l'innovation et la connaissance.

Ma question est donc très simple : compte tenu des objectifs énoncés par le Président de la République, quel est le plan d'action que vous comptez mettre en œuvre pour faire de la France un pays à même de relever les défis du XXI^e siècle en termes de recherche et d'innovation ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Plusieurs députés du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. Allô, allô !

M. le président. La parole est à Mme Valérie Pécresse, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Mme Valérie Pécresse, ministre de l'enseignement supérieur et de la recherche. Comme vous l'avez très bien dit, monsieur Mathis, la recherche, ce sont avant tout des hommes et des femmes – des chercheurs, des enseignants chercheurs, et aussi des ingénieurs, des techniciens et tous les personnels de soutien, sans lesquels il n'y aurait pas de bonne recherche.

D'ici 2012, 50 % d'entre eux vont partir à la recherche. Il va falloir les remplacer. Répondre à ce défi démographique est une urgence et une nécessité. Nous devons attirer vers ces métiers de la recherche les meilleurs étudiants, ce qui suppose davantage de reconnaissance, c'est-à-dire d'abord des conditions de travail dignes du XXI^e siècle. Nous savons que 80 % de la recherche se fait actuellement dans des locaux universitaires, souvent vétustes. C'est la raison pour laquelle nous avons lancé dès 2008 un plan exceptionnel, le « plan campus », doté de 5 milliards d'euros, pour rénover nos universités et nos laboratoires.

La reconnaissance, c'est aussi l'effort financier consenti par la nation. Nous allons donc, d'ici 2012, investir 4 milliards d'euros supplémentaires dans notre recherche.

La reconnaissance, ce sont enfin des carrières qui permettent d'explorer les voies de la connaissance dans de bonnes conditions. C'est d'abord un doctorat revalorisé en termes de rémunération et de perspectives – nous avons, à cet égard, franchi une première étape en augmentant l'allocation de recherche de 16 % en 2007. C'est aussi la possibilité qu'offre la loi sur l'autonomie des universités aux enseignants chercheurs de consacrer davantage de temps à leur recherche. C'est enfin la possibilité d'avoir des passerelles renforcées entre les organismes de recherche et les universités. Il faut le dire : l'enseignement et la recherche se nourrissent mutuellement. Nos étudiants doivent être en contact avec nos chercheurs. C'est ainsi que naissent les vocations et c'est pourquoi je demanderai aux organismes de recherche de me faire des propositions en ce sens. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

PSYCHIATRIE ET PRISE EN CHARGE DES AUTISTES

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

M. Jacques Grosperin. Madame la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports, le film de Sandrine Bonnaire intitulé *Elle s'appelle Sabine* expose enfin la situation douloureuse des personnes atteintes d'autisme et de leurs familles, ainsi que la situation difficile de la psychiatrie publique en France.

Ce témoignage, qui montre le parcours de soins d'une jeune femme qui a fait l'objet d'une erreur de diagnostic pendant des années, ne peut que mettre en débat les modalités de prise en charge de l'autisme en France. Il montre aussi l'inadaptation des structures de la psychiatrie publique à des séjours hospitaliers souvent longs et les problèmes des échanges avec les familles, souvent encore, il faut le reconnaître, trop sommaires.

Les services de psychiatrie apparaissent encombrés et l'organisation semble difficile à comprendre pour les patients et, plus encore, pour leurs familles, ce qui ajoute de la souffrance à la souffrance et crée une incompréhension réciproque.

J'ai eu récemment l'occasion de rencontrer des associations d'alternative psychiatrique qui les accompagnent et font sans relâche un travail remarquable sur le terrain, comme Les Invités au Festin, à Besançon.

Pouvez-vous préciser, madame la ministre, ce que compte faire le Gouvernement pour mieux prendre en compte les autismes ? Pouvez-vous aussi, plus largement, préciser quelle est la situation de la psychiatrie en France ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et sur plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. Monsieur le député Grosperin, j'ai été comme vous profondément émue par le témoignage de Mme Sandrine Bonnaire – avec qui j'aurai d'ailleurs un entretien demain –, et cela d'autant plus que la prise en charge de l'autisme est l'un des engagements associatifs continus de ma vie.

La politique du Gouvernement de prise en charge de l'autisme va se déployer en trois directions.

Pour ce qui est, tout d'abord, de la prise en charge spécifique des malades autistes, Xavier Bertrand, ministre du travail, des relations sociales et de la solidarité, et moi-même présenterons au début du mois de mars un plan autisme qui se développera selon plusieurs axes : le dépistage, les bonnes pratiques de soins, la scolarité et l'augmentation du nombre de places en établissements médico-sociaux.

En deuxième lieu, puisque vous m'interrogez sur l'état de la psychiatrie dans notre pays. De fait, nombre de malades autistes sont pris en charge dans des conditions inadaptées. C'est la raison pour laquelle, dans ce secteur de la psychiatrie qui coagule 8 milliards d'euros, le Gouvernement a décidé d'un effort très important avec le plan de santé mentale, qui, évidemment, consacre des crédits élevés à la modernisation des établissements et des équipes : 287,5 millions d'euros pour les équipes, 188 millions d'euros pour la formation et plus de 750 millions d'euros pour la modernisation des structures.

Le troisième volet, enfin, très important est celui des droits des malades hospitalisés pour des raisons de santé mentale et de leurs familles. Nous réexaminerons ainsi cette année, afin de mieux assurer ces droits, la loi du 27 juin 1990 relative aux droits et à la protection des personnes hospitalisées en raison de troubles mentaux et à leurs conditions d'hospitalisation.

Voilà, monsieur le député Groperrin, la politique du Gouvernement en faveur de l'autisme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

POLITIQUE DE DÉFENSE

M. le président. La parole est à M. Bernard Cazeneuve, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Bernard Cazeneuve. Monsieur le président, je tiens, avant de poser ma question, à indiquer au Gouvernement que nous serions heureux de recevoir un début de réponse à notre demande d'un débat sur la situation économique et sociale. Voici en effet plusieurs semaines que nous appelons ce débat de nos vœux, sans réponse. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Ma question s'adresse à M. le Premier ministre et concerne notre politique de défense. À l'occasion de l'installation de la Commission du Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, le Président de la République a avancé deux idées. Tout d'abord, il ne doit plus y avoir de lien entre la politique d'aménagement du territoire et la politique de défense. Deuxième idée : il faut associer plus étroitement le Parlement aux questions qui relevaient jusqu'à présent du domaine réservé du Président de la République, à savoir la politique de défense.

Ces deux orientations du Président de la République appellent de ma part trois questions précises.

Première question : s'il n'y a plus de lien entre la politique d'aménagement du territoire et la politique de défense, en voyant nous parvenir par bribes les informations concernant les intentions du Gouvernement, nous commençons à nous demander si la politique de défense ne sera pas une politique de démantèlement du territoire et de désertification de nos territoires. Nous voyons en effet s'allonger la liste des casernes et bases aériennes qui pourraient être supprimées et des emplois correspondants – on évoque par milliers le nombre d'emplois qui seraient susceptibles d'être supprimés dans le cadre de la revue générale des politiques publiques en cours. Quelles sont les intentions du Gouvernement ? Y aura-t-il une concertation avec la représentation nationale ou le Gouvernement procédera-t-il comme il l'a fait pour la carte judiciaire, en décidant unilatéralement la désertification des territoires ? (*Exclamations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Deuxième question : alors que vous procédez actuellement à une revue générale des programmes, le ministre de la défense a eu l'honnêteté de constater devant la représentation nationale qu'il faudrait augmenter de 40 % le budget de la défense pour honorer les commandes passées par le précédent gouvernement. Il faudra donc revoir des programmes, les reformater, les remettre en cause, avec toutes les conséquences que cela comportera pour les industries et les bassins d'emploi. Quelles sont ces décisions, quand seront-elles prises et quelles en seront les conséquences sociales ? Telle est la deuxième question que je vous pose.

Enfin, le Président de la République ayant dit vouloir associer la représentation nationale aux questions abordées par le Livre blanc, qui doit être publié au mois de mars, ma troisième question est simple : compte tenu des conséquences que pourra avoir cette réorientation de notre politique de défense, y aura-t-il devant la représentation nationale, sur le contenu du Livre blanc, un débat suivi d'un vote ? Cela réduirait la distance de plus en plus béante qui sépare le discours des faits. (*Vifs applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Roger Karoutchi, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Mes chers collègues, écoutons M. le secrétaire d'État.

M. Roger Karoutchi, secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Mesdames, messieurs les députés...

M. Arnaud Montebourg. Où sont passés les ministres ? Et le Premier ministre ?

M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Monsieur Montebourg, calmez-vous. Monsieur Cazeneuve, je vous prie d'excuser M. Morin, qui est à l'étranger, dans le cadre de son ministère, en vue de conclure des accords militaires.

M. Henri Emmanuelli. Fillon, où est-il ? Ce n'est pas sérieux !

M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Si, monsieur Emmanuelli, c'est très sérieux.

Monsieur Cazeneuve, vous avez abordé deux éléments.

Tout d'abord, vous avez évoqué la création de la base à Abu-Dhabi. (« Non ! » sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.) Si, ce sujet a été évoqué. Laissez-moi parler. Je voudrais simplement vous dire que cette base a été souhaitée par les Émirats. (*Mêmes mouvements.*)

M. le président. Je vous en prie, mes chers collègues !

M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Quant au Livre blanc de la défense, comme vous le dites vous-même, il ne sera remis qu'au mois de mars. Votre question est donc prématurée. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. François Hollande. Arrêtez, monsieur Karoutchi !

M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. Vous et certains de vos collègues participez au Livre blanc. Les conclusions en seront rendues au mois de mars. Il y aura alors naturellement, tant avec les parlementaires membres de la commission du Livre blanc...

M. Maxime Gremetz. Ce sera un livre noir !

M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. ... qu'avec le Parlement, des discussions sur le budget de la défense, la réorganisation de l'administration centrale du ministère et même un débat sur le stationnement des forces. Pour autant, l'ensemble de ces dispositifs ne seront abordés que lorsque les conclusions du Livre blanc seront rendues, c'est-à-dire d'ici un mois et demi à deux mois.

Le ministre de la défense...

M. Henri Emmanuelli. Qui n'est pas là !

M. le secrétaire d'État chargé des relations avec le Parlement. ... s'est engagé à venir devant les commissions compétentes du Parlement pour livrer les conclusions du Livre blanc ; et nous verrons à ce moment-là s'il y a nécessité, après débat en commission, d'un débat devant l'Assemblée nationale et devant le Sénat. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

RÉFORME DU STATUT DE L'ARBITRE

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

M. Bernard Depierre. Ma question s'adresse à M. le secrétaire d'État chargé des sports. (« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et sur plusieurs bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.) Dans beaucoup de sports, notamment collectifs, on peut dire que se posent des problèmes d'arbitrage. La multiplication des incidents au cours des dernières semaines et le fait qu'aucun arbitre français n'ait été sélectionné pour l'Euro de football confirment cette inquiétude.

M. Henri Emmanuelli. Laporte à la porte !

M. Bernard Depierre. Le malaise semble exister dans beaucoup de sports, au point que certains vont jusqu'à réclamer un « Grenelle de l'arbitrage ». (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Il y a quelques mois, nous avons voté une loi importante sur le statut des arbitres. Elle a incontestablement permis de mieux les protéger financièrement et juridiquement. Malheureusement, d'autres problèmes persistent : je pense en particulier à la crise de vocation dont l'arbitrage est victime (*Exclamations sur les mêmes bancs*) et au non renouvellement des générations, aux carences des systèmes de formation, au manque de professionnalisme dans certains sports, mais aussi au manque de crédibilité et d'autorité sur le terrain, aux environnements, parfois très tendus, dans lesquels les arbitres évoluent.

Aussi, la représentation nationale souhaiterait connaître votre position sur deux points bien précis.

D'abord, votre position sur le recours à la vidéo : en effet, le gros plan au ralenti des actions litigieuses est un trait caractéristique de certaines rencontres sportives. Les erreurs d'arbitrage sont décortiquées par la télévision, et offertes en pâture à des millions de téléspectateurs. (*Exclamations sur les mêmes bancs.*)

M. François Hollande. Et le pouvoir d'achat ?

M. Bernard Depierre. Pourquoi ne pas autoriser les arbitres à recourir à la vidéo, comme c'est déjà le cas dans certains sports – le rugby, le tennis – ? Cette mesure simple et concrète pourrait redonner de la crédibilité aux arbitres, qui auraient alors sur le terrain toute légitimité d'imposer leurs décisions.

Le second point essentiel à régler est celui de la formation. (*Mêmes mouvements.*)

M. Christian Paul. Il joue les prolongations !

M. le président. Je vous prie de poser votre question, monsieur Depierre.

M. Bernard Depierre. Pourquoi, monsieur le secrétaire d'État, ne pas créer une véritable formation, discipline par discipline, qui permettrait d'aboutir, au-delà des diplômes fédéraux, à l'obtention d'un brevet d'État d'arbitrage ? Et pourquoi ne pas intégrer un module d'arbitrage dans tous les brevets d'État sportifs ? (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. Mes chers collègues, avant de donner la parole à M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports, je voudrais vous rappeler combien les questions d'arbitrage sont délicates. Heureusement, nous sommes nombreux à aimer le sport. Nous allons donc écouter M. le secrétaire d'État attentivement. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez la parole.

M. Bernard Laporte, secrétaire d'État chargé des sports. Monsieur Bernard Depierre, avant tout, je veux rappeler le respect dû à la fonction d'arbitre. (« Le casino ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.) S'il n'y a pas de règles et pas d'arbitre pour les faire respecter, il n'y a pas de sport. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*) Si l'on veut encourager nos jeunes et nos bénévoles à devenir arbitres – il y en a de moins en moins, comme vous le disiez –, il faut d'abord les protéger et valoriser l'arbitrage. (*Mêmes mouvements.*) Je vous conseille, messieurs, d'arrêter les galettes arrosées ! (*Mêmes mouvements.*)

Le statut de l'arbitre est un sujet auquel je suis particulièrement sensible. J'ai réuni l'Association française du corps arbitral multisports pour dire à ses membres que l'État se doit d'être intraitable et intransigeant vis-à-vis des violences à l'encontre des arbitres. (« Faites vos jeux ! » sur plusieurs bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.)

Vous savez que, depuis la loi d'octobre 2006, l'arbitre est reconnu comme exerçant une mission de service public et que, dans ce cadre, il bénéficie d'un statut pénal spécifique. (*Les interruptions sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine couvrent la voix du secrétaire d'État.*)

M. le président. Monsieur le secrétaire d'État, je vous interromps un instant, le temps que nos collègues reprennent leur calme. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Veuillez poursuivre, monsieur le secrétaire d'État.

M. le secrétaire d'État chargé des sports. Vous, les députés qui m'interpellez, vous ne savez pas ce qu'est le sport ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. – Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

Monsieur Depierre, vous avez évoqué deux points essentiels : un, la formation ; deux, la vidéo.

S'agissant de la formation, vous savez que ce sont les fédérations délégataires qui sont en charge de la formation et de l'évaluation de leurs arbitres. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*) Je pense sincèrement que c'est une très bonne chose. Certes, il n'y a pas d'arbitres français retenus pour l'Euro 2008, et très peu pour les compétitions européennes interclubs en football. C'est pour cette raison que j'ai décidé de créer les États généraux de l'arbitrage (*Exclamations ironiques sur les mêmes*

bancs), tous sports confondus, avec MM. les arbitres, les joueurs, les présidents de clubs et les présidents de fédérations pour que, ensemble, nous évoluions. En outre, je veux que tous les sports professionnels se dotent d'arbitres professionnels, ce qui n'est malheureusement pas le cas à ce jour dans le championnat français.

Enfin, pour ce qui est de la vidéo, vous savez que beaucoup de réflexions sont menées par les instances nationales et internationales. (*De véhémentes interruptions sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche couvrent la voix du secrétaire d'État.*) Je suis particulièrement favorable à l'assistance vidéo en ce qui concerne la ligne d'essai en rugby, la ligne de but en football ou en handball, mais en aucun cas je ne la souhaite dans le champ de jeu. En effet, le champ de jeu appartient aux joueurs et à l'arbitre, et celui-ci doit prendre ses responsabilités. Comme les joueurs, il peut commettre des fautes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

FRANCHISES MÉDICALES ET VICTIMES DE L'AMIANTE

M. le président. La parole est à M. Patrick Roy, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. (*Huées et claquements de pupitres sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire ; M. Patrick Roy tente sans succès de prendre la parole.*)

Je vous en prie, mes chers collègues, gardez votre calme et soyez attentifs. (*Un intense brouhaha persiste sur les mêmes bancs.*)

M. Patrick Roy. Je m'étonne de l'absence du Premier ministre, qui a, semble-t-il, préféré une réunion politique à la séance des questions au Gouvernement. (*Brouhaha persistant sur les mêmes bancs.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie ! Laissez l'orateur s'exprimer.

M. Henri Emmanuelli. Le brouhaha vient de l'UMP, monsieur le président !

M. le président. Monsieur Roy, vous avez la parole, et je compte sur vous pour ne pas enflammer l'hémicycle.

M. Patrick Roy. Je voudrais, à mon tour, demander un débat dans l'hémicycle sur l'état réel des finances de la France. Nous ne comprenons pas, mes amis et moi, de n'avoir tout à l'heure même pas eu de réponse de la part de Mme la ministre de l'économie et des finances. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Cela étant, ma question s'adresse à Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

La catastrophe liée à l'exposition à l'amiante est toujours aujourd'hui un drame national massif. Chaque jour, dix victimes tombent. Chaque jour, dix victimes ; chaque année, trois mille victimes. Depuis longtemps pourtant, la science est formelle : l'amiante est un poison mortel. Mais la soif du profit a été la plus forte et toutes ces victimes ont été envoyées à la souffrance, au malheur et à la mort. (*De nombreux députés du groupe de l'Union pour un mouvement populaire quittent l'hémicycle.*)

Plusieurs députés du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. Regardez-les, monsieur le président !

M. Julien Dray. C'est honteux !

M. Patrick Roy. Les victimes de l'amiante sont donc bien des victimes innocentes, pour lesquelles notre pays devrait avoir une totale reconnaissance, et auxquelles il devrait une totale réparation – même de la part des députés UMP..

M. le président. Attendez un instant, monsieur Roy, que le calme se fasse. Je constate un important mouvement de sortie de l'hémicycle (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*), mais l'image que vous donnez, cher collègue, en hurlant souvent,...

M. Henri Emmanuelli. Vous sortez de votre rôle, monsieur le président !

M. le président. ... a des conséquences dont vous devriez être conscient, cher collègue, (*Très vives protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche. – Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Reprenez, je vous prie, monsieur Roy.

M. Patrick Roy. Je vois bien que l'amiante n'intéresse pas les parlementaires de l'UMP ! Et je n'aurai pas assez de temps pour développer tout ce qui n'est pas réalisé ou tout ce qui est fait injustement. Avec mes amis Christian Hutin et Bernard Cazeneuve, nous y reviendrons prochainement.

Je veux aujourd'hui revenir sur votre dernier mauvais coup, madame la ministre, le mauvais coup de trop ! Ce mauvais coup, c'est celui des franchises médicales, votre nouvel impôt sur les malades. Il touche de plein fouet les Français les plus fragiles, au premier rang desquels les victimes de l'amiante. Comment pouvez-vous justifier l'application de cet impôt nouveau sur des victimes empoisonnées ?

M. Yves Censi. C'est faux ! menteur !

M. Patrick Roy. Vous nous dites que les franchises médicales serviront à la recherche sur la maladie d'Alzheimer. Nous, à gauche, nous pensons que ce n'est pas aux victimes de payer pour d'autres victimes.

Ma question est donc précise : allez-vous, comme vous le demandent l'ANDEVA et la FNATH, revenir à une politique de solidarité en supprimant les franchises médicales, cet impôt sur les malades, pour les victimes de l'amiante dans un premier temps, et, dans un second temps pour tous les Français ? Vous reviendriez ainsi – pourquoi pas ? – à la raison. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports.

Mme Roselyne Bachelot-Narquin, ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. Monsieur Patrick Roy, vous avez à très juste titre souligné la catastrophe sanitaire, le drame collectif et la succession de drames personnels qu'a été l'empoisonnement de dizaines de milliers de salariés par l'amiante.

M. Maxime Gremetz. Vous savez pourquoi, madame la ministre ! C'est la loi du fric ! (*Vives protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. Cette intoxication massive, cet empoisonnement, justifie, nécessite et exige, dans le cadre des rentes accidents du travail ou maladies professionnelles, un taux élevé de prise en charge des soins liés à l'intoxication à l'amiante. C'est d'ailleurs ce qui se passe.

M. Maxime Gremetz. Non !

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. Ces malades sont exonérés du ticket modérateur pour ce qui concerne l'affection liée à l'intoxication à l'amiante.

M. Maxime Gremetz. Il faut d'abord faire reconnaître cette intoxication !

M. Guy Teissier. Taisez-vous !

Plusieurs députés sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. Ça suffit, Gremetz !

M. le président. Mes chers collègues, je vous remercie d'écouter cette réponse importante sur un sujet qui est particulièrement grave.

Madame la ministre, vous avez la parole.

