



N° 3178

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 octobre 2015

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR LA PROPOSITION DE LOI *pour l'économie bleue* (n° 2964).

PAR M. ARNAUD LEROY

Député

Voir les numéros :

Assemblée nationale : 2964, 3170.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	7
I. RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DU SECTEUR DE L'ARMEMENT MARITIME ET DES PORTS DE COMMERCE	9
A. LUTTER CONTRE L'EFFACEMENT MARITIME FRANÇAIS	9
1. Effectuer un choc de simplification	10
2. Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection	11
3. Renforcer l'attractivité du pavillon français	11
B. RÉNOVER LA GOUVERNANCE DES PORTS DE COMMERCE	12
C. RENFORCER LES MESURES RELATIVES À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ	12
II. SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES	15
TRAVAUX DE LA COMMISSION	19
I. DISCUSSION GÉNÉRALE	19
II. EXAMEN DES ARTICLES	43
TITRE I^{ER} – RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE	43
Chapitre I ^{er} – Simplifier les procédures administratives (<i>Division et intitulé nouveaux</i>)	43
<i>Article 1^{er}</i> (articles L. 5000-5, L. 5111-1 et L. 5112-2 du code des transports) : Alléger la procédure de jaugeage des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres	45
<i>Article 1^{er} bis (nouveau)</i> (article 220 <i>bis</i> [nouveau] du code des douanes) : Radiation d'office du pavillon français	48
<i>Article 1^{er} ter (nouveau)</i> (articles L. 5112-1-1 à L. 5112-1-3 [nouveaux] du code des transports) : Institution de la délivrance d'un document unique pour l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation	50
<i>Article 2</i> (articles L. 5231-2, L. 5232-1, L. 5232-2, L. 5232-3, L. 5232-4, L. 5233-1, L. 5234-1, L. 5236-2 [nouveau] du code des transports) : Réformer le rôle d'équipage : création du « permis d'armement »	52

<i>Article 2 bis (nouveau)</i> (articles L. 5511-4, L. 5542-5, L. 5542-18, L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4 et L. 5755-4 du code des transports) : Réformer le rôle d'équipage : dispositions de coordination	60
<i>Article 2 ter (nouveau)</i> (article L. 5551-3 [nouveau] du code des transports) : Réformer le rôle d'équipage : création de l' « état des services »	61
<i>Après l'article 2</i>	61
Chapitre II – Rénover la gouvernance des ports (<i>Division et intitulé nouveaux</i>)	62
<i>Avant l'article 3</i>	63
<i>Article 3A (nouveau)</i> (article L. 5312-8-1 [nouveau] du code des transports) : Évolution de la composition du comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance de chaque grand port maritime	63
<i>Article 3B (nouveau)</i> (article L. 5312-7 du code des transports) : Renforcer la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes	65
<i>Article 3</i> (articles L. 5312-11 et L. 5713-1-1 du code des transports) : Création d'une commission des investissements au sein du conseil de développement de chaque grand port maritime	66
<i>Article 3 bis (nouveau)</i> (article L. 5312-12 du code des transports) : Assouplissement des conditions permettant de créer des conseils de coordination interportuaire	73
<i>Article 4</i> (article L. 5442-1 du code des transports) : Permettre le recours aux sociétés privées de protection des navires en cas de menace terroriste	74
Chapitre III – Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection (<i>Division et intitulé nouveaux</i>)	78
<i>Avant l'article 5</i>	79
<i>Article 5</i> (articles L. 5511-3, L. 5511-4 et L.5514-1 du code des transports) : Réformer le rôle d'équipage : dispositions de coordination	79
<i>Article 6</i> (article L. 5522-3 du code des transports) : Renforcer le droit des autorités à demander la présentation de la liste d'équipage	79
<i>Article 7</i> (articles L. 5548-3-1 et L. 5548-5 [nouveaux] du code des transports) : Permettre aux fonctionnaires des affaires maritimes de procéder au contrôle de l'application des dispositions « Pays d'accueil » et faciliter les échanges d'informations entre les services des affaires maritimes et l'inspection du travail	80
<i>Article 8</i> (articles L.5551-1 et L.5553-11 du code des transports) : Intégrer l'ensemble des pêcheurs à pied à l'ENIM et alléger les charges sociales pesant sur les employeurs de gens de mer	90
<i>Après l'article 8</i>	98
<i>Article 9</i> (articles L. 5561-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-2, L. 5566-1, L. 5566-2, L. 5567-1 [nouveau], L. 5567-1-1 [nouveau] et L. 5567-2 [nouveau] du code des transports) : Renforcer l'applicabilité des dispositions « Pays d'accueil »	98
<i>Article 9 bis (nouveau)</i> : Assurer l'avenir de l'ENIM : demande de la remise d'un rapport sur la question au Parlement	103
<i>Après l'article 9</i>	105