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. C'est en effet un sujet particulièrement grave. Monsieur Patrick Roy, je tiens à vous dire que, dans le cadre de franchises médicales qui sont un effort de solidarité destinées à des prises en charge de la maladie d'Alzheimer, du cancer ou des soins palliatifs,...

M. Maxime Gremetz. Vous n'avez pas le droit !

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. ... il est tout à fait normal de ne pas faire de distinction entre les malades qui peuvent avoir un tiers identifié à l'origine de leur maladie et ceux qui n'en ont pas. Il n'y a aucune raison d'opposer une catégorie de malades à une autre catégorie de malades. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. – Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*) Dans le cadre des exonérations de ticket modérateur prévues, les victimes de l'amiante paient le « un euro » de la franchise médicale, et vous en étiez d'accord. (*Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Henri Emmanuelli. Vous êtes en tort !

M. Christian Paul. C'est inhumain !

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. À présent, je veux rappeler, une fois de plus, à quoi sert cet effort de solidarité ...

M. Christian Paul. Financez-le autrement !

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. ... le traitement du cancer, de la maladie d'Alzheimer, les soins palliatifs. Quinze millions de Français en sont exonérés. Cette franchise est plafonnée à 50 euros par an, soit 4 euros par mois. Elle protège donc les plus faibles.

M. Maxime Gremetz. Non !

M. Henri Emmanuelli. Non, puisqu'elle est payée par les plus faibles !

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. Je veux redire ce que j'ai déclaré lors de la séance d'hier : il existe un fonds national d'action sanitaire et social, et, en cas de difficulté ponctuelle à régler le montant des soins maladies, des associations, comme celle des victimes de l'amiante, ou des malades personnellement, peuvent remplir un dossier,...

M. Christian Paul. Bureaucratie !

Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports. ... extrêmement simple, de demande d'aide et le transmettre aux caisses primaires d'assurance maladie. Le délai pour obtenir les sommes est très court. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

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

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures, est reprise à seize heures vingt-cinq, sous la présidence de M. Marc Le Fur.*)

PRÉSIDENCE DE M. MARC LE FUR,

vice-président

M. le président. La séance est reprise.

2

NOMINATION D'UN DÉPUTÉ EN MISSION TEMPORAIRE

M. le président. M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre une lettre l'informant de sa décision de charger M. Renaud Muselier, député des Bouches-du-Rhône, d'une mission temporaire auprès de lui.

3

NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la nationalité des équipages de navires (nos 169, 620).

La parole est à M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le président, monsieur le président de la commission des affaires économiques, monsieur le rapporteur, mesdames et messieurs les députés, le projet de loi soumis aujourd'hui à votre assemblée ne vient pas simplement prendre acte des évolutions de notre droit et des exigences de l'Union européenne, il s'inscrit dans une dynamique qui vise à moderniser le secteur de la marine marchande et à mieux l'adapter aux enjeux de la mondialisation.

En effet, chacun d'entre vous le sait, ce secteur – plus que d'autres – est soumis à une concurrence que l'accroissement des échanges mondiaux ne cesse d'exacerber. Aussi était-il urgent de mettre en place un ensemble de mesures pour maintenir et développer la compétitivité de nos armements, moderniser les composantes de l'économie maritime et, par là même, en faire bénéficier l'emploi maritime.

Au premier rang de ces mesures : le plan de relance des ports que le Premier ministre a annoncé le 14 janvier, et dont je suis allé discuter avec vous, messieurs Jean-Yves Besselat et Daniel Paul, il y a quelques jours, au Havre. Ce plan doit permettre à nos ports de reconquérir les parts de marché qu'ils ont perdu dans tous les domaines, depuis des années, et de créer plus d'activité économique et plus d'emplois. Il comporte quatre volets : un plan d'investissements ambitieux, un recentrage des ports sur leurs missions régaliennes et d'aménagement – avec un rôle renforcé en matière de desserte terrestre dans le cadre du report modal post Grenelle de l'environnement –, une modernisation de leur gouvernance, et enfin le transfert des activités d'outillage aux entreprises de manutention, afin que puissent se créer de véritables opérateurs de terminaux dans nos ports.

Plus largement, c'est ce même esprit de modernisation qui prévaut pour le secteur de la pêche – Michel Barnier l'a souvent évoqué devant cette assemblée –, où nous avons l'ambition de réunir les conditions techniques et économiques nécessaires à une pêche durable et responsable.

Pour m'en tenir au secteur de la marine marchande, je voudrais rappeler les mesures prises, au fil des années, par les différents gouvernements. La loi du 3 mai 2005 créant le Registre international français visait à rendre confiance à nos armements...

M. Daniel Paul. Mais pas aux marins !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. ... et à développer une nouvelle dynamique en faveur du pavillon français. C'est aujourd'hui chose faite, monsieur Paul, puisque près de 250 navires sont inscrits à ce registre. Nous avons mis fin à la décroissance de la flotte naviguant sous pavillon français, c'est un acte historique !

M. André Wojciechowski. Il était temps !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je voudrais d'ailleurs remercier M. Jean-Yves Besselat qui avait été le rapporteur de ce projet, à l'époque, et qui avait su convaincre votre assemblée – après avoir beaucoup travaillé – de la pertinence d'un dispositif adopté ensuite très largement par l'armement français. Sachez qu'en ce moment, certains armements ont 45 ou 50 navires en commande dans les chantiers navals du monde entier. Ce n'était pas arrivé depuis très longtemps !

Je voudrais également rappeler d'autres mesures importantes pour l'économie du secteur, et qui pèsent lourd dans les finances de la République : l'exonération complète des charges patronales ENIM et URSSAF pour les activités de transports maritimes soumises à concurrence internationale effective ; l'exonération des cotisations d'allocations familiales et d'assurance chômage pour les entreprises d'armement à passagers bénéficiant de l'exonération ENIM ; enfin, l'instauration d'un taux réduit pour les autres navires inscrits au RIF.

Sur le plan fiscal – j'avais eu l'occasion d'appuyer ces mesures au ministère du budget –, il faut aussi mentionner : l'instauration de la taxe au tonnage, le GIE fiscal dont l'intérêt est fondamental et qui a été renégocié en lien avec la commission européenne, les mesures spécifiques en faveur des liaisons de courte distance et pour les autoroutes de la mer.

Ces mesures très importantes ont permis le redémarrage de notre flotte de commerce, et elles seront bientôt complétées par d'autres chantiers.

Une étude est d'ailleurs en cours pour établir une comparaison globale des coûts des différents pavillons européens et des aides dont ils bénéficient : j'informerai bien sûr la représentation nationale de ses résultats.

Par ailleurs, nous étudions actuellement le principe du salaire net – c'est-à-dire 0 % de charges sociales et fiscales –, malgré les difficultés techniques et financières qu'il soulève.

Je voudrais également souligner notre volonté de moderniser le dispositif d'enseignement maritime, afin de garantir la qualité de la filière française de formation au service des entreprises françaises et européennes. J'ouvrirai demain une table ronde, à laquelle un grand nombre d'entre vous participeront, consacrée à l'enseignement maritime supérieur. Toutes les parties concernées ont répondu présent. Nous devons ensuite prendre des mesures concrètes, car un vrai problème se pose pour la croissance de nos armements : la pénurie de main-d'œuvre qualifiée, notamment d'officiers. J'attends de cette table ronde des propositions très concrètes. Mais il me paraît d'ores et déjà nécessaire de recruter plus et mieux.

J'en viens au texte, adopté par le Sénat, qui est aujourd'hui soumis à votre assemblée. Il est clair qu'il n'y a pas de contradiction entre l'ouverture des fonctions de capitaine aux ressortissants communautaires d'une part et, d'autre part, le maintien et le développement de la filière de formation maritime française. J'ajoute au passage que les maires de France qui se sont portés candidats aux prochaines élections municipales accepteront sans déplaisir les voix que leurs administrés européens voudront bien leur accorder.

Si nous avons besoin de développer notre filière maritime, je n'ignore pas pour autant les réactions et les craintes que le projet de loi a pu susciter. Mais nous ne pouvons pas faire autrement : nous ne pouvons pas perdre un contentieux désormais engagé devant la Cour de justice des Communautés européennes, et être de nouveau condamnés.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Exactement !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Nous ne pouvons pas risquer de voir invalider l'ensemble du soutien financier aux armements – exonération de charges et dispositif fiscal. Les connaisseurs de la chose maritime ici présents savent bien que la Commission européenne conditionne son autorisation au fait que nous aurons modifié notre législation sur la nationalité du capitaine. Après plus de cinq ans de discussions avec la Commission, et compte tenu des risques de condamnation, il est donc apparu plus sage et plus efficace de modifier notre législation.

Celle-ci, je le rappelle, réserve aux seuls Français l'exercice des fonctions de capitaine et de son suppléant, en raison même des prérogatives de puissance publique dont ils sont investis. Cette clause n'avait pas soulevé de difficulté jusqu'aux deux arrêts prononcés en 2003 par la Cour de justice des Communautés européennes. Dans ces deux arrêts, qui concernaient respectivement les fonctions de capitaine et de second de la marine marchande espagnole, ainsi que celles de capitaine d'un navire de pêche allemand, la Cour de justice a précisé qu'il ne suffisait pas que ces capitaines soient investis de ces prérogatives, mais qu'il fallait qu'ils les exercent de manière habituelle. Or, force est de constater que de telles prérogatives ne sont exercées que de manière très exceptionnelle.

Cette argumentation a d'ailleurs été reprise en France par la Cour de cassation dans un arrêt de 2004, qui jugeait contraire au droit européen l'exigence de la présence d'un capitaine de nationalité française à bord d'un navire de pêche français. M. Cuvillier, qui est maire d'une importante ville portuaire, sait d'ailleurs que nous avons grand besoin d'équipages européens pour armer certains de nos chalutiers : sans eux, ils ne pourraient prendre la mer. Récemment, un terrible accident nous a ainsi montré que l'équipage était composé de Français, mais aussi de ressortissants européens, et notamment de Portugais.

En outre, la Commission n'a été convaincue par aucun des arguments que la France a avancés, et qui étaient partagés par beaucoup d'associations d'officiers de marine marchande : ni celui relatif à la sécurité des navires et à l'isolement des navires en haute mer hors d'atteinte des autorités publiques, ni celui relatif aux exigences nouvelles en matière de sécurité prévues par le code international pour la sûreté des navires, dit code ISPS. Ces arguments ont d'autant moins convaincu que rien, dans la nouvelle législation internationale, ne précise que seuls les nationaux peuvent se voir investis de ces prérogatives.

Bien sûr, comme beaucoup d'entre vous, je comprends très bien l'attachement des navigants au lien entre pavillon et nationalité du capitaine. Signe symbolique et visible de l'autorité du capitaine, ce lien est aussi celui qui existe entre le navire et son État d'origine. Par ailleurs, il faut rappeler que toutes les législations des États membres ont modifié cette réserve de nationalité, ou sont en train de le faire. Nous devons être conscients de la vigilance constante que la Commission exerce sur ce dossier.

Le projet de loi que j'ai l'honneur de vous présenter prend donc acte de ces évolutions dans son chapitre I^{er} en ouvrant les fonctions de capitaine et de suppléant à tout ressortissant communautaire, qu'il s'agisse d'un navire immatriculé au premier registre ou au Registre international français. Toutefois, dans l'un et l'autre cas, ces officiers devront être titulaires des qualifications professionnelles nécessaires – c'est-à-dire des brevets conformes à la convention de l'organisation maritime internationale sur les normes de formation et de veille. Ils devront aussi démontrer leur connaissance de la réglementation française, et notamment celle qui concerne les prérogatives du capitaine. J'ajoute que ce test de connaissance se fera en français,...

M. Daniel Paul. Encore heureux !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. ... ce qui permettra en même temps de vérifier les connaissances linguistiques.

Dans le chapitre II du projet de loi, il est pris acte des conséquences juridiques de l'ouverture de ces fonctions à des ressortissants communautaires. En effet, les actes de police, comme l'usage de la contrainte physique, qu'un capitaine peut être conduit à effectuer, ne peuvent être exécutés que par une autorité publique ou sous son contrôle.

Ainsi, il est désormais prévu que les prérogatives du capitaine en matière pénale s'exercent sous le contrôle du procureur de la République. En ce sens, il s'agit d'une modernisation des règles, puisque l'exercice des responsabilités du capitaine s'effectuait jusqu'à présent dans le cadre d'une législation remontant à la loi du 17 décembre 1926 – à l'époque du Cartel des gauches – portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, dont la refonte est à l'étude.

Dans un climat de pénalisation croissante de la société, l'assistance du parquet apparaît comme un appui et une garantie qui contribuera à légitimer les décisions du capitaine. Je ne partage donc pas la vision de ceux qui pensent que ces décisions seraient susceptibles d'amointrir l'autorité du capitaine : celui-ci demeure le seul détenteur de l'autorité sur la totalité de l'équipage.

En vous proposant de modifier notre législation, le Gouvernement s'aligne...

M. Daniel Paul. C'est le mot !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. ... sur la quasi-totalité des législations européennes, qui ne prévoient plus cette clause de nationalité.

En matière de pêche, monsieur Paul, il est parfois utile d'avoir de bonnes lignes ! (*Sourires.*) On peut certes vivre seul et en autarcie : c'est si formidable que les pays socialistes de l'Est ont profité de leur liberté recouvrée pour rejoindre le vaste monde !

L'adoption du texte nous aidera à trouver une issue favorable au contentieux engagé et à recevoir une réponse positive à nos dispositifs de soutien financier,...

M. Daniel Paul. Ah !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. ... lesquels mettent en jeu des emplois – mais l'on peut aussi être contre l'emploi, naturellement.

M. Jean Gaubert. Ne caricaturez pas !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. J'ajouterai deux points. Tout d'abord, en cas de crise ou de conflit majeur, le ministère de la défense conserve le pouvoir d'habiliter ou non le capitaine des navires marchands pouvant recevoir des documents classifiés : M. le rapporteur a regardé de très près cette question qui, dans le cadre de défense européenne où nous sommes, ne fait pas difficulté.

Par ailleurs, la modification de notre législation ne signifie pas qu'il y aura demain une arrivée massive de capitaines étrangers. En premier lieu parce que ceux-ci devront connaître la langue et le droit français : il s'agit là d'un élément essentiel du texte. Le décret qui en fixera les modalités prévoira dans le jury la participation d'un capitaine, afin d'assurer la vérification réelle de cette exigence. En second lieu – ce sera le sujet de la table ronde de demain – parce qu'il y a une pénurie mondiale d'officiers : nous ne gérons pas l'abondance.

M. Frédéric Cuvillier. C'est le problème !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Enfin, tous les contacts que nous avons eus avec les armateurs montrent que ces derniers sont très attachés à recruter en priorité des capitaines français.

Au terme de mon propos, vous me permettrez de remercier tout particulièrement le rapporteur, Jean-Yves Besselat, qui assume avec talent cette fonction depuis des années sur les textes relatifs à la chose maritime.

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques.* Tout à fait ! Talent et compétence !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je remercie d'autant plus M. Besselat que ce travail de grande qualité a été accompli à un moment où son emploi du temps était encore plus difficile à gérer que d'habitude. Je salue donc son engagement personnel, qui l'a conduit à auditionner

de nombreux professionnels et personnalités du monde maritime. Le rapport qu'il va vous présenter reflète clairement le contexte particulier et les enjeux du projet de loi.

Au moment où nous commençons l'examen de celui-ci, je vous remercie, mesdames et messieurs les députés, de votre présence cet après-midi. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire et du groupe Nouveau Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Je vais m'efforcer, monsieur le secrétaire d'État, de vous répondre dans les dix minutes qui me sont imparties en vous indiquant tout de suite que mes propos rejoindront les vôtres. Je le précise car, avant de me rallier à la position du Gouvernement, j'ai d'abord eu sur ce texte une réflexion quelque peu différente, et je crois utile d'exposer nos débats à l'Assemblée.

Je ne rappellerai pas l'objet de ce texte, qui, s'agissant de navires marchands battant pavillon de premier et second registre en France, vise à «européaniser» les fonctions de commandant et de substitué. Comme vous l'avez dit, monsieur le secrétaire d'État, cela ne signifie pas que nous assisterons à un afflux de commandants européens. D'abord parce que nos chefs d'entreprise d'armement maritime sont très attachés aux marins français, qui comptent parmi les meilleurs du monde – il n'est qu'à citer les noms de Tabarly ou de Joyon –, et qu'ils partagent avec eux une même culture. Cependant, dans un contexte international, quoi de plus international, justement, que le commerce par voie maritime ? Force est de prendre acte de l'évolution du monde : il ne sert à rien de se crispier sur des positions anciennes, il faut avancer.

Grâce à votre accord, monsieur le président de la commission, j'ai auditionné pendant trois mois les différents acteurs de la filière maritime. Depuis Colbert, les commandants et suppléants de navires battant pavillon français étaient de nationalité française, comme le signalait le drapeau tricolore. Au cours des auditions, j'ai pu constater que deux écoles s'affrontaient. La première, que j'appellerai colbertiste, soutenait que, malgré l'évolution de notre monde, les commandants de navires battant pavillon français, ainsi que leurs suppléants, devaient à jamais rester français.

M. René Couanau. Vive Colbert !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. La seconde école, représentée par le texte du Gouvernement, et à laquelle je me suis donc rallié, observe que l'Europe obéit à des règles que nous avons ratifiées. Le traité de Rome a ainsi instauré la liberté de circulation des hommes.

M. Daniel Paul. C'est surtout le pognon qui circule !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Les capitaux également, mais dans le cas qui nous intéresse, il s'agit bien des hommes. Il s'agit donc aujourd'hui de décliner ce traité dans la marine marchande.

Face à ces deux écoles, quelle pouvait être la position du rapporteur ? Comme je vous l'ai dit, j'ai évolué.

M. Jean Gaubert. Ah !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. En commission, j'ai défendu l'idée selon laquelle, s'agissant de navigation au long cours – et non pas sur de courtes distances –, le capitaine et son substitué jouissaient habituellement des pouvoirs régaliens de représentant de l'État.

Je rappelle brièvement les quatre arguments ici en jeu, avant d'expliquer, monsieur le secrétaire d'État, pourquoi je me suis rallié à la position du Gouvernement. (« Ah ! » sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.)

M. Frédéric Cuvillier. Foin de suspense !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Peut-être, chers collègues socialistes, pourriez-vous m'écouter avec attention : vous aurez ensuite tout le loisir de m'apporter la contradiction.

M. Jean Gaubert. Nous sommes tout ouïe, monsieur le rapporteur !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. En premier lieu, le commandant exerce des responsabilités éminentes. Il est seul maître à bord, après Dieu. Sur ce point, M. le secrétaire d'État a rappelé que le droit pénal, depuis 1926, donne au commandant des pouvoirs régaliens : ceux d'un procureur de la République, et même d'un juge d'instruction, puisqu'il peut sévir en cas de manquement aux règles de fonctionnement du navire, par exemple dans le cas de menaces. Le commandant peut ainsi commencer à instruire une enquête si ces dernières mettent en péril la sécurité du bateau.

Ensuite, par le biais du contrat de contrôle naval volontaire, les navires de commerce français bénéficient actuellement d'un accord avec la marine nationale qui consiste, pour cette dernière, à protéger nos navires de commerce dans les zones peu sûres et, pour les premiers, à fournir des informations sur les ports dans lesquels la marine nationale ne pénètre pas. Cet accord soulevait une question à laquelle il fallait répondre : vous l'avez fait, monsieur le secrétaire d'État.

Le code ISPS prévoit d'autre part des compétences pénales pour le commandant du navire. Si nous nous accordons sur le nouveau texte, il faudra les modifier.

Enfin, les conventions internationales stipulent qu'il doit exister un lien substantiel entre l'État du pavillon et le navire. La France peut décider, à bon droit, que ce lien substantiel est représenté par le commandant du navire, si celui-ci est français.

J'ai développé tous ces arguments juridiques en commission,...

M. Frédéric Cuvillier. Belle démonstration en effet !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. ... mais le président Patrick Ollier m'a fait valoir une vérité fondamentale : chacun d'entre eux peut être battu en brèche par la Cour de justice européenne.

M. Daniel Paul. C'est ce qu'on appelle le centralisme démocratique !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. L'issue juridique d'un recours devant une cour de justice n'est en effet jamais certaine. Tout gouvernement, quelle que soit sa couleur politique, aurait donc pris cette décision, car affronter la Cour de justice européenne dans la situation où nous sommes aujourd'hui serait risqué : il appartient au Gouvernement de dire s'il accepte ou non de prendre un tel risque.

Pour ma part, j'adhère à la philosophie suivante : compte tenu des perspectives du traité européen simplifié, de la proximité de la présidence française, et des enjeux de la filière maritime, il était important de ratifier ce texte, pour éviter ce risque et de consolider ainsi le dispositif que nous sommes parvenus à construire ces dernières années. N'oublions pas, monsieur le secrétaire d'État, que le Registre international français a été mis en œuvre, après dix-huit mois de discussions avec l'ensemble des forces vives de la mer, sous votre impulsion. Adopter une position rigide risquerait de déséquilibrer dangereusement ce dispositif. Or, pour que la filière maritime progresse, il faut assurer de façon pérenne la stabilité juridique des moyens mis à la disposition de cette filière.

Ce texte donne donc aux Européens la possibilité de commander des navires. Quant aux armateurs, ils sont tout à fait conscients de la difficulté de commander un navire qui, avec sa cargaison, peut représenter une valeur d'un milliard de dollars ! On ne confie pas un navire d'une telle valeur, pour parcourir 10 000 kilomètres, à un capitaine inexpérimenté. Le texte prévoit donc de soumettre les candidatures à deux filtres. Le premier, c'est que seuls les très bons commandants seront retenus par les armateurs, qui vérifieront leurs compétences, leur connaissance de la langue et du droit pénal. Le second filtre, défini par le décret pris en Conseil d'État, sera assuré par l'administration : un jury, comprenant un ou deux commandants de navire français, ayant l'expérience de la mer et de la culture française, examinera les candidatures.

Les candidatures seront donc examinées par l'armateur et par l'administration française. Et je suis sûr, monsieur le secrétaire d'État, que votre signature sera le gage du recrutement de très bons commandants européens.

Le problème de fond, c'est donc la formation. Nous devons faire en sorte, dans les cinq ans qui viennent, de tripler la capacité d'accueil de nos écoles de marine marchande. Il s'agit de passer, chaque année, de 300 élèves par promotion à 1 000 élèves ! C'est une gageure, mais, pour y parvenir, vous avez le soutien du président de la commission des affaires économiques. Cet effort de formation est la vraie réponse aux difficultés actuelles, car les armateurs se plaignent de ne pouvoir recruter suffisamment d'officiers français. Lorsque ceux-ci seront formés, les armateurs les embaucheront.

Au demeurant, cette pénurie touche l'Europe, voire le monde entier. Le choix se fera donc parmi les meilleurs. Et sans doute n'ai-je pas besoin de vous rappeler que les Français, quand ils le veulent, savent être parmi les meilleurs !

Développer la capacité de formation nécessite des moyens, monsieur le secrétaire d'État, mais la réflexion que vous avez mise en place vous conduira à prendre des décisions en ce sens : la modernisation de nos écoles va coûter quelques millions d'euros.

M. Daniel Paul. Adressez-vous à la Société Générale ! (*Sourires.*)

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je vous rappelle qu'au Havre, nous avons le projet de déménager notre école dans le bassin des docks. Nous allons en outre doubler le nombre de formateurs, ce qui exige de revoir à la hausse le budget de fonctionnement.

Monsieur le président Ollier, le domaine de la mer dépendant du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable, il faudra, dès 2008, profiter de

la fongibilité des crédits de ce ministère puissant et riche (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche*)...

M. Jean Gaubert. Ils pensent tous la même chose !

M. Frédéric Cuvillier. C'est la majorité qui est fongible !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. ... pour affecter davantage de crédits à la mer, quitte à faire un peu moins de ronds-points sur les routes de France !

M. Jean Gaubert. C'est du striptease !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Nous avons passé en revue la position de la France vis-à-vis de l'Europe et vos décisions en matière de formation. Quant aux armateurs – car ce sont eux qui embauchent –, sachez que le commerce maritime croît de 10 % par an. Connaissez-vous aujourd'hui un secteur de la vie économique, en France et en Europe, qui augmente dans cette proportion ?

M. Thierry Mariani. L'UMP ! (*Sourires.*)

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Tel est le développement du commerce maritime !

Les investissements réalisés par la France et les armateurs auront pour conséquence d'augmenter le nombre de navires sous pavillon français. Vous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'État, que le nombre des navires sous pavillon français avait augmenté de 40 en deux ans, passant de 212 en 2005 à 252, soit une augmentation de 15 % !

M. Frédéric Cuvillier. Ils ne sont pas inscrits !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Le redressement est engagé : il faut le poursuivre. A ces chiffres, on peut ajouter une soixantaine de navires, inscrits sur les carnets de commande, qui pourront rallier le pavillon français cette année. Dès l'automne, 300 navires arboreront le pavillon français. Ces 80 navires supplémentaires représentent un redressement sans précédent !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Spectaculaire !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Monsieur le secrétaire d'État, nous vous retrouverons avec plaisir dans toutes les actions de votre ministère, au double sens du terme – ministère œcuménique et ministère de fonction.

M. Frédéric Cuvillier. Joli !

M. Daniel Paul. C'est ce qui s'appelle ratisser large !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Chers collègues, pour dynamiser nos écoles et encourager les vocations, nous devons parler la même langue et faire savoir que le métier de marin, s'il est exigeant, est l'un des plus beaux qui soit.

M. Daniel Paul. Il faut surtout améliorer les conditions de travail !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Ce que j'entends sur certains bancs conforte ma position. Si, pour commander un navire, il faut avoir du coffre, nous avons, en France, des gens capables de commander un navire ! Voilà ce que je voulais vous dire pour conforter les propos de M. le secrétaire d'État. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Exception d'irrecevabilité

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Claude Sandrier et des membres du groupe de la Gauche démocrate et républicaine une exception d'irrecevabilité déposée en application de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. Daniel Paul.

M. Daniel Paul. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le président de la commission, mes chers collègues, selon le sénateur de la Seine-Maritime Charles Revet, auteur d'un rapport sur le texte qui nous occupe aujourd'hui, le capitaine serait le seul maître à bord après Dieu. À vous entendre, il faudrait revoir cette affirmation car la Commission européenne serait devenue omnipotente, et c'est elle qui aurait le dernier mot dans le débat relatif à la nationalité des équipages de navire. La mise en demeure de décembre 2003 et l'avis motivé de juillet 2005 adressés à la France pourraient bien en effet avoir raison des réticences des autorités françaises à lever le verrou de la nationalité du commandant et de son adjoint.

Pourtant, faut-il accepter aussi facilement de se plier aux recommandations communautaires ? La France a-t-elle réellement épuisé toutes les possibilités juridiques pour obtenir gain de cause dans le contentieux qui l'oppose à la Commission européenne ? Et surtout, faut-il céder si rapidement sur un principe à valeur constitutionnelle majeure ?

Rappelons brièvement la chronologie des faits. Le choix de réserver les fonctions de commandement à des nationaux a été ancré à diverses reprises dans la législation française. La France s'est notamment appuyée sur l'article 39, alinéa 4, du traité d'Amsterdam – devenu depuis l'article 48 du traité constitutionnel européen – pour justifier le maintien de sa position auprès des institutions communautaires.

Après avoir paru valider notre interprétation juridique, la Cour de justice des Communautés européennes a toutefois rendu en 2003 deux arrêts qui remettaient en cause cette interprétation et dans lesquels elle soutenait que l'article 39 devait être interprété comme n'autorisant un État membre à réserver à ses ressortissants les fonctions de capitaine ou de son suppléant qu'à condition « que les prérogatives de puissance publique soient exercées de manière habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leur activité ».

À la suite de ces arrêts, la Commission a adressé le 19 décembre 2003 à l'État français une lettre de mise en demeure énonçant, sur la base de ces arrêts, que la réserve de nationalité était incompatible avec l'article en question. Elle a donc demandé que la nationalité française ne soit plus requise que pour les emplois de capitaine et de second de navires supposant l'exercice effectif, de façon habituelle, pour une part de leur activité qui ne soit pas très réduite, des prérogatives de puissance publique. Le privilège de nationalité fait donc aujourd'hui l'objet d'un recours en manquement de la Commission européenne. La question qui se pose est donc la suivante : la France a-t-elle perdu d'avance ?

Ne peut-on pas soutenir, comme l'ont d'ailleurs fait, avec beaucoup de pertinence, le sénateur Henri de Richemont et notre rapporteur Jean-Yves Besselat en commission des affaires économiques...

M. Frédéric Cuvillier. Très bien !

M. Daniel Paul. ... que la Commission européenne a juridiquement tort ?

Le juriste Pierre Bonnassies n'est pas persuadé que les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes de 2003 condamnent définitivement la réglementation française exigeant la nationalité française pour tout capitaine d'un navire battant pavillon français. Je vous rappelle en effet que, pour la Cour de justice, « l'article 39 doit être interprété en ce sens qu'il n'autorise un État membre à réserver à ses ressortissants les emplois de capitaine et de second des navires marchands battant son pavillon qu'à la condition que les prérogatives de puissance publique attribuées aux capitaines et aux seconds soient effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part très réduite de leur activité ». Pour M. Bonnassies, cette formulation laisse entendre que plusieurs des prérogatives exercées par un capitaine présentent un caractère évident de permanence, propre à justifier une exception fondée sur l'article 39 !

C'est donc sur le caractère qualifié de « non permanent » de l'autorité exercée par les commandants de bord qu'il y a matière à débattre. Or, plusieurs éléments nous confortent dans l'idée qu'il existe un caractère permanent dans l'autorité qu'ils exercent : tout d'abord, ils sont le représentant de l'État du pavillon à bord du navire, dès lors que celui-ci navigue en haute mer ou dans des eaux étrangères. La Convention de Genève de 1958 prévoit ainsi qu'un lien substantiel doit exister entre l'État et le navire. La réserve de nationalité française du capitaine du navire et de son suppléant ne représente-t-elle pas un élément constitutif de ce lien ?

En outre, au titre du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, dit « code ISPS », l'État a l'obligation permanente d'assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires et de lutter contre le terrorisme. Or qui représente l'État de manière permanente à bord du navire, si ce n'est son capitaine ?

Enfin, la réglementation maritime actuelle, notamment communautaire, impose aux armateurs des obligations rigoureuses destinées à assurer le respect de la sécurité de la navigation, le respect de la sûreté des navires, ainsi que la protection de l'environnement. Or ce sont chaque jour des dizaines d'ordres qui sont donnés par le capitaine pour assurer la bonne navigation, la sécurité du navire et la protection de l'environnement – en particulier celle des côtes.

Au vu de la multiplicité de ces obligations, il paraît difficile de ne pas considérer que l'autorité exercée par le capitaine revêt un caractère permanent : c'est lui qui, au quotidien, est responsable du respect de la réglementation, donc responsable de l'application à bord des diverses conventions internationales et, par là même, garant de l'exécution de ces obligations par l'État du pavillon.

Dans la mesure où la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes accepte qu'il soit dérogé au principe de libre circulation des travailleurs, si les prérogatives de puissance publique sont effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part réduite de leur activité, cette jurisprudence n'interdit donc absolument pas de réserver la nationalité française à ces personnels.

Les raisons invoquées ont le mérite de la transparence. En effet, monsieur le secrétaire d'État, vous avez souligné devant le Sénat – et ici dans votre intervention liminaire – que si la France perdait un contentieux devant la Cour de justice des Communautés européennes et était condamnée, elle courrait le risque que les institutions communautaires refusent ensuite de valider l'ensemble de nos soutiens finan-

ciers à l'armement. Autrement dit, vous sacrifiez la question de la nationalité des équipages de navires, des commandants et de leurs seconds, à celle de vos réformes à venir pour les armateurs !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Notre souci est l'emploi.

M. Daniel Paul. Peut être aussi s'agit-il pour vous, au moment où vous vous apprêtez à dessaisir notre peuple de son droit au référendum sur le « mini-traité » et à quelques mois de la présidence française de l'Union européenne – qui sera confiée au Président de la République et au Gouvernement –, d'éviter que tout cela ne soit troublé par une simple question de souveraineté nationale ! Qu'est-ce en effet que la souveraineté nationale face à de tels enjeux ? Il faudrait donc accepter que la question de la nationalité des commandants, des capitaines, des officiers, devienne presque secondaire... Et ce, au mépris d'un principe constitutionnel majeur, rappelé par le Conseil d'État dans son avis du 25 novembre 2004.

Ainsi, en application du principe de valeur constitutionnelle selon lequel la défense de l'ordre public et la protection des libertés relèvent des seules autorités nationales, un acte de police ressortit à l'exercice des conditions essentielles de la souveraineté nationale, dès lors qu'il implique l'usage de la contrainte et peut conduire à une privation de liberté. En conséquence, il ne peut être exécuté que par une autorité publique française, ou du moins sous son contrôle. Le Conseil d'État précise dans son avis que la reconnaissance par la France à des étrangers de tels pouvoirs de police ne saurait intervenir qu'après une révision de la Constitution. Or on est, avec ce texte, dans un cas de figure similaire. En effet, qui pourrait soutenir que les pouvoirs conférés au commandant d'un navire ne relèvent pas de la défense de l'ordre public et de la protection des libertés ?

Certes, le chapitre II de votre projet de loi encadre les pouvoirs du capitaine en matière pénale et les place sous le contrôle de l'autorité judiciaire. Mais, malgré les précautions apportées par ce titre en ce qui concerne les prérogatives en matière pénale et de sécurité des navires, les pouvoirs conférés au capitaine ou à son second en qualité d'officier ministériel et d'officier d'état civil restent des « actes de police qui impliquent l'usage de la contrainte et qui sont susceptibles de conduire à une privation de liberté ». Ainsi, et pour ne citer que quelques exemples, le capitaine peut-il ordonner la consignation d'une personne dans un lieu fermé. Il exerce des pouvoirs relatifs à divers articles du code de procédure pénale, tels que la saisie d'armes ; il dresse également le procès-verbal des déclarations des auteurs des crimes. Ses pouvoirs sont considérables.

Force est donc de constater que les fonctions de capitaine sont indissociables de l'exercice régulier de prérogatives de puissance publique, dans des domaines aussi variés que le maintien de l'ordre, la sécurité du navire, des personnes embarquées et de la cargaison. C'est pour cette raison précise que la bataille juridique est loin d'être perdue.

Nous vous incitons donc fortement à ne pas abdiquer devant la Commission européenne, à ne pas vous aligner, comme je l'ai dit tout à l'heure, et ce dans l'intérêt du secteur maritime, au nom de l'impératif de sécurité des navires et de l'avenir de la filière française – j'aurai l'occasion d'intervenir plus précisément sur ce dernier point dans la discussion générale.

Pour toutes ces raisons, nous vous demandons de renoncer à l'examen de ce projet de loi contraire à un principe majeur de notre Constitution, celui de l'exercice de la souveraineté

nationale dans la défense de l'ordre public et des libertés. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. Dans les explications de vote sur l'exception d'irrecevabilité, la parole est à M. Jean Gaubert, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Jean Gaubert. La démonstration que vient de faire Daniel Paul se passe de commentaires. Elle est d'ailleurs assez proche de la position adoptée par notre collègue Jean-Yves Besselat la semaine dernière en commission, ce qui n'est pas surprenant puisqu'ils sont tous deux du Havre... Nous pensons donc que le rapporteur pourrait voter cette motion, sauf à admettre, ce qu'il a d'ailleurs justifié tout à l'heure à cette tribune, qu'à défaut d'avoir fait un tête-à-tête, il a, si j'ose dire, viré de bord depuis une semaine ! (*Sourires.*)

Nous ne pouvons que vous encourager à voter cette motion de procédure, faute de quoi Frédéric Cuvillier sera contraint de vous faire une piqûre de rappel, avec les mêmes arguments, qu'il exposera encore plus longuement !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Ce n'est pas grave ! Ce sera un réel plaisir !

M. Jean Gaubert. La bonne formule serait que vous votiez l'exception d'irrecevabilité : cela nous ferait gagner beaucoup de temps !

Une fois de plus, le texte que vous nous présentez, monsieur le secrétaire d'État, est approximatif – et j'y reviendrai tout à l'heure. D'approximations en approximations, nous avons souvent à revoir les textes, alors qu'ils pourraient être irréprochables dès la première fois. Cela nous éviterait de nous répéter !

M. le président. La parole est à M. Marc Vampa, pour le groupe Nouveau Centre.

M. Marc Vampa. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le groupe Nouveau Centre se félicite de l'examen de ce projet de loi, essentiel pour l'avenir de notre filière maritime. Cette exception d'irrecevabilité n'étant pas justifiée, le groupe Nouveau Centre votera contre.

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

M. Thierry Mariani. Le groupe UMP se réjouit aussi de l'examen de ce texte qui tire les conséquences de certaines évolutions juridiques, en ouvrant à nos ressortissants communautaires l'accès aux fonctions de capitaine et de suppléant. Notre droit devait être modifié afin d'être mis en conformité avec le droit communautaire. En effet, le recours en manquement à l'initiative de la Commission européenne fait peser sur la France la menace d'une condamnation par la Cour de justice des Communautés européennes. Il convient d'écarter ce risque. C'est pour cette raison que nous voterons contre cette exception d'irrecevabilité, en attendant la piqûre de rappel qu'on nous a annoncée ! (*Sourires.*)

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

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire. Monsieur le président, il s'agit en quelque sorte d'une explication de vote de la commission, laquelle demande le rejet de cette exception d'irrecevabilité. Monsieur Paul, M. Besselat et

moi-même n'avons rien vu dans ce texte qui soit contraire à notre Constitution. Les choses doivent être énoncées clairement.

Nous avons eu un long débat en commission. Je tiens à rendre hommage à notre rapporteur, Jean-Yves Besselat, qui, avec une compétence que personne ne peut nier, après nous avoir fait part de ses inquiétudes légitimes, a reconnu que les arguments que nous avons développés lors de nos travaux en commission étaient fondés. La commission a donc, avec l'appui de la majorité, adopté le texte.

S'agissant de notre Constitution, son article 55 est parfaitement clair, disposant que les traités ou accords européens ont une autorité supérieure aux lois nationales. En outre, les articles 88-1 à 88-5 de la Constitution ne comportent aucun élément qui puisse vous donner raison quant à l'inconstitutionnalité de ce texte. *(De nombreux députés du groupe UMP regagnent l'hémicycle.)* Je constate que les députés de la majorité sont fort nombreux dans l'hémicycle ! *(Exclamations sur divers bancs.)* Ils vont donc pouvoir rejeter cette exception d'irrecevabilité, et je m'en réjouis par avance ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

M. le président. Je mets aux voix l'exception d'irrecevabilité.

(L'exception d'irrecevabilité n'est pas adoptée.)

Question préalable

M. le président. J'ai reçu de M. Jean-Marc Ayrault et des membres du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche une question préalable déposée en application de l'article 91, alinéa 4, du règlement.

La parole est à M. Frédéric Cuvillier.

M. Frédéric Cuvillier. Je note que rendez-vous est pris dans une demi-heure avec les députés de la majorité, afin qu'ils soient en nombre suffisant pour garantir le rejet de la question préalable que je m'apprete à défendre !

Monsieur le secrétaire d'État, le texte qui nous est soumis aujourd'hui nous invite à permettre l'exercice des fonctions de capitaine et de second aux ressortissants de l'Union européenne, à ceux d'un pays partie à l'espace économique européen et à ceux de la Confédération suisse.

Si, jusqu'à présent, la clause de nationalité, réservant aux seuls nationaux ces fonctions de commandement, reste présente dans la législation nationale et a été réaffirmée par la loi relative au RIF, il ne s'agit ni d'une scorie législative ni d'une anomalie historique... Elle relève au contraire d'une tradition bien ancrée du droit maritime national. C'était le cas du système de « classes » mis en place par Colbert. On retrouve aussi la réserve de nationalité dans tous les textes qui se sont succédé au fil des siècles : un décret de 1911, l'ordonnance du 27 décembre 1958, un décret de 1965, etc...

Ce n'est qu'en 1996 que le législateur français tire les conséquences d'une décision de 1974 – vous avez fait preuve de la même lenteur en nous présentant ce texte seulement aujourd'hui –...

M. Thierry Mariani. Qu'a fait la gauche ?

M. Frédéric Cuvillier. ... une décision de la CJCE condamnant le maintien d'une clause de nationalité pour les marins comme étant contraire à l'article 48 du traité de Rome.

Mais en 1996, le législateur réserve le cas du capitaine et de l'officier en second en justifiant la dérogation à l'article 39, paragraphe 4, du traité CE, réaffirmant que l'absence de bord d'un capitaine ou d'un second de nationalité française constitue une infraction pénale réprimée par l'article 69 du CDPM. Ce fut encore le cas lors de l'adoption de la loi relative au RIF.

Contrairement à ce que certains prétendent, la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes n'a pas été d'une grande linéarité. Dans un arrêt du 1^{er} décembre 1993 – Commission contre Belgique – la Cour affirme : « En laissant subsister dans sa législation des dispositions en vertu desquelles certains emplois de marins autres que celui de capitaine et de second, sont réservés aux ressortissants belges, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 48 du Traité. »

A contrario, la clause de nationalité est confirmée pour les postes de capitaine et de second. Les juridictions internes n'ont d'ailleurs pas eu d'autre interprétation jusqu'en 2004.

Il a été fait référence aux arrêts Anker et Anave du 30 septembre 2003. Mais qu'a dit à cette occasion la Cour de justice des communautés européennes ? Elle n'a fait que confirmer la légalité d'une réserve de nationalité pour les fonctions de capitaine et de second, en la conditionnant toutefois à l'exercice habituel de prérogatives de puissance publique, dès lors que celles-ci ne représentent pas une part très réduite de leur activité.

Mais la Cour de cassation, dans un arrêt du 23 juin 2004, a retenu une interprétation très large de la position de la CJCE. Elle a considéré que l'exigence de nationalité française d'un capitaine n'était pas conforme au droit communautaire, sans reprendre la condition relative à l'exercice habituel de prérogatives de puissance publique ni tenir compte de la part qu'elles doivent prendre dans l'activité du capitaine et du second. Le juge français, sur la position duquel vous nous demandez aujourd'hui de nous aligner, a ainsi retenu une interprétation plus exigeante que celle de la CJCE, qui ne laisse plus aucune marge d'appréciation quant à l'intensité des prérogatives exercées ou à la nature de la navigation maritime concernée. Quoique l'on puisse en dire, l'incertitude juridique perdure, et un recours préjudiciel auprès de la CJCE aurait eu le mérite d'y mettre fin. Car là où certains y voient une obligation née de la jurisprudence européenne, la proposition d'évolution législative qui nous est aujourd'hui soumise n'est finalement due qu'à l'interprétation extensive d'un juge national. Bref, sous prétexte d'interprétation, la Cour veut se substituer au pouvoir normatif. Mais adapter notre législation à ses revirements jurisprudentiels, ce serait ôter au Parlement la réalité de ses pouvoirs !

D'ailleurs, lorsqu'elle met la France en demeure de se conformer à l'article 39 du traité CE, la Commission ne dit pas autre chose que la CJCE : à ses yeux, en effet, la réserve de nationalité n'est applicable que lorsque les capitaines et seconds de navires exercent de façon effective et habituelle des prérogatives de puissance publique et que celles-ci ne représentent pas une part réduite de leur activité.

S'en est suivi, pendant quatre années, des échanges entre les autorités françaises et la Commission. Devant l'absence prolongée de réforme, cette dernière a introduit, sur le fondement de l'article 226 CE, une requête en manquement devant la CJCE, qui risque fort de se conclure par une condamnation de la France.

Pour autant, les missions confiées au capitaine n'ont pas changé ; elles relèvent bien, pour certaines d'entre elles, de prérogatives de puissance publique liée à l'exercice de la souveraineté nationale. Le commandant de navire bénéficie en effet d'un certain nombre de prérogatives régaliennes justifiant, dans certains cas, la clause de nationalité. Sur ce point, monsieur le rapporteur, je vous ai bien entendu.

Est-il nécessaire de le rappeler ? Le capitaine est représentant de l'État à bord et exerce à ce titre non seulement des fonctions d'officier d'état civil, mais aussi d'officier de police judiciaire. C'est pourquoi on ne saurait dissocier la loi applicable au pavillon de la nationalité du commandant, au nom du lien juridique qui existe entre le navire et l'État. Les textes de droit interne – et même les plus récents, notamment le décret du 28 mars 2007 sur les plans de sûreté des navires – ne retiennent pas d'autre conception.

Par ailleurs, le capitaine d'un navire battant pavillon français se trouve titulaire de pouvoirs importants dans le cadre de ses missions de sûreté et de sécurité. Le décret auquel je viens de faire référence, mais aussi différents articles du code disciplinaire et pénal donnent notamment au capitaine, en tant qu'officier de police judiciaire, le pouvoir de prendre des sanctions pénales ou d'ouvrir toute information à l'égard de crimes et de délits commis à bord. Confier pareils pouvoirs à des navigants étrangers, même membres de l'Union, poserait des problèmes juridiques évidents.

En outre, la responsabilité d'un capitaine est de plus en plus importante : elle concerne tant la préservation de l'environnement et les mesures qui y sont liées que la sûreté et la sécurité du navire ou les conditions de travail. De même, la nécessité de lutter contre la piraterie, les trafics illicites ou le terrorisme a amené l'OMI à adopter le code ISPS. Le décret du 15 mai 2007 a pour sa part renforcé les obligations exercées à bord d'un navire par le capitaine. Il ne s'agit donc pas de prérogatives exercées sporadiquement, étrangères à la mission fondamentale du capitaine ou de son second. Enfin, le décret relatif à la sûreté des navires en mer et au port contient nombre de mesures préventives pour assurer la sûreté des navires et des installations portuaires. Il permet même au capitaine de refuser d'embarquer des passagers ou leurs effets ainsi que les marchandises. Si nous suivons votre raisonnement, le maire d'une petite commune qui ne prononce qu'un petit nombre de mariages n'est officier d'état civil que par intermittence ! Cela n'a pas beaucoup de sens.

Si nous avons décidé de poser cette question préalable, c'est bien parce que loin de régler un problème juridique, le texte que vous nous soumettez ne fait que l'aggraver. Au nom d'une sorte de principe de précaution appliqué à l'inconstitutionnalité, vous mettez sur pied une procédure étonnante à laquelle, j'espère, aucun commandant de navire ne devra se soumettre.

Vous laissez entier le problème de constitutionnalité tout en essayant de le contourner. Par ce texte, vous généralisez la possibilité – voire l'obligation –, pour des ressortissants non français, d'exercer des prérogatives régaliennes. Or, vous le savez, le Conseil d'État a déjà eu à se prononcer sur cette question. Dans un avis du 25 novembre 2004, prenant appui sur le principe ayant valeur constitutionnelle selon lequel la défense de l'ordre public et la protection des libertés relèvent des seules autorités nationales, il a conclu qu'un acte de police, dès lors qu'il implique l'usage de la contrainte et qu'il est susceptible de conduire à une privation de liberté, relève de l'exercice des conditions essentielles de souveraineté nationale.

Nous regrettons qu'en dépit du retard pris par ce texte le Gouvernement n'ait pas eu l'occasion de soumettre au Parlement un véritable plan d'avenir pour la filière maritime. Conçu pour assurer l'eurocompatibilité des dispositions relatives à la nationalité des équipages et notamment des fonctions de capitaine et de second de navire, ce projet de loi ne règle malheureusement pas les questions connexes, et pourtant si importantes, comme celle de la formation professionnelle maritime. Il risque même d'aller à l'encontre des attentes formulées en ce domaine. Plus grave, il ne répond qu'imparfaitement aux exigences de la sécurité maritime, voire renforce les risques.

Mais, avant d'aborder ces différents points, je tiens tout d'abord à revenir sur ce qui, finalement, n'est aujourd'hui que le prolongement du Registre international français adopté le 3 mai 2005. Que ne nous a-t-il pas été promis, à l'occasion des discussions sur le RIF, pour légitimer la libéralisation à outrance des règles du pavillon français ?

À cette époque, plutôt que de réformer de façon ambitieuse le registre existant, le Gouvernement n'a pas hésité à créer un pavillon dégradé. Sous prétexte d'améliorer la compétitivité, de concurrencer les autres registres internationaux et de combattre les pratiques d'immatriculation sous des pavillons de complaisance, le texte RIF, en simplifiant les règles internes, a en fait permis de s'affranchir des dispositions protectrices de la législation française. Le Registre international français permet en effet d'embaucher des navigants non nationaux et d'avoir recours à l'intermédiaire de société de *manning*, véritables sociétés de marchandisation de main-d'œuvre, en les faisant échapper à la législation française. Ce dumping social permet, dans un navire battant pavillon français, d'appliquer non la loi unique du pavillon mais deux droits différents : celui applicable aux navigants résidant en France et celui des navigants résidant hors de France. Avec le RIF, on a tiré vers le bas les dispositions de protection sociale, puisque les navigants extracommunautaires ne pourront bénéficier que des minima prévus par les conventions de l'OIT.

S'il faut agir, s'adapter, nous ne pouvons pour autant accepter de nous engager dans la voie, que nous dénonçons par ailleurs, du pavillon de complaisance et du dumping social. Or le Gouvernement, reprenant la logique qui inspirait la loi RIF, favorise le moins-disant social à coups d'exonérations fiscales ou sociales. Nous avons présenté des amendements visant à permettre à tous les salariés d'un navire battant pavillon français de jouir des mêmes protections en termes de salaire et de protection sociale. Ces amendements vont probablement être déclarés irrecevables – ce qui est tout à fait contestable, et mon collègue Gaubert y reviendra dans quelques instants. Nous ne pourrions pourtant pas voter ce texte s'ils ne sont pas adoptés.

Nous aurions par ailleurs été curieux de prendre connaissance du rapport d'évaluation qui, en vertu de l'article 35 de la loi sur le RIF, aurait dû être publié avant le 31 mars 2007. Je conçois que la période actuelle ne soit pas des plus favorables, mais près d'un an après cette date, nous ne voyons toujours rien venir... Or, contrairement à ce qui nous fut soutenu à l'époque, le RIF semble ne pas être l'instrument miracle susceptible de maintenir la filière maritime française. Il s'est même illustré en étant considéré comme un pavillon de complaisance par l'ITF, la Fédération internationale des ouvriers du transport ! Par ailleurs, il semble que l'agrément du GIE fiscal prévu par le RIF n'ait toujours pas été délivré par la Commission.

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

M. Frédéric Cuvillier. Dont acte.

M. Jean-Yves Besselat, *rapporteur.* Ah ! les contrevérités, ça pleut !

M. Frédéric Cuvillier. J'entends certains nous dire que les premiers résultats en termes d'immatriculations de bateaux au RIF sont encourageants. Nous sommes ainsi passés de 174 unités inscrites au RIF en 2006 à 248 en octobre 2007, mais je crois qu'il serait honnête de préciser que, dans le même temps, les navires immatriculés au registre des Terres australes et antarctiques françaises, le registre TAAF, et qui étaient au nombre d'une centaine, ont eu l'obligation soit d'intégrer le RIF, soit de choisir un autre registre.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Bien sûr !

M. Frédéric Cuvillier. Or force est de constater que tous les navires du registre français TAAF n'ont pas choisi l'inscription au RIF ; ils sont même une minorité dans ce cas. Par ailleurs, nous le savons, même si se trouvent répertoriés quelques gros navires – porte-containers, méthaniers de Gaz de France –, la plupart des navires immatriculés sont d'une importance somme toute modeste. Le premier groupe maritime français, qui compte une flotte de plus de 370 navires, n'en a inscrit qu'une vingtaine au RIF. C'est dire que nous n'avons pas connu l'engouement escompté.

On nous a présenté le recul social comme le prix à payer pour une meilleure compétitivité. Celle-ci n'est pas au rendez-vous, mais il nous reste la régression sociale ! On nous a fait valoir la nécessité d'adopter un registre modernisé, et nous n'avons en fait qu'un modeste pavillon de complaisance !

Nous aurions pourtant pu avoir la faiblesse de croire en les déclarations du Président de la République. Candidat, celui-ci déclarait au sujet du RIF qu'un retour d'expérience devait nous permettre de juger des éventuels ajustements à faire pour en améliorer les performances. Or le texte qui nous est soumis aujourd'hui va au-delà de simples ajustements. C'est pourquoi la réception par le Parlement du rapport d'évaluation du RIF aurait dû être un préalable à tout débat.

Il nous a par ailleurs été soutenu que le RIF favoriserait l'emploi de marins français. Là encore, un bilan sur ce point aurait été éclairant. Quoi qu'il en soit, le raisonnement est curieux : un registre libéralisant l'emploi de marins extracommunautaires et favorisant le recours à la main-d'œuvre étrangère dans des conditions de sous-rémunération et de sous-protection est-il vraiment le meilleur moyen de favoriser l'emploi des marins français ?

Le texte que nous étudions aujourd'hui amplifie le mouvement de raréfaction du recours aux marins français en ouvrant les fonctions de capitaine et de second à des personnels extranationaux. Certes, cela peut sembler être une solution face à la pénurie d'officiers à laquelle il a été fait référence. Mais – et je rejoins ce que disait, le rapporteur –...

M. Patrick Ollier, *président de la commission des affaires économiques.* Enfin !

M. Frédéric Cuvillier. ... cette pénurie n'est pas propre à la France : elle est européenne et même mondiale. Elle est contemporaine et ne fera que s'aggraver si aucune disposition significative n'est adoptée. Or ce texte n'en comporte pas. Selon l'*International Shipowner Federation*, les offres d'emplois d'officiers et de marins qualifiés non pourvues représentent environ 2 % des effectifs mondiaux, soit 10 000 officiers, dont 4 000 en Europe et 600 en

France. Ce véritable problème de fond contribue à expliquer le dépavillonnement et le recours des armateurs à une main-d'œuvre étrangère.

Nous savons, monsieur le secrétaire d'État, qu'en matière de formation professionnelle maritime, il est urgent d'agir. À cet égard, je rejoins ce qui a été dit tout à l'heure. Au niveau de l'enseignement supérieur, le statut et le mode de fonctionnement des quatre écoles nationales de la marine marchande sont inchangés depuis 1958, alors que les professions ont beaucoup évolué. Le Conseil supérieur de la marine marchande a d'ailleurs demandé que l'enseignement soit modernisé et mieux adapté à la problématique de l'emploi dans le milieu maritime. La profession a, je le cite, « besoin d'un enseignement supérieur moderne, réactif et du meilleur niveau, ouvert sur l'ensemble des métiers maritimes et à l'international, cultivant les partenariats avec son environnement pour créer les synergies performantes ». De l'aveu même des professionnels, la dispersion en quatre écoles, de surcroît de petite taille, leur fonctionnement et leur financement les rendent plus proches d'un lycée que d'une école supérieure.

En outre, l'absence de politique maritime et d'ambition pour la formation conduit souvent à un déséquilibre entre filières professionnelles. Il est fréquent que des patrons, des capitaines ou lieutenants de pêche, au terme de plusieurs années de travail pénible, bifurquent vers la filière « pont commerce », qui bénéficie ainsi de leur expérience et de leurs qualités professionnelles d'officier maritime de pêche, accentuant ainsi la carence rencontrée par la filière pêche !

Par ailleurs, comment ne pas évoquer, ici, puisque l'occasion m'en est donnée, la très forte crainte éprouvée au sein des lycées maritimes ? Cette inquiétude est d'ailleurs nourrie par de récentes et régulières rumeurs qui jettent le doute sur l'autorité de tutelle des personnels des services chargés des questions maritimes. De même, les lycées maritimes sont souvent les délaissés du système éducatif. Il paraît indispensable de mettre un accent particulier sur l'information au sein des établissements scolaires et des CIO, notamment sur la filière maritime complète – du CAP au baccalauréat professionnel –, voie privilégiée pour la formation de futurs officiers et capitaines.

Pour se convaincre du peu de cas réservé à cette question centrale qu'est la formation, il suffit de voir le sort qui a été réservé à l'article 6 de la loi RIF. Cet article prévoit, en effet, que, pour promouvoir la filière nationale de formation maritime, chaque armateur assure la formation embarquée nécessaire au renouvellement des effectifs. L'article 6 précise, par ailleurs, qu'une convention ou un accord de branche détermine, pour les navires enregistrés au RIF, les conditions d'embarquement sur des postes de lieutenant des élèves officiers des écoles de marine marchande, la programmation des embarquements et les conditions de formation. À défaut de conclusion de convention ou d'accord avant le 1^{er} janvier 2006, un arrêté devait fixer les modalités d'application de ces dispositions. Or ni la convention, ni l'arrêté n'ont été pris et, faute de dispositif contraignant, cet article a été vidé de toute substance.

De plus, la nécessité de renforcer significativement la formation des marins qui naviguent est aussi indispensable à la sécurité maritime de notre pays, notamment celles des côtes de la Manche et de l'Atlantique, particulièrement exposées aux risques. Je rappellerai la position de l'Association française du droit maritime, qui considère que renforcer le lien unissant le navire à l'État dont il relève, dont la natio-

nalité du capitaine est un élément, n'est pas seulement une problématique purement juridique, mais « est surtout une condition de la sécurité entendue au sens le plus large ».

Les dispositions contenues dans le texte ne sauraient faciliter l'application des normes de sûreté du code ISPS et la collaboration traditionnelle entre marine marchande et marine nationale. On ne peut qu'être dubitatif devant le système mis en place par le texte qui, certes, vise à éviter toute contrariété juridique entre l'existence de prérogatives de puissance publique et la présence d'un capitaine et d'un second de nationalité extranationale, mais qui, dans les faits, a peu de chance d'être véritablement effectif et efficace. Un capitaine de navire devra, en cas de menace pour la sécurité du navire, de son équipage, éventuellement par gros temps, au milieu d'un océan à l'autre bout du monde, attendre l'autorisation du procureur de la République – dont on sait qu'on en a toujours un sous la main, facile à joindre à tout moment de la journée ou de la nuit – pour prendre des mesures d'urgence !

M. Daniel Paul. Très bien !

M. Frédéric Cuvillier. Cette disposition vous permettra peut-être d'échapper à la censure constitutionnelle...

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Nous respectons l'autorité judiciaire !

M. Frédéric Cuvillier. ... mais ne peut cependant pas être considérée comme adaptée à la réalité maritime.

Il paraît, par ailleurs, indispensable que vous mettiez rapidement en œuvre la réforme du décret du 28 février 2007 portant sur l'application de l'ISPS pour en assurer la légalité, si le texte venait à être voté.

Ce texte prévoit, en outre, que l'accès aux fonctions de capitaine sera subordonné à la présentation d'un diplôme attestant de la maîtrise de la langue française. Cette obligation est particulièrement sensible, car, comme le rappelle l'Association française des navires, la communication à bord du navire ou avec les instances terrestres est une des principales causes des accidents maritimes.

M. Daniel Paul. Bien sûr !

M. Frédéric Cuvillier. Les marins ne se comprennent pas faute de maîtriser la langue française voire anglaise ! J'ai, pour ma part, assisté, au CROSS du Gris-Nez, à des situations extrêmement édifiantes de ce point de vue. Nous devons donc être extrêmement exigeants, s'agissant de la connaissance juridique et, bien sûr, des méthodes de contrôle par voie d'examen ou de tests qui, bien qu'imparfaites, et en tout cas incomplètes dans le texte, n'en demeurent pas moins la condition pour s'assurer de la capacité réelle des personnels navigants à maîtriser la tenue des documents de bord ou à comprendre tout simplement les ordres donnés.

Je suis élu du détroit du Pas-de-Calais, large de moins de trente-cinq kilomètres, et maire du premier port de pêche de France, Boulogne-sur-Mer – vous connaissez bien cette région et cette ville. Je puis donc vous assurer que nous assistons de façon incessante et avec souvent beaucoup de frayeur au croisement des 57 000 navires en voie montante, soit plus de 163 navires par jour, et des 88 000 navires en voie descendante, soit en moyenne 243 navires par jour, et aux risques que ce trafic le plus dense du monde, avec 277 millions de tonnes de marchandises dangereuses en transit, fait courir à nos populations, sans compter le cabotage, les 1 000 navires de pêche immatriculés et les 140 000 navires de plaisance. Vous comprendrez donc bien que nous soyons particulièrement attentifs aux conditions

de sécurité qui doivent être assurées, voire précisées, par le texte : on ne peut pas, en effet, se contenter de renvoyer ces mesures à un décret en Conseil d'État.

La terre est si lointaine vue de la mer, a-t-on coutume de dire. Je serai tenté, pour ma part, de regretter que ce texte constitue une occasion manquée : incertitudes juridiques, manque d'ambition dans le domaine de la formation des élèves et des personnels maritimes, silence sur l'indispensable réforme du code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Mon collègue Daniel Paul a été à ce titre extrêmement précis, mais n'a hélas pas entraîné l'adhésion de l'Assemblée. Peut-être mes arguments viendront-ils renforcer sa démonstration, ô combien convaincante !

Alors que nous nous apprêtons à présider l'Union européenne – et alors que le Président Sarkozy, visitant il y a quelques jours notre premier port de pêche, a montré que tout devenait possible, même en matière de quotas –, nous devons affirmer notre ambition concernant la filière maritime ! Nous le ferons sous votre impulsion, car je ne conteste pas votre volonté et votre pugnacité en la matière. Nous pourrions ainsi conduire de véritables politiques volontaristes, notamment en matière de formation. En effet, tout dispositif juridique n'aura de sens que si nous réussissons à former un nombre suffisant d'officiers de la marine.

Monsieur le secrétaire d'État, si la terre est si lointaine vue de la mer, à la lueur de ce texte, qui nous laisse sur notre faim, je serais tenté de dire que, vue de certains ministères, c'est la mer qui est bien loin de la terre ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. Daniel Paul. Très bien !

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je serai bref, mais je souhaiterais tout de même faire deux ou trois observations importantes.

Monsieur Cuvillier, le débat juridique a été clos cet après-midi. On peut toujours gloser à l'infini sur les chances pour notre pays de faire aboutir un recours devant la Cour européenne de justice, mais le problème n'est plus là. En effet, comme le président de la commission des affaires économiques l'a rappelé, ce texte est conforme à la Constitution française, et c'est un point essentiel.

M. Frédéric Cuvillier. Vous n'êtes pas juge constitutionnel !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. De plus, selon la phrase célèbre, « on ne gouverne pas avec des mais ». Cher collègue, j'ai comme vous douté, ce qui témoigne de la liberté d'appréciation dont jouit notre majorité...

M. Jean Gaubert. Elle s'amenuise à mesure que l'on approche du vote !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. ... et qui honore le Parlement. Je me suis rallié au texte présenté par le secrétaire d'État pour une simple raison. Le fait de prendre le risque d'être condamné par la Cour européenne de justice risquait de déséquilibrer l'ensemble du dispositif mis en œuvre depuis sept ans dans notre pays pour dynamiser la filière maritime. Au demeurant, quarante navires de plus en deux ans, ce n'est pas rien ! Sur ce plan, les fondamentaux nous conduisent donc aujourd'hui à refuser de voter cette question préalable. Ce débat est clos. Nous devons prendre une décision et débattre de la formation des marins. Dominique Bussereau, secrétaire d'État en charge de ce dossier, a pris les choses en main avec une énergie particulière. De plus, les investisseurs maritimes qui ne sont, certes,

pas parfaits, se révèlent extrêmement sérieux et sûrs et la sécurité maritime est au cœur de leur engagement. Il est stratégiquement démontré que ces armateurs sont disposés à embaucher les officiers français disponibles.

Enfin, vous voulez dynamiser la filière maritime, monsieur Cuvillier.

M. Frédéric Cuvillier. Oui !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Vous avez tenu un discours un peu attristant sur les mesures prises par le Gouvernement.

M. Frédéric Cuvillier. Oh !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Vous avez cité la complaisance. Dans sa définition d'un pavillon de complaisance, l'ITF se réfère à son principal critère qui est celui de savoir si la nationalité de l'armateur est la même que la nationalité du pavillon. Selon l'ITF, « sont considérés comme navires sous pavillon de complaisance les navires pour lesquels la propriété réelle et le contrôle se situent dans un pays autre que celui des pavillons sous lesquels ils sont immatriculés ».

M. Frédéric Cuvillier. C'est vous qui êtes complaisant, monsieur le rapporteur !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. S'il y a un pays qui sait expertiser, qui sait contrôler l'immatriculation d'un navire, c'est bien la France. L'administration française a quelquefois des défauts, mais, sur ce plan, je fais confiance à mon pays et à son administration !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il est clair que la complaisance définie par l'ITF ne tient pas devant les mesures que nous avons prises.

Donc, ce sont des raisons que je ne veux pas exploiter qui sont derrière cette désignation. Si vous voulez contribuer à dynamiser la filière française, reconnaissez les faits : ce pavillon, le second du monde, est bien français ! Telles sont les raisons pour lesquelles je vous invite à rejeter cette question préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Frédéric Cuvillier. Quelle déception !

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Très bien !

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Tout d'abord, j'espère que M. Paul ne m'en veut pas de ne pas lui avoir répondu tout à l'heure, mais si j'ai agi ainsi c'est parce que je venais de m'exprimer à la tribune et que je voulais éviter de me répéter. Je lui répondrai donc maintenant, en même temps qu'à M. Cuvillier.

Ne pas examiner ce texte aujourd'hui nous mettrait en grande difficulté à un moment où, comme le souhaite le Président de la République, nous faisons des efforts très importants en faveur de notre politique maritime. M. Couanau, M. Besselat et d'autres, qui sont intéressés par ces problèmes le savent, nous réunirons demain, toute la journée, une table ronde sur l'avenir de la formation maritime pour essayer de « booster » celle-ci et répondre à notre besoin d'officiers de maistrance.

À la demande du Président de la République, nous avons engagé un plan de relance de nos ports, car nous ne pouvions plus accepter de continuer à perdre des parts de marché et, avec elles, des dizaines de milliers d'emplois au bénéfice des ports espagnols ou des ports du Range nord d'Anvers, de Zeebrugge et de Rotterdam. Nous avons créé le RIF pour rehausser notre pavillon. Alors que la France était la mauvaise élève de la classe européenne en matière de contrôle des navires, elle occupe maintenant quasiment la première place. La sécurité maritime sera d'ailleurs l'une des priorités de la présidence française de l'Union. Un Conseil des ministres des transports informel se tiendra à La Rochelle au mois de septembre. J'y inviterai tous les parlementaires intéressés et nous y traiterons de ce problème de la sécurité maritime.

Nous avons donc besoin de ce texte, non pas pour « faire bien » à l'égard de la Commission, mais pour que les importants efforts accomplis depuis quelques années ne soient pas réduits à néant par des condamnations qui remettraient en cause la volonté de la France d'avoir une grande politique maritime.

M. Frédéric Cuvillier. Vous pourriez applaudir M. le secrétaire d'État, chers collègues de la majorité ! (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. Dans les explications de vote sur la question préalable, la parole est à M. Daniel Paul, pour le groupe de la Gauche démocrate et républicaine.

M. Daniel Paul. Je me demandais en effet si la majorité avait été convaincue par l'intervention remarquable de M. le secrétaire d'État !

Avec ce texte, le RIF s'appliquera donc désormais aussi aux officiers, que l'on pourra recruter ailleurs. Nous sommes là dans un modèle de construction européenne contestable, celui qui consiste à tirer les normes vers le bas. Je ne m'appesantirai pas sur la convocation du Parlement en Congrès à Versailles, lundi prochain, sinon pour souligner que la logique à l'œuvre est la même, et que l'on dénie au peuple, qui s'est exprimé en mai 2005 de la manière que l'on sait, le droit de le faire à nouveau. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

Quelles sont les raisons de la désaffection pour l'emploi maritime ? Je suis fils, frère, neveu d'inscrit maritime. En vérité, je suis le seul de ma famille à ne pas être marin (« *Dommage !* » sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire) et, quand j'étais jeune, tout le monde l'était ou voulait l'être. Cet engouement pour la marine marchande a disparu. Sans doute cela s'explique-t-il pour partie par des problèmes de formation, encore qu'un réseau d'écoles ait été créé, qui remplissent bien leur office : écoles d'apprentissage maritime, écoles nationales de la marine marchande, écoles privées – dans la région de Paimpol, l'école privée Kersa a formé des commandants au long cours pendant des dizaines d'années. Mais, au-delà de cette question de la formation, certains jeunes, et moins jeunes, considèrent que le jeu n'en vaut pas la chandelle. Ils estiment que la rémunération n'est pas suffisante pour compenser les conditions de travail à bord, le danger de la mer, l'infortune de mer tout simplement, sans parler des problèmes que pose un tel métier pour la vie de famille.

Or, depuis des années, vous préférez aller de texte en texte, petit bout par petit bout, sans tenir compte du fait que la filière maritime est un tout : elle va de la construction navale, de la réparation navale, à la formation des hommes, à la rémunération et à la reconnaissance des qualifications. Un

capitaine de navire devrait rester longtemps au commandement d'un navire. Or, il quitte assez rapidement ce commandement, car les conditions de rémunération et de travail sont bien meilleures à terre. Il aurait fallu un texte global concernant le métier de marin, celui d'officier, et non des textes mis bout à bout, parfois même contradictoires les uns avec les autres – j'aurai l'occasion de revenir sur cet aspect tout à l'heure dans la discussion générale. Voilà pourquoi je voterai cette question préalable. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Jean Gaubert, pour le groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.

M. Jean Gaubert. Frédéric Cuvillier a remarquablement démontré que le Gouvernement n'était pas allé au bout de ce qu'il pouvait faire. Admettre que la jurisprudence l'emporte sur la législation me paraît extrêmement dangereux. En effet, quel est, dans ce cas, le rôle du législateur ? Certains ici semblent pourtant dire : « La jurisprudence s'impose, il n'y a plus qu'à s'aligner ! » Eh bien non ! Si la jurisprudence nous paraît mauvaise, c'est notre rôle de parlementaire de modifier la loi pour créer quelque chose de plus fort que la jurisprudence !

J'en viens à ce que nous a dit M. Besselat. Lors du débat de 2005, avec les mêmes contre-arguments, il défendait l'idée de capitaines et de dirigeants français. Nous lui rappelions qu'il y avait une jurisprudence française et il nous répondait que c'est nous qui faisons la loi, ce en quoi il avait raison. Pourquoi a-t-il changé d'avis aujourd'hui ? Quelles contradictions !

Une fois de plus, le Gouvernement nous soumet un texte mal ficelé, qu'il faudra, un jour ou l'autre, remettre sur le métier. Mieux vaudrait, si l'on veut enfin une bonne loi sur la mer, suspendre les travaux sur ce texte, définir une stratégie pour la présidence française de l'Union et se pencher ensuite sur un texte s'appliquant à l'ensemble des marins, qu'ils travaillent dans le commerce, la pêche ou le transport de passagers, et qui stabilisera une fois pour toutes la législation en ce domaine au lieu de procéder par petits bouts, en compliquant tellement les choses que même les services du ministère ne s'y retrouvent plus. (*Protestations sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. C'est pourtant très clair !

M. Jean Gaubert. Vous l'aurez compris, mes chers collègues, je vous invite donc à voter la question préalable brillamment défendue par Frédéric Cuvillier. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La parole est à M. Thierry Mariani pour le groupe de l'Union pour un mouvement populaire.

M. Thierry Mariani. Le 15 février dernier, la Commission européenne a introduit un recours en manquement contre la France. En effet, la législation française réserve actuellement aux Français les postes de capitaine et de suppléant à bord des navires battant pavillon français : la Commission a estimé que cela n'était pas conforme avec l'article 39 du traité qui fixe le principe de libre circulation des personnes au sein de la Communauté européenne. Par ailleurs, la Cour de cassation a jugé que rien ne justifiait la réserve de nationalité du capitaine. Ces mises en garde n'étaient pas les premières !

Le projet de loi tire donc les conséquences des évolutions juridiques en ouvrant aux ressortissants communautaires l'accès aux fonctions de capitaine et de suppléant. Il fallait modifier notre droit pour le mettre en conformité avec nos obligations communautaires.

M. Frédéric Cuvillier. C'est scandaleux ! C'est nous qui faisons la loi !

M. Thierry Mariani. En effet, ce recours en manquement introduit par la Commission européenne fait peser sur la France la menace d'une condamnation par la Cour de justice des Communautés européennes ! Il convient donc d'écarter ce risque. Voici deux raisons tendant à vous le prouver :

D'une part, la navigation sous pavillon français n'est pas contradictoire avec la présence à bord d'officiers étrangers ;

D'autre part, dans le contexte de la présidence française de l'Union européenne, ne vous paraît-il pas surprenant de s'opposer à une mesure qui vise à favoriser un développement harmonieux, équilibré et durable des relations et activités économiques à l'échelle européenne ?

J'entends déjà les arguments s'appuyant sur la nationalité française, sur le fait que les pouvoirs conférés au capitaine ou à son second en qualité d'officier ministériel et d'officier d'état civil restent des prérogatives de puissance publique, sur la question de la langue et du lien navire-État, etc.

Permettez-moi de vous faire part de quelques réflexions.

Au-delà des aspects juridiques et de souveraineté, il convient de garder à l'esprit ce que représente notre marine marchande en termes d'activité économique, d'emplois et de mise en valeur. Comme l'a rappelé Charles Revet, rapporteur du projet de loi au Sénat, la France, « dotée du troisième domaine maritime mondial et de 5 000 kilomètres de côtes, dont la Manche, » – qui constitue le passage le plus fréquenté du monde – « a une responsabilité particulière » en matière de valorisation et de maintien de la filière maritime.

Or, on ne peut nier l'état des lieux actuel : les armateurs de nos navires ont de graves difficultés à recruter des officiers français, tandis que nos écoles de marine marchande connaissent une crise des vocations. Les conséquences en sont un « dépaillonnage » forcé de certains navires, qui ne trouvent plus de capitaines français.

Ainsi, les trois premiers articles du projet de loi viennent contourner ce problème et tendent à le résoudre en partie, puisqu'ils ouvrent l'accès aux fonctions de capitaine et de second sur l'ensemble des navires immatriculés sous pavillon français aux ressortissants de la Communauté européenne, de l'Espace économique européen et de la Confédération suisse.

Cet accès est subordonné à certaines conditions : la maîtrise de connaissances linguistiques indispensables à la tenue des documents de bord et à l'exercice des prérogatives de puissance publique, ces connaissances étant bien évidemment contrôlées.

Concernant les prérogatives du capitaine, ce dernier n'est en aucun cas officier de police judiciaire ou encore juge d'instruction. Une nationalité étrangère n'apportera donc pas de changements significatifs de ses fonctions. De plus, les décisions prises en matière de surveillance et de sécurité ne sont pas de nature à justifier le maintien de la réserve de nationalité.

Enfin, et j'espère ainsi pouvoir apaiser l'esprit échauffé de certains ici, le lien entre marine marchande et défense nationale est indirect : un capitaine de la marine marchande n'est en aucun cas collaborateur actif de la marine nationale. De toute façon, un commandant étranger ne peut-il pas déjà recevoir l'habilitation au secret défense ?

L'article 4 du projet de loi redéfinit et encadre les pouvoirs du capitaine en matière de mesures de sécurité et d'enquêtes. Ainsi, celui-ci devra désormais recueillir l'accord du procureur pour mettre en détention une personne à bord du navire si la préservation du navire, de sa cargaison ou la sécurité des personnes se trouve mise en péril.

Revenons aux conditions d'accès aux postes de capitaine ou de second pour les ressortissants européens. Au-delà des connaissances linguistiques, le Sénat a adopté un amendement visant à intégrer, parmi les exigences requises, des connaissances juridiques en matière civile et pénale. L'ensemble de ces compétences sera sanctionné d'un diplôme.

Pour finir, permettez-moi de répondre à l'argument selon lequel permettre l'accès, sur des pavillons français, aux fonctions de capitaine et de second aux ressortissants étrangers de la Communauté européenne risque de pousser les jeunes de notre pays au désengagement ou au découragement.

M. Frédéric Cuvillier. Si c'est le cas, pourquoi ne pas prévoir un test ADN ?

M. Thierry Mariani. Je rappelle que la demande en officiers et en marins qualifiés excède aujourd'hui très largement l'offre au niveau mondial. Les dernières estimations de la Fédération internationale des armateurs du commerce maritime mondial font état d'un manque de 10 000 officiers en 2005 et prévoient un déficit de 27 000 officiers en 2015. En France, il en manquerait au moins 600. Recruter au-delà de nos frontières ne privera donc nullement nos jeunes...

M. le président. Il va falloir conclure, monsieur Mariani.

M. Thierry Mariani. ... d'emplois potentiels, puisque nous manquons au contraire de main-d'œuvre. C'est l'avenir de l'ensemble de la filière maritime qui est en jeu ! Voilà pourquoi le groupe UMP votera contre la question préalable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

M. le président. La parole est à M. Marc Vampa, pour le groupe Nouveau Centre.

M. Marc Vampa. D'un mot, mes chers collègues : je crois qu'il faut poursuivre l'examen du texte. C'est pourquoi le groupe Nouveau Centre votera contre la question préalable. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Nouveau Centre et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.)*

M. le président. Je mets aux voix la question préalable.

(La question préalable n'est pas adoptée.)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Thierry Mariani.

M. Thierry Mariani. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, j'avais jusqu'à présent l'habitude de dire, dans les réunions publiques que j'orga-

nise chaque mois dans ma circonscription, que l'on peut expliquer l'apparente absence des députés dans l'hémicycle, à certains moments, par leur spécialisation.

Je n'hésitais alors pas à démontrer que l'on a plus de compétence pour discuter des textes portant sur la viticulture française quand on est élu dans la Beauce et que, réciproquement, mes collègues députés du littoral français ont, sinon une légitimité, tout au moins une connaissance plus grande pour discourir sur nos bancs des quotas de pêche ou de la taille des filets.

Le Vaucluse n'étant pas connu pour ses jolis ports de pêche, je vais prendre le contre-pied de l'argument que je viens d'évoquer, non par esprit de contradiction, mais parce qu'il me semble sérieusement que le projet de loi qui nous est soumis est une illustration parfaite des enjeux de notre temps et de la manière dont nous devons les aborder. J'aurais pu résumer le tout en parlant de « pragmatisme » ou de « réalisme ». Mais, puisque dix minutes me sont accordées, je vais m'efforcer de pousser un peu plus loin mon propos. Je vais donc m'expliquer.

Je ne reviendrai pas longuement sur le cœur du problème posé par ce texte, si ce n'est pour souligner que le dispositif qui nous est proposé me semble être suffisamment encadré pour que nous l'acceptions. C'est d'ailleurs ce que nous a rappelé le rapporteur, spécialiste de ces questions, et dont chacun dans notre hémicycle connaît le travail.

L'ouverture, puisque c'est ce dont il s'agit, des fonctions de capitaine et de second des navires battant pavillon français aux ressortissants de la Communauté européenne, ainsi qu'aux ressortissants de l'Islande, de la Norvège, du Liechtenstein, sans oublier nos amis suisses, est en effet encadrée.

La première condition posée est la détention par le capitaine d'un brevet reconnu par la France. Il ne s'agit pas de confier un porte-conteneurs long de 400 mètres à n'importe qui. Les mécanismes de reconnaissance mutuelle des brevets de pilotage existent, et ils sont bien entendu pleinement pris en compte dans le dispositif qui nous est proposé.

D'autre part, le projet de loi dispose que les prétendants étrangers au poste de capitaine et de second devront justifier d'un niveau de langue française et de la possession de connaissances juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique. À ce sujet, monsieur le secrétaire d'État, j'ai constaté que la liasse contenait une série d'amendements du Gouvernement visant à revenir sur la modification apportée par nos collègues sénateurs, qui proposait de sanctionner la connaissance de la langue française par un diplôme. Je les voterai, naturellement, mais, je l'avoue, je pense à titre personnel qu'une solution intermédiaire aurait pu être trouvée. Exiger que l'on connaisse la langue française est une chose ; vérifier que cette exigence est bien remplie en est une autre.

Sur le dispositif, je n'ai donc aucun grief majeur à formuler dans la mesure où, je le répète, il me paraît particulièrement bien encadré. Pour parler clairement, la modification de notre législation n'entraînera pas, demain, une arrivée massive de capitaines étrangers inexpérimentés.

Néanmoins, monsieur le rapporteur, j'ai suivi votre démonstration, qui a du moins le mérite d'apporter un éclairage historique sur un sujet où votre compétence est reconnue sur tous les bancs de notre hémicycle. J'ai aussi compris les craintes de certains de nos collègues, qui voient dans cette mesure une perte de l'influence de la France

et, disons-le franchement, de sa souveraineté. J'ai pu ainsi noter que, sur le sujet qui nous intéresse, deux écoles se font face. La première, appelons-la « colbertiste », considère que, à bord d'un navire battant pavillon français, le capitaine et son adjoint doivent être obligatoirement de nationalité française. La seconde école, inspirée du droit européen, considère en revanche que la France doit s'adapter au principe de libre circulation des travailleurs en acceptant toutes les nationalités européennes aux postes de capitaine ou de second à bord d'un navire français.

Je salue votre travail et l'intérêt intellectuel de la démonstration que vous menez dans votre rapport sur un sujet aussi délicat. J'ai par ailleurs parfaitement compris le dispositif que vous avez proposé devant la commission des affaires économiques et qui consiste, pour résumer, à distinguer le trafic maritime de courte distance et le commerce de long cours.

Je ne crois pas faire partie des parlementaires enclins à brader notre souveraineté, pas plus que je ne figure parmi les euroconvaincus de la première heure que compte l'Assemblée. Je suis donc d'autant plus à l'aise pour soutenir le projet de loi, qui ne consiste en fait qu'à mettre en application l'un de nos engagements européens. Il est donc inutile que je rappelle à mon tour la chronologie des événements qui ont conduit la Commission européenne à introduire, le 15 février 2007, un recours en manquement contre la France.

Mais c'est dans cette mesure que la distinction entre l'école colbertiste et l'école européenne est la clé de notre débat. L'école colbertiste repose sur un système historique, qui existe depuis bientôt plus de quatre siècles et demi, mais qui n'est, précisément, qu'historique. La thèse colbertiste ne vient pas s'opposer à l'idée d'une France intégrée dans un ensemble européen. Il s'agit là de deux thèses qui ne s'opposent pas, mais qui se suivent dans le temps, qui succèdent l'une à l'autre. Et c'est précisément parce que la France a fait le choix politique de l'Europe que nous ne pouvons nous extraire des règles communautaires relatives à la liberté de circulation des travailleurs européens.

Je ne suis pas, loin s'en faut, en train d'expliquer que nous, Français, devons tout accepter au nom de l'Europe. Le député vaclusien qui est devant vous n'a pas, selon sa propre démonstration, à s'en tenir aux dossiers viticoles. Je ne pense pas – je l'ai montré – que nous devons céder sur tous les sujets, quand l'Europe nous fait des propositions dans ce domaine. Mais je crois, dans le même temps, et ce projet de loi en est l'illustration, qu'il ne sert à rien de s'accrocher à des sujets qui ne relèvent pour l'essentiel – pardon de vous le dire – que de la symbolique. Je ne vois pas, en effet, en dehors du symbole, ce qui différencie, aux commandes d'un navire, un bon capitaine d'un autre, quand bien même l'un d'entre eux ne serait pas français mais, par exemple, suisse. Je ne prétends pas, répétons-le, que la symbolique ou que l'image que l'on se fait de la France n'aient pas lieu d'être dans le débat public, mais je considère, dans le cas présent, que les enjeux que nous soulevons sont bien plus importants encore.

Force est de constater en effet que la France, grande puissance maritime historique, n'occupe pas aujourd'hui le rang qui devrait être le sien. Placé, dans les années 60, au quatrième rang mondial, le pavillon français n'occupe plus aujourd'hui que la vingt-neuvième place. Par ailleurs, la loi sur le Registre international français, le RIF, n'a pas encore permis d'attirer sous pavillon français un nombre suffisant de navires. En outre, la situation de l'emploi maritime est marquée par une crise de vocations qui doit faire l'objet

d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics. Voilà pour le tableau non de la symbolique mais de la réalité. Il est intéressant d'examiner le présent projet de loi à la lumière de ces éléments cruciaux pour l'avenir du monde maritime français.

S'agissant du Registre international français, par exemple, je crois que l'ouverture aux capitaines européens est de nature à préserver son attractivité. En effet, la Commission européenne a lié la validation du système d'exonération fiscale du RIF à l'ouverture des fonctions de capitaine aux ressortissants communautaires. Récemment encore, quelques jours avant Noël, la Commission a rappelé que, si les autorités françaises ne modifiaient pas leur législation, elle ouvrirait contre elles une procédure pour aide d'État illicite. La France devra alors rembourser des sommes très importantes, et l'avenir du RIF, pensé comme le dispositif principal pour développer la flotte française, sera sérieusement remis en cause.

De même, pour rester dans le registre de la réalité, j'analyse ce projet de loi comme un moyen d'éviter le dépavillonnement des navires...

M. le secrétaire d'État chargé des transports. C'est juste !

M. Thierry Mariani. ... et donc de maintenir l'emploi du secteur maritime. Dans un contexte de pénurie de capitaines et d'officiers, certains armateurs quittent en effet le pavillon français, puisqu'ils ne peuvent aujourd'hui trouver de capitaines français pour armer leurs navires.

Enfin, il me semble, mais je peux me tromper, qu'inscrire la France dans le mouvement, général en Europe, d'ouverture des registres nationaux à des capitaines ressortissants de la Communauté offrira de meilleures opportunités de carrières aux officiers français, ce qui, par voie de conséquence, devrait améliorer l'image de marque de la profession et susciter des vocations.

Dans ces conditions, j'avoue ne pas comprendre l'intérêt que nous aurions à persister dans un contentieux communautaire, reconnaissons-le, perdu d'avance. L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes est attendu pour fin février ou début mars. Tout laisse à penser que la France sera alors condamnée pour non-respect du droit communautaire.

Je pense sincèrement qu'une telle condamnation serait malvenue à double titre. Elle ternirait l'image de la France, qui sera appelée à exercer la présidence de l'Union européenne en juillet prochain. Cela risquerait de déséquilibrer une politique maritime mise en place depuis plusieurs années et qui, M. le rapporteur l'a souligné, commence enfin à porter ses fruits. D'autre part, nous sommes, en tant que députés, comptables de chaque euro de l'État, et l'astreinte financière qui accompagnerait inévitablement l'arrêt de la Cour équivaldrait à un gaspillage pur et simple d'argent public. Enfin, et c'est un argument que, vous le savez, j'affectionne particulièrement, je ne vois pas au nom de quoi la France devrait être l'un des seuls pays européens à ne pas ouvrir aux ressortissants européens les fonctions de capitaine et de second.

Si, comme je le souhaite, le Parlement adopte ce projet de loi, la France ne fera qu'appliquer une règle déjà ratifiée par l'Allemagne, Chypre, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Hongrie, l'Irlande, la Lettonie, le Luxembourg, Malte, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Slovénie et la Suède. Et, parmi ces pays, certains vont déjà encore bien plus loin, puisqu'ils ne posent aucune condition de nationalité.

M. Daniel Paul. On a vu avec l'*Erika* ce que cela donnait !

M. Thierry Mariani. C'est le cas de Chypre, de la Lettonie, du Luxembourg, de Malte, de la Norvège, de la Pologne, de la Roumanie et même du Royaume-Uni, qui est pourtant une puissance maritime par excellence. La Belgique, la Finlande, la Lituanie et l'Italie ont par ailleurs engagé une modification de leur législation,

Parmi les pays concernés par le maritime, seules la Bulgarie, la Grèce et la France ont pour l'heure maintenu leur réserve de nationalité. Je crois donc que nous pouvons sans crainte nous engager dans la voie qui nous est proposée. Qu'on se rassure : nous ne ferons pas – une fois de plus, hélas ! – figure de précurseurs.

Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, je me réjouis par avance d'expliquer aux habitants du Haut-Vaucluse, dans ma prochaine réunion publique, qu'on peut être un député continental et intervenir sur un texte touchant à la nationalité des équipages des navires...

M. René Couanau. Il faudra m'y inviter !

M. Thierry Mariani. Mais soyez assurés que c'est de loin la dernière de mes motivations. C'est avant tout parce que je crois que ce texte est non seulement incontournable, mais aussi parfaitement présenté que je vous appelle, mes chers collègues, à le voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

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

M. Jean Gaubert. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je tiens à associer à mon propos ma collègue Marilyse Lebranchu, dont l'emploi du temps est si chargé qu'elle n'est pas certaine de pouvoir venir délivrer son message dans notre hémicycle. On sait pourtant l'importance qu'elle accorde à ce dossier. Elle préside d'ailleurs, en tant qu'élue, une société d'équipements maritimes...

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Tout à fait !

M. Jean Gaubert. ... et connaît bien le problème. Certes, la compagnie avec laquelle elle est en relation n'utilise pas le RIF. Elle n'en a d'ailleurs pas la possibilité. Mais jadis, son président, aujourd'hui décédé, s'était battu contre votre projet de loi.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Ce n'est pas tout à fait vrai !

M. Jean Gaubert. Mais si !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Paix à son âme !

M. Jean Gaubert. Nous voici une fois encore, comme je l'ai rappelé tout à l'heure, dans la longue litanie des lois mal ficelées que vote depuis un certain temps l'Assemblée nationale. On sait d'ailleurs que le RIF a été soumis à bien des péripéties, avant de faire l'objet d'un débat dans notre hémicycle. Il a même connu deux ministres. Les négociations ont été longues : dix-huit mois !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Mais elles ont abouti !

M. Jean Gaubert. On a cherché des fenêtres de tir, comme disent les militaires, c'est-à-dire des moments où les marins étaient moins mobilisés, où il n'y avait pas d'élections, notamment régionales, ce qui ne vous a d'ailleurs pas empêché de perdre du terrain. Bref, vous avez reporté l'examen du texte. Celui-ci n'est ni plus ni moins malmené

que beaucoup de ceux qui arrivent devant nous. Je l'ai dit il y a quelques semaines à propos d'un énième projet de loi qu'on nous présentait sur l'énergie.

Je pourrais aussi évoquer les lois relatives à la sécurité, ou celles sur l'immigration. Au passage, je remarquerai que l'orateur qui m'a précédé à la tribune, et qui a fait de ce dernier sujet son dada, défend une position à géométrie variable selon que ceux qui veulent entrer en France sont riches ou misérables.

Les textes concernant la consommation ou les grandes surfaces subissent le même sort que celui relatif à l'énergie : ils vont et viennent. La majorité les vote – pas nous –, puis ils doivent être revus et corrigés. Aujourd'hui, nous en sommes précisément à ce stade : ce projet de loi constitue un amendement à la loi du 3 mai 2005 relative à la création du Registre international français.

Au moins pensions-nous, à l'occasion de l'examen de ce texte, bénéficier de certaines informations. Vous nous en avez certes fournies, monsieur le secrétaire d'État, mais je me trouve dans l'obligation de noter qu'elles sont plus ou moins contradictoires avec des chiffres que donne le rapporteur. Vous deviez nous présenter un rapport à la fin du mois de mars 2007 ; l'aurons-nous pour la fin du mois de mars 2008 ? Ce document devait nous fournir des chiffres fiables, sur le nombre de bateaux immatriculés, les tonnages, les transferts du pavillon TAAF – transferts dont on ne peut se contenter car ils n'apportent pas de réelle « valeur ajoutée » au territoire national. Nous n'avons aucunes de ces informations que nous sommes en droit d'exiger, monsieur le secrétaire d'État, puisque François Goulard, votre successeur et prédécesseur, nous les avait promises. Nous sommes aujourd'hui contraints d'entendre se succéder des discours présentant des données contradictoires qui ne nous sont d'aucun intérêt.

Une partie de la loi votée en 2005 est donc de retour à l'Assemblée nationale en raison de ses dispositions concernant la réserve de nationalité. Cette question avait pourtant été largement soulevée à l'époque, en particulier par nous. En effet, aujourd'hui, vous invoquez comme motif, pour modifier la loi de 2005, une jurisprudence française de 2004 ! J'ai déjà dit ce que je pensais de cette jurisprudence mais, en tout état de cause, elle est antérieure à la loi. Pourtant, en 2005, M. Besselat nous expliquait que la jurisprudence n'était pas la loi, que nous pouvions passer outre et que mieux valait modifier la loi.

Les instances européennes ne l'ont pas entendu ainsi, mais nous le savions et vous le saviez. La libre circulation des personnes et des biens n'avait pas été inventée en 2005, elle est inscrite dans l'ensemble des traités adoptés par vous, et souvent par moi. À partir du moment où nous avons adopté des traités, il est préférable de les appliquer, ce que vous n'avez pas voulu faire en 2005.

Je trouve tout à fait anormal qu'aujourd'hui les institutions européennes soient mises en cause. Elles nous pressent, dites-vous ; elles feraient presque du chantage en utilisant le GIE le fiscal. Non ! Monsieur le secrétaire d'État, les institutions européennes se contentent en réalité de vous rappeler aux décisions que vous avez prises, que nous avons prises. Bon sang ! Soyons cohérents ! Cessons de tenir un discours à Paris et une autre à Bruxelles ; ne continuons pas à vouloir, en même temps, promouvoir la belle idée européenne et, chaque fois que nous avons une difficulté, à dire : « C'est à cause de l'Europe ! »

Nous aurons d'autres débats sur le sujet, mais la défense de l'idée européenne à laquelle je crois – je pense sans doute à une Europe un peu différente de celle qui se construit aujourd'hui – passe aussi par l'esprit de conséquence des responsables politiques français, et ni vous, ni les promoteurs de ce texte n'en font preuve.

Par ailleurs, pourquoi faire croire qu'il y aurait un chantage au GIE fiscal ? Vous savez vous-même que les difficultés sont déjà si nombreuses sur cette question qu'il serait vain de la part des institutions européennes d'en faire un objet de chantage. Beaucoup de travail reste à faire pour rendre ce GIE fiscal euro-compatible, et vous en avez déjà accompli une part. Mais, de grâce, ne continuez pas les uns et les autres, et je m'adresse à ceux qui croient à la construction européenne, à avoir une attitude à Bruxelles et une autre à Paris !

La modification apportée par le projet de loi que nous examinons est d'autant plus facile à accepter que chacun a constaté la pénurie, sur notre territoire, de capitaines et de seconds. Les chiffres ont été cités, je n'y reviendrai pas. Mais nous pouvons nous interroger sur les moyens qui ont été employés pour pallier cette difficulté. Voilà six ans que vous êtes au pouvoir et nous savons que, ces dernières années, les écoles de la marine marchande n'ont pas été les mieux dotées. Je reconnais que la situation antérieure n'était pas plus favorable mais, après six ans, votre responsabilité est bien en jeu. Nous ne pouvons nous contenter de constater la pénurie, il faut aussi reconnaître l'imprudence d'une politique qui n'a pas su anticiper sur l'avenir.

La véritable question posée aujourd'hui est non pas celle de la nationalité des capitaines, mais celle de leur statut social. Nous avons déjà abordé le problème en 2005. Après tout, nous sommes heureux, nous aussi, de voir des Français obtenir un contrat de travail dans un autre pays de l'Union européenne, quel que soit le secteur d'activité. En réalité, nous savons que le dumping social ne se joue pas sur la nationalité, mais sur le statut social de ceux qui sont embauchés. Quand, dans ma circonscription, l'armateur de pêche que vous connaissez bien, monsieur le secrétaire d'État, et qui a beaucoup souffert il y a quelques semaines, embauche des Polonais, des Portugais ou d'autres ressortissants européens, je me réjouis parce que je sais qu'il les paie exactement de la même façon que les Français. La difficulté est là, et j'aurais aimé aller plus loin avec ce projet de loi. L'article 40 de la Constitution nous a été opposé, à mon avis à tort, alors que je souhaitais qu'à côté de notre ouverture sur la question de la nationalité, nous puissions rester très fermes sur le statut social et les conditions de rémunération. Sur ce point, il n'y a aucune avancée, aucune précision alors que c'est là que se situe le dumping !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. C'est un procès d'intention !

M. Jean Gaubert. Si les équipages des navires français étaient payés selon une grille négociée entre les armateurs et les organisations syndicales, le meilleur marin serait recruté et il n'y aurait aucune raison pour que le meilleur ne soit pas, de temps en temps, français. En revanche, si une différence de salaire, de charges sociales et de statut social est possible, celui qui sera retenu sera peut-être celui qui coûtera le moins cher, ce qui n'est pas sans conséquences.

En 2005, nous vous reprochions déjà de créer, avec le RIF, un pavillon de complaisance. Le rapporteur a abordé cette question et je voudrais y revenir. Je n'ai rien inventé et cela

est si vrai, monsieur le secrétaire d'État, que vous tentez de dissuader les organisations syndicales, qui ont souhaité que ce pavillon soit classé « pavillon de complaisance ».

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

M. Jean Gaubert. Mais ce n'est pas moi qui ai créé la mission Scémama !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. C'est moi qui ai confié une mission à Bernard Scémama !

M. Jean Gaubert. Précisément, et M. Scémama est chargé de convaincre les syndicats de retirer leur plainte.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Ha ! Ha !

M. Jean Gaubert. Vous pouvez rire, monsieur le rapporteur, mais, jusqu'à maintenant, vous n'avez fait aucune proposition en réponse à ces demandes.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Mais je ne ris pas : je suis triste pour ce pays !

M. Jean Gaubert. Monsieur le rapporteur, je n'ai pas commenté les arguments que vous nous avez exposés tout à l'heure. Permettez-moi, à la tribune de cette assemblée, de dire ce qui me paraît utile pour mon pays.

Ce que nous disions en 2005, à savoir que vous créez un pavillon de complaisance, a été vérifié depuis, puisque l'*International Transport Federation*, l'ITF, a classé le Registre international français comme tel. Vous pouvez contester des arguments mais, là, je vous expose des faits qui s'imposent à nous.

Quelqu'un disait tout à l'heure que le RIF se classait deuxième pavillon du monde...

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

M. Jean Gaubert. Au royaume des aveugles, les borgnes sont rois !

Monsieur le secrétaire d'État, nous aurions aimé que vous nous disiez quelle est l'ambition maritime de la France pour les six mois de la présidence française de l'Union européenne, qui commencera le 1^{er} juillet 2008. Vous avez commencé à nous en parler, mais il va falloir aller plus loin. Vous nous avez dit que vous poseriez ces questions au niveau européen, mais de quelle façon ?

Comment la France compte-elle faire avancer les enjeux relatifs à la sécurité des navires, à celle de la pêche, mais aussi des bateaux qui circulent le long de nos côtes comme les porte-conteneurs d'une capacité parfois supérieure à 15 000 « boîtes », et même bien plus, et qui en perdent à l'occasion une dans la Manche ? En Bretagne, on peut ainsi de temps à autre récupérer des ananas pour fêter Noël ; mais, le plus souvent, c'est malheureusement du pétrole que l'on ramasse, ce qui est beaucoup moins drôle.

Les porte-conteneurs posent problème, vous le savez, et les vraquiers également, d'autant qu'ils sont, en général, plus anciens. Quelles propositions allez-vous faire sur ce problème et sur la question extrêmement importante de la sécurité des ports ?

Que ferez-vous sur l'ensemble de ces sujets pour répondre aux attentes des Bretons, des Normands et de tous ceux qui, près des côtes – comme les Charentais-Maritimes et même ceux qui ne sont pas maritimes –, se considèrent comme dépositaires de la qualité de notre mer et de notre littoral ?

Il faudrait aussi imposer des règles qui permettraient le développement du pavillonnage de notre pays – nous y sommes attachés, comme vous. Il n'est pas normal de voir passer le long de nos côtes autant de bateaux auxquels n'est pas accroché le pavillon français. Nous aimerions surtout savoir quelle politique maritime vous souhaitez vraiment et quelles véritables orientations vous voulez proposer à Bruxelles, autant d'éléments qui nous renseigneraient sur le cadre législatif que vous pourriez donner aux activités maritimes de notre pays – nous en avons besoin. J'étais à Bruxelles, il y a quelques jours, avec M. Barnier, votre collègue du Gouvernement, lorsqu'il a été interrogé par le Commissaire européen chargé de la pêche et des affaires maritimes qui lui demandait de quel ministre français dépendait son secteur de compétence !

M. Frédéric Cuvillier. Eh oui !

M. Jean Gaubert. Il est temps que le Gouvernement nous fasse cette belle proposition que nous attendons pour la mer. En tant que secrétaire d'État, monsieur Bussereau, vous avez suivi une loi d'orientation agricole : je crois que si, demain, vous nous proposiez une vraie loi d'orientation sur la mer, plutôt que les bricolages, les rafistolages et le raccommodage que vous nous présentez aujourd'hui, nous ne serions peut-être pas d'accord sur tout, mais nous applaudirions votre effort. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

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

M. Daniel Paul. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, je l'ai déjà dit en défendant l'exception d'irrecevabilité, la position selon laquelle le vote de ce texte ne serait que raison pour éviter une défaite supplémentaire face à la Commission européenne est fort contestable.

En effet, le caractère permanent de l'exercice de prérogatives de puissance publique par le commandant de bord est facilement démontrable. Vous ne voulez pas le reconnaître et vous vous alignez, comme nous le disions tout à l'heure. Vous avez donc refusé de mener jusqu'au bout la bataille juridique, alors même que les enjeux de ce texte sont importants pour notre pays et pour sa marine marchande.

En effet, en introduisant la possibilité pour les armateurs d'embaucher des officiers non nationaux à bord de navires battant pavillon français, vous ne manquerez pas de créer des difficultés supplémentaires dans le secteur maritime, sans résoudre les problèmes de fond qui s'y posent.

Il s'agit d'abord d'enjeux de sécurité. Nous avons déjà évoqué cette question lors des débats relatifs au RIF : lorsque des difficultés surgissent, la bonne connaissance de la langue dans laquelle s'exprime l'équipage influe sur le niveau de sécurité à bord du navire.

Moi qui en ai eu la possibilité en tant que président de la commission d'enquête parlementaire sur l'affaire de l'*Erika*, je ne saurais trop vous conseiller d'écouter l'enregistrement de communications entre les CROSS et les navires en difficulté lors de tempêtes. C'est édifiant ! Il est clair que la mauvaise connaissance de la langue complique la situation le long de nos côtes, en particulier lorsque la situation est tendue ou dangereuse. Car la difficulté n'est évidemment pas la même lorsque la mer est calme ou lorsqu'elle est déchaînée au large d'Ouessant ou dans le détroit du Pas-de-Calais.

Aussi, pour communiquer avec l'équipage, qui reste encore composé d'un certain nombre de marins français, est-il préférable d'avoir à bord des commandants français. Un message délivré dans un anglais parfois aléatoire, parlé avec des accents divers, ne sera pas aussi clair qu'un échange entre des personnes parlant la même langue. Vous en êtes d'ailleurs suffisamment convaincus pour envisager, face au nombre insuffisant de marins et d'officiers, de créer des écoles de formation dans les pays du Maghreb afin, précisément, de contourner l'obstacle linguistique. Mais développez donc la filière maritime en France, monsieur le secrétaire d'État ! Avant de chercher à créer des écoles ailleurs, faites en sorte que les jeunes Français soient plus nombreux à s'orienter vers ces métiers, en améliorant la formation, les conditions de travail et la rémunération !

Les questions de sécurité touchent également d'autres domaines, notamment le contenu des lois nationales. Certes, le Sénat a adopté un amendement précisant que l'accès aux fonctions de commandement est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Mais nous serons vigilants quant au contenu du décret d'application de cette disposition, car l'enjeu est de taille. J'ajoute que la maîtrise du *corpus* juridique nécessaire ne sera sans doute pas aisée pour un non-national.

Mais les difficultés risquent de ne pas se cantonner à ces aspects linguistiques et juridiques. Ainsi, avec l'autorisation d'embauche de marins étrangers, un problème se profile, à long terme cette fois, celui de la pérennité de la filière d'encadrement du secteur maritime national. Alors même que celle-ci a prouvé sa fiabilité – dont témoigne notamment la reconnaissance à l'étranger de la qualité des commandants formés en France –, votre dispositif vient hypothéquer l'avenir d'un secteur déjà en difficulté. Selon un récent rapport international, la demande en officiers et marins qualifiés excède aujourd'hui largement l'offre au niveau mondial. Les dernières estimations de la Fédération internationale des armateurs du commerce maritime mondial font ainsi état d'un manque de 10 000 officiers en 2005, dont au moins 600 pour la France et 4 000 pour l'Europe.

Vous vous êtes félicité des vertus de votre texte, censé résoudre les problèmes d'embauche de la filière. Mais l'analyse est courte. En effet, le ver a été introduit dans le fruit avec l'adoption de la loi sur le RIF, qui a très probablement adressé un message négatif quant au développement de l'emploi des marins français – je dis « probablement » car nous ne disposons, à l'heure actuelle, d'aucune évaluation précise des effets de cette loi, contrairement à ce qui avait été promis par votre prédécesseur.

Ainsi que le rappelait Jean Gaubert, il devient habituel, avec la droite, de légiférer sans évaluation sérieuse des mesures votées. Vous parlez d'évaluation des politiques publiques, mais vous faites preuve d'un activisme parlementaire qui ignore les conditions d'une action publique réfléchie et prudente, qu'il s'agisse du secteur de l'énergie ou de la législation sur la nationalité, où les textes se succèdent et corrigent les erreurs des précédents.

L'autorisation du recours à la main-d'œuvre étrangère dans le cadre du RIF a substantiellement diminué le réservoir de candidats aux postes d'officiers, et la situation ne fait que s'aggraver. En effet, pour occuper le poste de capitaine, il est nécessaire d'avoir acquis pendant de nombreuses années une expérience dans des fonctions intermédiaires. La loi sur

le RIF, censée résoudre les problèmes de la flotte française, a soigneusement évité le problème de l'avenir de la main-d'œuvre nationale en permettant aux armateurs d'embaucher des marins moins « coûteux ». Ainsi peut-on lire, dans la *Revue maritime* de septembre 2003, que le recrutement de substitution, que vous entérinez avec ce texte risque de faire diminuer la demande de marins en provenance de l'OCDE, menaçant par là même l'avenir des écoles d'enseignement maritime en Europe.

Or vous indiquez que la flotte française a gagné des unités grâce au RIF. Près de 250 navires, nous dit-on, seraient inscrits à ce registre.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Ils le sont !

M. Daniel Paul. Nous ne demandons qu'à le vérifier, monsieur le rapporteur.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Nous pouvons vous en communiquer la liste !

M. Daniel Paul. Je vous rappelle que le ministre de l'époque avait pris l'engagement de présenter un rapport au Parlement en mars 2007, ce qui n'a jamais été fait.

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Il y a eu des élections entre-temps !

M. Frédéric Cuvillier. Il y a eu aussi une session extraordinaire !

M. Daniel Paul. Combien cela fait-il de marins français supplémentaires, puisque le RIF permet aux armateurs d'avoir, sur leurs navires, un nombre conséquent de marins non nationaux ? Une fois n'est pas coutume, je citerai notre collègue sénateur Henri de Richemont : « J'avais tenu à ce que l'article 5 de cette loi du 3 mai 2005, soit ainsi rédigé : "À bord des navires immatriculés au Registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont français". »

« Je considérais en effet que l'emploi de Français à bord des navires permettait d'assurer la pérennité de la filière maritime française, qui dépend de l'expérience des navigants. Le débat portant sur l'instauration de quotas de marins français me paraissait alors totalement hors de propos. En effet, si le commandant était français et secondé par des lieutenants français, on avait l'assurance de pérenniser la filière maritime ! [...] »

« Or on vient nous dire aujourd'hui que cet article 5 serait incompatible avec l'article 39, paragraphe 4, du traité de Rome, tel qu'il est interprété respectivement par la Cour de justice des Communautés européennes dans ses arrêts du 30 septembre 2003 et par la Cour de cassation dans son arrêt du 23 juin 2004.

« Je vous rappelle, mes chers collègues, que la loi relative à la création du Registre international français est postérieure à ces arrêts. Le présent projet de loi ne peut donc viser une quelconque mise en conformité du droit existant avec l'évolution de la jurisprudence ! »

Dès lors que l'on supprime l'obligation de recourir à un nombre minimum de marins français et la référence aux officiers français, il est évident que l'on peut se poser la question du nombre des marins français qui se trouvent à bord des navires français. Quand on connaît les différences de salaires selon la nationalité du marin, nul doute que de

nombreux armateurs ont fait des économies sur la masse salariale. Malheureusement, le domaine maritime n'échappe pas aux logiques capitalistes actuelles.

La position défendue par M. de Richemont au Sénat est éclairante. Ainsi, il explique comment l'existence d'un nombre suffisant d'officiers navigants conditionne l'avenir de l'ensemble de la filière maritime nationale. En effet, après une carrière maritime, les personnels navigants deviennent fréquemment experts maritimes, pilotes maritimes, hauturiers ou inspecteurs des affaires maritimes. C'est pourquoi le maintien de cette filière est indissociable de l'existence d'un savoir-faire français, gage d'une exigence particulière en matière de sécurité maritime. Cette filière est une condition impérative du maintien de la sécurité maritime sur nos côtes et au-delà. La France, qui est dotée du troisième domaine maritime mondial et dont le territoire métropolitain possède 5 000 kilomètres de côtes, a une responsabilité particulière en la matière.

Dans un contexte de mondialisation des activités maritimes et de pression à la baisse des coûts, ce texte, qui propose d'avaliser le recrutement de commandants étrangers, ne rompt pas avec cette logique. Bien au contraire, il s'y inscrit pleinement. Nul doute que les armements s'y retrouveront, puisqu'ils pourront continuer à battre pavillon français sans pour autant employer de main-d'œuvre française, mais en recrutant des officiers en provenance de pays où cette main-d'œuvre est moins rare et, surtout, moins coûteuse.

Face à cette situation, ce projet ne prévoit aucun effort pour rendre la filière plus attractive, alors que c'est probablement ce manque d'attractivité qui est à l'origine du manque d'officiers.

M. le président. Cher collègue, il vous faut conclure !

M. Daniel Paul. La question des salaires, des conditions de travail et de la formation doit être une priorité et être examinée en concertation avec les organisations syndicales, si l'on veut rendre la filière plus attractive. C'est l'ensemble de ces questions touchant à l'attractivité de la filière maritime qu'il aurait fallu aborder, au lieu d'aller plus avant dans la dérégulation et la libéralisation.

Votre texte s'inscrit dans la même logique que le RIF. S'il est à même de satisfaire les armateurs, il ne résout en rien les problèmes de recrutement qui se posent à la filière maritime française, faute de prendre en compte les questions liées à cette filière. Il alimente un système reposant sur le recours à une main-d'œuvre étrangère moins chère, ce qui pourrait se traduire, on peut le craindre, par des risques en matière de sécurité et de fiabilité, lesquelles sont pourtant essentielles. Nous ne voterons donc pas votre texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

INTERM. le président. La parole est à M. Marc Vampa.

M. Marc Vampa. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce projet de loi ouvre aux ressortissants de la Communauté européenne, de l'Espace économique européen et de la Suisse la possibilité d'occuper la fonction de capitaine et celle d'officier chargé de sa suppléance à bord des navires battant pavillon français.

Ce texte est l'aboutissement d'une procédure engagée par la Commission européenne contre la France il y a quatre ans, pour non-respect du principe de libre circulation des personnes. La Commission a demandé à la France de modifier sa législation, demande d'autant plus légitime que la Cour de cassation a jugé en 2004 que plus rien ne justifiait la réserve de nationalité du capitaine.

Il est dommage, monsieur le secrétaire d'État, que l'on attende de se faire rappeler à l'ordre pour agir. La France, régulièrement blâmée par Bruxelles, s'est à plusieurs reprises distinguée par son mauvais classement en matière de transposition de directives : de la dernière place en 2004, elle s'est péniblement hissée à la dix-septième place, sur vingt-cinq, en 2005.

Mme Catherine Coutelle. Nous l'avons dit !

M. Marc Vampa. Depuis plusieurs années, nous faisons des efforts pour rattraper notre retard, mais nous devons encore progresser et accélérer la cadence. À la veille de la présidence française de l'Union européenne, notre pays ne peut plus se permettre d'être en infraction avec le droit européen.

En ce qui concerne la nationalité des capitaines de navires et de leurs seconds, la plupart des États européens appliquent déjà la législation communautaire et ont d'ores et déjà aboli la réserve de nationalité. Certains ne posent d'ailleurs plus aucune condition de nationalité. Au-delà de la simple mise en conformité avec le droit européen, cette ouverture est une véritable nécessité pour notre pays. La France souffre actuellement d'une grave pénurie de main-d'œuvre sur le marché des officiers et marins qualifiés. Au niveau mondial, la demande excède largement l'offre. Selon la Fédération internationale des armateurs du commerce maritime mondial, il pourrait manquer 27 000 officiers en 2015 au niveau mondial. La France manquerait de 600 officiers et l'Europe de 4 000. Ainsi, l'an dernier, seuls 120 candidats se sont présentés au concours d'entrée à la formation d'officier de première classe, pour 180 places ouvertes. De surcroît, la profession se caractérise par un phénomène d'évaporation très important, puisque environ 55 % des officiers au long cours démissionnent rapidement.

En conséquence, certains armateurs ne peuvent plus immatriculer leurs navires sous pavillon français, faute de trouver des officiers français pour les commander. C'est ainsi que notre flotte est passée du quatrième au vingt-neuvième rang mondial. Ces problèmes de recrutement marquent le déclin de notre filière maritime, déclin qu'il nous faut absolument combattre.

Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui permettra de donner à la France les moyens de garantir l'avenir de sa filière maritime et de son pavillon par la suppression de la réserve de nationalité sur tous les registres. Je tiens à saluer l'apport du Sénat sur ce point : l'adoption d'un amendement précisant que l'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française suffisant est une bonne chose.

L'adoption de ce texte ne doit pas pour autant laisser croire que les problèmes actuellement rencontrés par la filière maritime en matière de recrutement sont réglés. Une réflexion globale devra être engagée au sujet de la formation, afin de rendre la filière plus attractive. Nous devons absolument trouver des mesures adéquates, permettant d'attirer et de conserver nos jeunes dans les filières maritimes.

Pour conclure, monsieur le secrétaire d'État, je dirai que ce texte va dans le bon sens et qu'il constitue un premier pas important pour la filière maritime. Nous devons désormais nous attacher à améliorer l'accès aux formations et à développer l'information pour susciter des vocations afin que la France demeure une très grande puissance maritime.

Le groupe Nouveau Centre votera en faveur de ce texte. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Nouveau Centre et du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

M. le président. La parole est à M. René Couanau.

M. René Couanau. Monsieur le secrétaire d'État, je suis au regret de vous dire, ainsi qu'au président de la commission, que vous faites fausse route en nous présentant ce texte déjà controversé.

Vous faites fausse route lorsque vous aggravez les dispositions du RIF, le pavillon *bis* français, en supprimant le dernier garde-fou qui subsistait, c'est-à-dire la présence des deux officiers français sur les navires arborant ce pavillon. Les plus ardents défenseurs du RIF au Sénat – M. de Richemont – comme à l'Assemblée – vous-même, monsieur le rapporteur – nous avaient assurés que cette condition était indispensable pour que les dispositions concernant le pavillon *bis* demeurent équilibrées. J'avais, pour ma part, pressenti que cette condition ne tarderait pourtant pas à disparaître. Nous y sommes, et la dérive du RIF est en voie de s'achever.

Vous faites fausse route, monsieur le secrétaire d'État, parce que vous nous présentez ce texte en vous pliant à une jurisprudence européenne contestable et à un chantage inadmissible de la Commission européenne – M. de Richemont a fait une excellente démonstration à ce sujet au Sénat. Au moment même où le Gouvernement français affirme sa détermination à ne pas se laisser imposer des contraintes injustifiées dans beaucoup de domaines, on cède sur la marine marchande comme si le sort de celle-ci était un élément secondaire ou symbolique sur lequel on pouvait faire quelques concessions.

Or, comme cela a été démontré par les plus farouches partisans du pavillon *bis* au Parlement, la jurisprudence que l'on nous oppose est antérieure au vote de la loi sur le RIF. Le chantage de la Commission, qui fait un amalgame entre les dispositions fiscales consenties pour soutenir notre marine marchande et cette disposition concernant les deux officiers français, est inadmissible.

Vous faites fausse route, monsieur le secrétaire d'État, parce que c'est justement tout le contraire qu'il faudrait faire pour conforter la marine marchande française, dont je ne me résigne pas à penser qu'elle est abandonnée par nos responsables politiques, notamment par vous.

Nous partageons tous la même analyse : ce n'est pas le RIF qui sauvera la marine marchande française.

Mme Marylise Lebranchu. Tout à fait !

M. René Couanau. D'ailleurs, pourra-t-on encore parler de marine française, s'agissant d'un pavillon *bis* sans officier ni équipage français ?

En réalité, c'est une politique ambitieuse qui sauvera la marine marchande française en venant conforter nos atouts et nos compétences dans ce domaine. Par politique ambitieuse, j'entends naturellement le renforcement de nos ports et de leur *Hinterland*, le développement du cabotage européen, la création des autoroutes de la mer ; mais j'entends aussi et surtout une politique du salaire net – que vous avez également évoquée – qui mette enfin nos armements en situation d'être compétitifs avec ceux d'autres pays européens qui pratiquent, en toute compatibilité européenne, l'exonération totale de charges pesant sur les salaires – le fameux *no charge*.

Nous réclamons une politique d'investissement pour l'avenir : cette politique-là, qui a évidemment un coût, mais qui nous mettrait à égalité de chances avec les autres armements, est en vérité un investissement porteur de

croissance, d'emplois sur les navires et à terre, notamment dans les ports, et de conquête économique pour une France maritime par nature, par culture et par compétence.

Pour ce qui est de la compétence, je ne reprendrai pas les arguments déjà développés par ailleurs sur la nécessité évidente de disposer à bord de nos navires, fussent-ils sous pavillon *bis*, d'équipages et d'officiers parfaitement formés et réactifs en matière de sécurité. Mais, sur ce point aussi, je crains que l'on ne fasse fausse route, monsieur le secrétaire d'État, si j'en crois les rumeurs – que vous avez apaisées ces derniers jours – et les hésitations – que vous allez évacuer, j'espère – qui circulent dans le milieu maritime au sujet de l'avenir de nos écoles de marine marchande. Cette question m'intéresse tout particulièrement, l'une de ces écoles se trouvant à Saint-Malo. (« Très bien ! » et *applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche.*)

Dans ce domaine, c'est en effet l'incertitude qui domine. Comment préparer la rentrée quand on ne peut savoir, six mois avant, ce qu'il va advenir du système français de formation maritime ? J'espère que ce débat sera pour vous l'occasion de nous préciser vos intentions à ce sujet.

Le rapporteur du texte, dont l'opinion a quelque peu évolué ces derniers temps, écrit dans son rapport : « actuellement, 300 élèves sortent chaque année de nos quatre écoles. Il est nécessaire que dans les cinq ans ces promotions soient de 1 000 élèves ». Quelle contradiction entre ces prévisions, d'ailleurs reprises dans tous les milieux professionnels avertis, et le coup porté par votre texte à l'avenir de la filière maritime française !

Car comment imaginer que nous allons promouvoir une filière de formation et de compétence en décidant par voie législative que les navires du pavillon *bis* ne seront plus commandés par des officiers français ?

M. Daniel Paul. Très bonne question !

M. René Couanau. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de ne pas vous départir de l'esprit de cohérence que l'on vous connaît et de nous faire connaître vos intentions concernant les quatre écoles nationales de la marine marchande, qui ne peuvent demeurer dans l'incertitude où elles se trouvent actuellement. Elles disposent toutes de corps de formateurs parmi les meilleurs, qu'il faut renouveler en ouvrant des postes au concours.

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

M. René Couanau. Elles sont équipées – je suis bien placé pour le savoir – des techniques les plus avancées ; elles bénéficient en Europe et dans le monde d'une réputation encore intacte ; leurs formations débouchent sur l'emploi et préparent, vous le savez bien, à bien d'autres métiers liés aux activités maritimes ou industrielles.

Nous ne pouvons pas nous permettre de porter une nouvelle atteinte à cette filière d'exception en semant le doute chez les futurs candidats quant à leur avenir, ce qui sera le cas si l'on supprime la présence obligatoire de deux officiers français sur les navires de pavillon *bis*. Je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de nous rassurer sur ce point.

J'ai désavoué, comme vous le savez, les orientations prises par la création du RIF, ma position constituant une sorte de première à l'Assemblée nationale puisque j'étais rapporteur pour avis de ce texte pour la commission des affaires sociales. Je n'adopterai pas les dispositions que vous nous présentez, car elles aggravent la création du pavillon *bis* et elles sont radicalement contraires à l'idée que je me fais d'une

véritable politique maritime française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Daniel Paul. Bravo !

M. le président. La parole est à Mme Marylise Lebranchu, qui nous a rejoints après avoir été excusée tout à l'heure...

Mme Marylise Lebranchu. J'ai effectivement été retenue, monsieur le président, car je participais à une réunion lors de laquelle nous avons discuté de l'ouverture à venir des concours de l'Assemblée nationale aux candidats européens.

Prenant la parole après M. Couanau, dont je partage l'opinion, je me retrouve avec beaucoup moins de choses à dire qu'au départ. Je me suis déjà opposée farouchement – et non violemment, comme je l'ai lu quelque part – à la création du RIF, qui a d'ailleurs été classé comme un pavillon de complaisance. On ne règle pas un problème de parts de marché d'une manière globale en tirant les coûts vers le bas !

M. Frédéric Cuvillier. Bien sûr !

Mme Marylise Lebranchu. C'est pourtant ce que l'on a voulu faire en appliquant à la navigation maritime une thèse malheureusement très en vogue, selon laquelle le contexte actuel de mondialisation implique, pour résister à la concurrence d'un certain nombre de pays dits émergents, où les salaires sont extrêmement faibles et les formations quasi absentes, de tirer vers le bas nos propres critères en matière de conditions de travail, de rémunérations et de cotisations sociales. Or c'est là une dramatique erreur.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. « Tirer vers le bas » ? C'est ce que vous avez fait avec les 35 heures !

Mme Marylise Lebranchu. Il ne me paraît pas opportun d'ouvrir maintenant le débat sur les 35 heures...

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Vous nous reprochez une erreur, nous avons bien le droit d'en faire autant !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je vous taquinai, madame Lebranchu ! (*Sourires.*)

Mme Marylise Lebranchu. Dans un domaine comme la navigation maritime, où la France peut espérer d'importantes reconquêtes de parts de marché – elle en a tant perdu –, il me semble que la solution passe par la recherche de l'excellence. Nous disposons de centres de formation remarquables, pour lesquels l'incertitude n'a malheureusement que trop duré depuis cinq ans, bien que la région Bretagne – avec, derrière elle, tous ceux qui y ont intérêt – les soutienne activement.

C'est sur sa qualification – résultant de la filière d'excellence que je viens d'évoquer – que doit se faire le choix d'un responsable de navire français ou européen. Comme on l'a vu lors du procès de l'*Erika*, en cas de crise, c'est – indépendamment de l'état du bateau – de la qualité des personnels de commandement que dépend étroitement la sécurité des autres marins à bord comme celle de nos côtes. Sur ce point, nous avons une obligation de réussite.

Face au texte qui nous est proposé, de deux choses l'une : ou bien nous suivons René Couanau et refusons que le capitaine et l'officier en second puissent être des ressortissants européens – au risque de devoir, dès lors, abandonner le GIE fiscal, notre représentation permanente, insuffisante en personnel, n'étant pas en mesure de le défendre à Bruxelles ; ou bien, considérant qu'il est déjà trop tard pour repousser cette idée, nous acceptons que les deux officiers

puissent être européens, mais en posant des conditions quant à la qualité de leur qualification. Cela doit alors nous conduire à aborder la question du pavillon européen. Nous hurlons depuis des années au sujet de la concurrence exercée par des pavillons ne respectant aucune règle – ni en termes d'état des navires, ni en termes de qualité des personnels, mal formés et mal rémunérés. L'une des réponses à ce scandale consiste à essayer d'entraîner avec nous, dans l'intention de reconquérir des parts de marché, d'autres pays européens intéressés par cet objectif et partageant notre volonté de le faire au moyen de navires de qualité dirigés par des personnels de qualité. À cet égard, la présidence française de l'Union européenne au second semestre 2008 peut sans doute apporter quelque chose.

Placés aujourd'hui face aux conséquences d'un texte et d'une politique que nous n'avons pas su mesurer en amont, nous sommes coincés. Je propose de sortir de cette situation par le haut : puisque le présent texte sera de toute façon adopté, alors il faut faire du pavillon européen un axe fort de la présidence française.

Il faut aussi qu'on fasse de nos écoles – je pense notamment à celles de Bretagne, que je connais bien – les éléments de l'excellence de la navigation maritime. Comme armateur au nom des collectivités territoriales, je reste persuadé que la navigation maritime française dépend de la qualité des services que nous offrons. Nous avons en effet des parts de marché lorsque nous offrons des services de qualité au niveau des prestations et de la sécurité. C'est vrai en particulier pour les conteneurs, y compris sur les lignes reliant la France et la Grande-Bretagne, alors pourtant que la concurrence est rude et que les prix chez nos voisins Anglais peuvent être particulièrement bas.

Il ne faut donc pas baisser les bras. Il faut refuser de tout tirer vers le bas. Le pavillon de complaisance, l'absence de formation, la réduction du nombre de personnes qualifiées à bord : voilà autant de mauvaises solutions. Puisque nous sommes au fond de la piscine, il est temps de donner au grand coup de pied et de remonter. C'est le pari que je vous demande de tenir, monsieur le secrétaire d'État, car je ne pense pas être dans la majorité dès demain. *(Sourires.)* Il y a là un vrai challenge : des bateaux et des marins de qualité. Ayons ce soir une pensée, pas simplement compassionnelle, pour ces personnels qui se sont formés, qui n'ignorent rien de ce qui se passe actuellement et qui, devant tant de difficultés, commencent à se demander si nous les connaissons ! Faisons-leur savoir que nous les connaissons, que nous les apprécions et que nous allons faire de la navigation maritime un dossier d'excellence français et européen ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.)*

M. le président. La parole est à Mme Catherine Coutelle.

Mme Catherine Coutelle. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, la Commission européenne nous met dans l'obligation de nous conformer au principe fondateur de l'Europe, celui de la libre circulation des travailleurs. Cette nécessaire euro-compatibilité, proposée déjà par les amendements du groupe socialiste en 2005 lors de l'examen du projet de loi créant le Registre international français, le RIF – M. Gaubert l'a rappelé – révèle bien la conception européenne du Gouvernement, qui ne légifère que sous la contrainte et avec un grand retard, puisque la France est l'un des derniers pays d'Europe à procéder à la transposition. Nous l'avions déjà dit au mois de décembre.

(M. Marc Laffineur remplace M. Marc Le Fur au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. MARC LAFFINEUR,

vice-président

Mme Catherine Coutelle. Malheureusement, cette réforme arrive dans une phase de déclin de la filière maritime française. Au cours des trente dernières années, la France est ainsi passée du quatrième au vingt-neuvième rang mondial. De même, ce projet de loi arrive à un moment de pénurie d'officiers navigants. Selon le rapport de 2005 de la Fédération internationale des armateurs, l'*International Shipowner Federation* – l'ISF –, la demande en officiers et marins qualifiés excède aujourd'hui largement l'offre au niveau mondial. Contrairement à ce que disait M. Couanau, on peut donc penser que, si l'on forme des officiers d'excellence, ceux-ci trouveront des emplois tant sur des bateaux français qu'étrangers. Les dernières estimations de l'ISF font ainsi état d'un manque de 10 000 officiers en 2005, soit 2 % de l'effectif mondial, et d'une prévision de 27 000 officiers manquants en 2015.

La France manquerait, quant à elle, d'au moins 600 officiers et l'Europe de 4 000. Le secteur de la pêche se caractérise également par un manque de marins qualifiés, qui pose le problème du renouvellement des équipages, ce manque étant particulièrement aigu pour la pêche hauturière. Pour la filière maritime française, l'une des manifestations inquiétantes de cette pénurie est le « dépavillonnement » forcé de certains navires de compagnies françaises en raison du manque d'officiers français.

Le projet de loi précise que l'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française suffisant.

Pour répondre au défi de la croissance de notre filière maritime, il est fondamental de développer de façon dynamique la formation aux métiers de la mer. Le rapporteur l'a souligné lui-même dans son intervention. Rappelons-le, la croissance du secteur maritime et le développement de notre pavillon exigent de tripler en cinq ans le nombre des élèves sortant de nos écoles nationales de la marine marchande.

Actuellement, 300 élèves seulement sortent chaque année de nos quatre écoles. Or, il est nécessaire que, dans les cinq ans, ces promotions soient de 1 000 élèves. Si nous ne le faisons pas, d'autres pays, notamment en Asie, le feront s'ils ne le font déjà.

Des moyens financiers sont nécessaires. Selon vos propres estimations, il faudrait 15 millions d'euros pour moderniser nos écoles. Le ministère de l'équipement, pourra-t-il engager, dès 2008, d'importants moyens ? Lors de la présentation de votre budget, cette question vous avez été posée, monsieur le secrétaire d'État. Vous vous étiez alors engagé à renforcer le budget de la formation, pour que celle-ci, qu'elle soit initiale ou continue, donne la qualification professionnelle nécessaire en nombre et en qualité.

Cet effort est la clé de la réussite de notre politique. Former des marins qui naviguent est en effet indispensable pour notre pavillon, mais c'est tout aussi indispensable pour la sécurité maritime de notre pays, dont les côtes sont particulièrement exposées.

Reprenant cet avis du rapporteur, le groupe socialiste réaffirme la nécessité de procéder à des investissements pour moderniser et dynamiser les écoles navales et les écoles de pêches françaises. C'est nécessaire parce que ces écoles sont reconnues mondialement et parce que cette filière est créatrice d'emploi. Or son développement est freiné par le faible nombre de places ouvertes aux jeunes. Comme l'a souligné Daniel Paul, ce métier doit être rendu plus attractif.

À l'occasion de la transposition, le Gouvernement doit annoncer la mise en place d'un budget pour le renforcement de la formation. C'est pour nous une priorité. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. le président. La discussion générale est close.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Je commencerai par remercier les orateurs qui se sont exprimés sur tous ces bancs. Ils ont montré, qu'ils soient élus de zones littorales ou d'ailleurs – le port de Poitiers est encore en gestation, n'est-ce pas, madame Coutelle ? (*Sourires*) – et quelle que soit leur sensibilité politique, que tous les représentants de la nation s'intéressaient aux problèmes maritimes. J'en félicite chacun d'entre vous de la manière la plus cordiale.

De quoi souffre notre monde maritime ? Jusqu'à une période récente, et quels que soient les gouvernements, nous avons beaucoup parlé, beaucoup pleurniché et peu agi. Il est de bon ton aujourd'hui de critiquer notre système de formation maritime, de dire qu'il manque de moyens et qu'il a vieilli. Oui, tout cela est vrai. Ce système a en effet quelques dizaines d'années de retard. Il va donc falloir le moderniser avec le concours de tous, y compris des collectivités. (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Frédéric Cuvillier. Vous allez encore les mettre à contribution ?

M. le secrétaire d'État chargé des transports. De Gaston Defferre à Jean-Pierre Raffarin, nous avons tous voulu la décentralisation. Or celle-ci implique que nous avancions en partenariat sur les projets, les conditions de ce partenariat étant discutées. La République fonctionnerait mal si l'État menait ses actions, d'un côté, et les collectivités les leurs, de l'autre.

S'agissant de la formation maritime, une table ronde, comptant plus de 200 participants, se tiendra demain. Nous en tirerons tous les enseignements. J'ai bien entendu René Couanau. Je sais qu'il est très attaché à ce secteur, comme d'autres ici. Après l'analyse de tous les éléments dont nous disposerons, nous élaborerons un plan qui nécessitera des investissements.

J'ai siégé dans cet hémicycle pour la première fois en 1986. Je peux vous dire que, depuis cette date, j'ai entendu nombre de discours larmoyants sur la disparition du pavillon français. Il en a notamment été ainsi lorsque nous avons proposé le RIF. Mais si nous n'avions pas pris cette mesure, le registre TAAF, créé par Ambroise Guellec, aurait disparu, et les quelque 40 navires, dont certains de 11 000 EVP, en construction dans les chantiers seraient destinés à des armements autres que français. Le RIF était donc nécessaire, même s'il présentait quelques inconvénients. Nous l'avons fait pour sauver et développer notre pavillon. Cela nous a permis d'atteindre les chiffres cités par M. Besselat.

Je prends l'engagement que le rapport annoncé par Dominique Perben, et que vous aviez demandé, vous soit communiqué dans les meilleurs délais, dans les jours ou les semaines qui viennent. Je regrette que cela n'ait pas été fait.

Le système maritime, c'est aussi des ports car à quoi servirait une flotte sans port pour accueillir les bateaux ? Or, depuis quelques années, nous avons perdu quasiment la moitié de nos parts de marché dans le domaine des conteneurs. Du fait de l'érosion du trafic, la croissance est à un chiffre dans nos ports alors qu'elle est à deux chiffres dans les autres ports européens, à quelques encablures de Boulogne, de Marseille ou d'ailleurs. C'est tout à fait inacceptable. D'où le plan de relance des ports, dont j'aurai l'occasion de vous reparler. Le Gouvernement a la volonté de mettre en œuvre un plan d'investissement très important dans les ports. Il prévoit une nouvelle gouvernance des ports, laissant plus de place aux collectivités territoriales et une réforme de la manutention. Dans le cadre du dialogue social avec les syndicats actuellement en cours, nous irons jusqu'au bout de l'action courageusement engagée en 1992 par Jean-Yves Le Driant. Il était en avance sur son temps et cela lui a d'ailleurs valu sa place au Gouvernement. Oui, nous ferons la réforme complète de la manutention sur les quais afin qu'il y ait une unité d'action entre les dockers, les portiqueurs et les grutiers. Les ports français auront ainsi la même productivité que les autres ports européens.

Comme l'a souligné Mme Lebranchu, notre engagement doit être européen. Nous n'avons pas l'intention de gâcher la présidence française de l'Union européenne. Nous allons notamment prendre des initiatives dans le domaine de la sécurité maritime. Au moment où vient de s'achever le procès de l'*Erika*, il est étonnant qu'une grande entreprise française fasse appel du jugement. L'État, quant à lui, ne fera pas appel. Et j'ai noté que d'autres s'engageaient dans la même voie. En tout cas, il est inadmissible que nous ayons encore des problèmes de sécurité maritime de cette nature. La France a fait de gros efforts en la matière. Nous allons à présent inciter l'Union européenne à aller encore plus loin, s'agissant de l'état du pavillon ou de la responsabilité de l'affrètement. Nous le ferons pendant la présidence française et nous veillerons à ce que cette démarche soit poursuivie par la suite.

Je remercie encore une fois tous les orateurs qui se sont exprimés. Je suis heureux de l'intérêt que porte l'Assemblée aux questions maritimes. Je remercie également la commission et son rapporteur pour leur excellent travail de préparation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire.*)

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

Mme Marylise Lebranchu. Monsieur le secrétaire d'État, vous venez de confirmer que, dans le procès de l'*Erika*, l'État ne ferait pas appel à la suite de la proposition de Total de payer si l'on ne poursuivait pas. Considérez-vous comme normal que Total ait été condamnée ? L'entreprise demande en effet à ceux qui ne feront pas appel de dire que Total n'aurait pas dû être condamnée.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Madame Lebranchu, le Gouvernement regrette l'appel de Total. Le jugement marquait en effet une avancée sur le plan de l'environnement. Il entrait parfaitement dans l'esprit du Grenelle de l'environnement et ouvrait de nouvelles perspectives au niveau écologique et environnemental. Il eût donc fallu en rester là.

Mme Marylise Lebranchu. Très bien !

Discussion des articles

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

Avant l'article 1^{er}

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 3, portant article additionnel avant l'article 1^{er}

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre cet amendement.

M. Daniel Paul. Je considère que cet amendement est défendu.

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Article 1^{er}

M. le président. Sur l'article 1^{er}, je suis saisi d'un amendement n° 4.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre cet amendement.

M. Daniel Paul. Cet amendement est défendu.

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 9.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Cet amendement porté sur les conditions d'accès aux fonctions de capitaine, à savoir les connaissances linguistiques et juridiques nécessaires à l'exercice desdites fonctions.

Dans les conditions votées par le Sénat figure la « présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques ». Nous proposons de remplacer la présentation de ce diplôme par la « vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques ».

Il s'agit de se mettre en conformité avec le droit communautaire et de faire en sorte que le niveau des connaissances linguistiques exigé soit proportionné à l'exercice des fonctions de capitaine. En effet, le terme « diplôme » possède un sens très précis : il implique la délivrance par une autorité d'État et sanctionne un enseignement ; il doit, d'autre part, être reconnu par les autres États. Exiger un diplôme revient donc à exiger des capitaines communau-

taires qu'ils repassent un diplôme alors que ce qui nous intéresse ici, c'est le niveau de connaissances de la langue française et des matières nécessaires à l'exercice de la fonction de capitaine sur un navire français. La formulation de l'amendement nous paraît donc préférable.

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Je compléterai l'avis du Gouvernement exprimé par Dominique Bussereau par deux remarques.

La première est que ce chapitre de la loi verrouille le dispositif. Je rappelle qu'un commandant étranger qui souhaite commander un navire français est d'abord soumis au contrôle du patron d'entreprise, de l'armateur, qui va l'embaucher et qui, comme tout chef d'entreprise, va examiner ses qualifications, ses qualités, sachant que les navires dont il est ici question valent, avec leur cargaison, plusieurs centaines de millions, voire un milliard d'euros, et qu'on ne confie pas un navire de telle envergure à un commandant qui n'aurait pas fait ses preuves. J'ajoute pour être complet qu'un commandant européen, commencera par faire ses classes pendant six mois au moins à terre avant de commander un navire.

En second lieu, un décret en Conseil d'État précisera les conditions dans lesquelles ces officiers pourront exercer sous pavillon français. Les candidatures seront soumises à un jury dans lequel figureront un ou deux capitaines au long cours français, qui pourront évaluer la capacité des candidats à exercer ces fonctions, tout comme leur maîtrise de la langue française.

L'amendement du Gouvernement est donc de bon sens.

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

Mme Marylise Lebranchu. Il y a malgré tout un problème de droit. On parle de vérification du niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques, mais sans faire mention d'aucun référentiel.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Cela fera l'objet d'un décret en Conseil d'État.

Mme Marylise Lebranchu. Le terme « diplôme » ne nous choquait pas et, pour que nous nous abstenions, le secrétaire d'État doit donc s'engager à ce que figure dans le décret une liste d'équivalences. Cela existe déjà pour d'autres diplômes dont les équivalences sont reconnues d'un pays européen à l'autre.

Il serait donc préférable de remplacer la notion de « vérification d'un niveau de connaissance de la langue française » par l'idée d'une équivalence de diplôme ou de formation. Cela empêcherait un jury confronté à une difficulté de recrutement de se satisfaire d'un candidat parlant anglais, au motif que c'est une langue connue de tous.

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

M. Daniel Paul. On touche ici à l'une des difficultés de ce texte. Il y a vingt-sept pays dans l'Union européenne. Tous n'ont pas de frontières maritimes, mais cela n'empêche ni le Luxembourg ni la Suisse ou la Hongrie d'avoir une flotte de marine marchande – M. Couanau le sait bien, et sans doute a-t-il été surpris la première fois qu'il a vu dans son port de Saint-Malo des navires battant pavillon luxembourgeois.

Ce texte signifie donc que, demain, des commandants britanniques, hongrois, polonais ou slovaques pourront passer d'un navire battant pavillon français à un navire battant pavillon italien, anglais, suédois ou finlandais.

Comment dès lors pourra-t-on vérifier leur niveau de connaissance de la langue du pays auquel appartient le navire chaque fois qu'ils changeront d'armement ? Et que signifie vérifier ?

Vous parlez d'un décret, mais les bandes d'enregistrement des CROSS en période de tempête, lorsque des navires sont en difficulté au large de la France, dans le détroit du Pas-de-Calais ou au large d'Ouessant, montrent surtout les conditions d'urgences dans lesquelles l'ordre transmis par un commandant – dont je ne mets nullement les qualifications en doute – doit être appliqué sans souffrir aucun retard. Dans ces conditions, quelle portée donner aux mots « vérification d'un niveau de connaissance de la langue française et des matières » ? De quelle matières s'agit-il ? Voilà comment est rédigé un amendement qui doit permettre à des commandants de nationalité étrangère de commander des porte-conteneurs de 11 000 boîtes, c'est-à-dire des monstres de trois cent cinquante mètres de haut, des chimiquiers, des minéraliers, des pétroliers, qui vont croiser près de nos côtes.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Vous les prenez pour des imbéciles !

M. Daniel Paul. Certainement pas, monsieur le secrétaire d'État. Je dis simplement que votre texte nous prépare de futures *Erika*.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission des affaires économiques.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Monsieur Paul, le travail que nous avons fait en commission et avec le Gouvernement nous a également conduits, et notre rapporteur le premier d'entre nous, à nous poser des questions. Je me suis moi-même demandé si la « vérification d'un niveau de connaissance de la langue française » constituait une formulation suffisante. Et nous sommes d'accord sur le fait que l'Assemblée doit être assurée que cette vérification permettra bien de constater que l'officier parle et comprend le français couramment.

J'avais d'abord, dans cette optique, demandé au rapporteur de préparer un sous-amendement pour renforcer la portée de cette vérification. Après débat avec le Gouvernement, le rapporteur m'a convaincu que cela n'était pas nécessaire, dans la mesure où le Gouvernement a prévu un décret dont les éléments constituent selon moi une garantie suffisante, sachant, monsieur Paul, que je suis autant soucieux que vous que les choses soient clarifiées et que l'on sache si les officiers comprendront ce qu'on leur dira et seront capables de s'exprimer eux-mêmes tout en étant compris.

J'ai confiance dans cet engagement du Gouvernement et je souhaiterais que le secrétaire d'État nous expose ici son argumentation, qui répond également aux amendements suivants.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le président, ma réponse à la requête du président de la commission des affaires économiques vaudra présentation de l'amendement n° 10.

Monsieur Paul, les Européens doivent se faire confiance. Quand vous prenez l'Eurostar pour Londres ou le Thalys pour la Belgique, Amsterdam ou Cologne, vous avez affaire à un équipage composé de toutes les nationalités. De même sur un vol Paris-Tokyo, où vous pouvez avoir une partie de l'équipage qui est de nationalité japonaise et l'autre de nationalité française. Et il me semble que vous n'avez pas

moins confiance dans le contrôle aérien belge que dans le contrôle aérien français. Il faut donc vivre avec son époque, alors que vous en êtes resté, vous, au temps de la marine à voile ! (*Rires sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour un mouvement populaire. – Protestations sur les bancs du groupe socialiste, radical, citoyen et divers gauche et du groupe de la Gauche démocrate et républicaine.*)

M. Daniel Paul. Non ! Rappelez-vous l'*Erika* !

M. le secrétaire d'État chargé des transports. À force de défendre de tels archaïsmes – ce dont M. Gayssot a été l'exemple parfait – nous n'avons rien fait pour les gens de la mer et nous avons pris dix ans de retard, aujourd'hui préjudiciables à notre puissance maritime et à nos emplois. Il est donc temps d'être modernes !

Pour répondre au président Ollier et à Mme Lebranchu, le décret en Conseil d'État est prévu à l'amendement n° 10. Il sera pris après avis des armateurs, des gens de mer, des pêcheurs et de tous les acteurs concernés.

Concernant les compétences linguistiques, le décret déterminera tout ce qui est nécessaire à la circulation et à la communication avec les CROSS, comme c'est le cas pour les pilotes aériens qui apprennent à communiquer avec les centres de contrôle en anglais et dans la langue du pays. Il s'agira pour les capitaines de pouvoir communiquer efficacement, mais aussi de comprendre les documents de bord, d'être capables d'y porter les mentions nécessaires et de maîtriser les notations de sécurité.

La vérification de la maîtrise du français sera confiée à un jury de professionnels du monde maritime comprenant des représentants des services de l'État et connaissant parfaitement notre organisation, les documents de bord, les prérogatives de puissance publique et les règles de sécurité.

Le décret ne sera pas élaboré en catimini, mais après consultation de tous les professionnels, y compris ceux qui ont les mains dans le cambouis. Il offrira donc les garanties souhaitées par le président de la commission.

M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques. Excellent !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 10.

Cet amendement a été défendu.

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'article 1^{er}, modifié par les amendements adoptés.

(*L'article 1^{er}, ainsi modifié, est adopté.*)

Article 2

M. le président. Sur l'article 2, je suis saisi d'un amendement n° 6.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre cet amendement.

M. Daniel Paul. Il est défendu.

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 12.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défendu !

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je suis saisi d'un amendement n° 13.

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Défendu !

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Avis favorable !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié par les amendements adoptés.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

Article 3

M. le président. Sur l'article 3, je suis saisi d'un amendement n° 7.

La parole est à M. Daniel Paul, pour défendre cet amendement.

M. Daniel Paul. Cet amendement est défendu.

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Défavorable.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 7.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4

M. le président. Sur l'article 4, je suis saisi d'un amendement n° 11.

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

M. le secrétaire d'État chargé des transports. J'en dis un mot, monsieur le président, car là, nous ne sommes plus dans la simple poursuite.

Cet amendement remédie à deux omissions de rédaction et précise les articles définissant les pouvoirs du capitaine en cas de crime ou de délit flagrant, afin d'opérer une mise en conformité avec le code de procédure pénale.

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

M. Jean-Yves Besselat, rapporteur. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 4, modifié par l'amendement n° 11.

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

Article 5

M. le président. L'article 5 ne fait l'objet d'aucun amendement.

Je le mets aux voix.

(L'article 5 est adopté.)

Vote sur l'ensemble

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

(L'ensemble du projet de loi est adopté.)

4

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance demain, jeudi 31 janvier, à neuf heures trente :

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi pour le pouvoir d'achat ;

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif à la réforme du service public de l'emploi.

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

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

JEAN-PIERRE CARTON



ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
03	Compte rendu..... 1 an	155,70
33	Questions..... 1 an	108,00
83	Table compte rendu..... 1 an	26,60
	DÉBATS DU SÉNAT :	
05	Compte rendu..... 1 an	139,30
35	Questions..... 1 an	78,20
85	Table compte rendu..... 1 an	23,50
95	Table questions..... 1 an	16,40
	DOCUMENTS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :	
07	Série ordinaire 1 an	813,10
27	Série budgétaire..... 1 an	116,10
	DOCUMENTS DU SÉNAT :	
09	Un an.....	787,10

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

Tout paiement à la commande facilitera son exécution

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

(*) Arrêté du 28 décembre 2007 publié au *Journal officiel* du 30 décembre 2007

Direction, rédaction et administration : Journaux officiels, 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Renseignements documentaires : **01-40-58-79-79** – Télécopie abonnement : **01-40-58-77-57**

Prix du numéro : 2,20 €
(Fascicules compte rendu et amendements)