Chapitre IV – Renforcer l’attractivité du pavillon français (<i>Division et intitulé nouveaux</i>).....	106
<i>Avant l’article 10</i>	106
<i>Article 10</i> (articles L. 5611-2 et L. 5611-3 du code des transports) : Ouvrir le registre international français à la grande pêche ainsi qu’aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout.....	107
<i>Article 10 bis (nouveau)</i> (article L. 5612-3 du code des transports) : Permettre le calcul de la proportion de marins communautaires à l’échelle de la flotte sous RIF.....	111
<i>Article 11</i> : Demande de rapports.....	112
<i>Article 12</i> (article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure) : Autoriser les jeux de hasard sur les ferries et tous les navires de croisière.....	113
Chapitre V – Renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité (<i>Division et intitulé nouveaux</i>).....	117
<i>Article 12 bis (nouveau)</i> (article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure) : Prolonger le délai pendant lequel une société privée de protection des navires peut bénéficier d’une autorisation d’exercice provisoire.....	118
<i>Article 12 ter (nouveau)</i> (article L. 2213-9 [nouveau] du code de la défense) : Établir une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise.....	119
<i>Après l’article 12</i>	120
TITRE II – SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES	123
<i>Article 13</i> (article L. 2 du code rural et de la pêche maritime) : Compléter les finalités de la politique des pêches et de l’aquaculture.....	123
<i>Après l’article 13</i>	124
<i>Article 14</i> (articles L. 653-2 et L. 640-1 du code rural et de la pêche maritime) : Renforcer les mesures en direction du secteur aquacole.....	129
<i>Après l’article 14</i>	130
<i>Article 15</i> (articles L. 911-1, L. 911-2, L. 912-4, L. 931-2, L. 942-2, L. 946-8 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime) : Conforter la place de l’aquaculture dans la définition de la politique des pêches et de l’aquaculture et élargir la définition de la société de pêche artisanale.....	130
<i>Article 15 bis (nouveau)</i> (article L. 931-31 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime) : Créer un fonds d’indemnisation des pertes liées aux phénomènes climatiques défavorables, aux incidents environnementaux et aux coûts de sauvetage en mer pour la pêche.....	141
<i>Article 16</i> : Engager une réflexion approfondie sur le pescatourisme et la commercialisation directe ainsi que sur la pêche récréative.....	144
<i>Article 17</i> (article L.2213-9 [nouveau] du code de la défense) : Établir une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise.....	145
<i>Article 18</i> (articles L. 211-1, L. 211-3, L. 213-1 et L. 321-1 du code de l’environnement) : Renforcer la prise en compte des problématiques conchylicoles en matière de police de l’eau et de réglementation territoriale.....	145

<i>Article 18 bis (nouveau)</i> (article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime) : Renforcer le degré de compatibilité entre les schémas de cohérence territoriale et les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine.....	152
<i>Après l'article 18</i>	154
TITRE III – DISPOSITIONS DIVERSES	161
<i>Article 19</i> (articles L. 111-6 et L. 125-5 du code des assurances) : Instituer un régime d'assurance adapté pour les installations d'énergies marines renouvelables	161
<i>Après l'article 19</i>	163
<i>Article 20</i> (articles L. 123-22 et L. 442-6 du code de commerce) : Permettre l'établissement d'une comptabilité en devise pour certaines entreprises et assurer la non-répercussion des cotisations professionnelles obligatoires dans les secteurs des pêches et de la conchyliculture par les acteurs de la commercialisation.....	166
<i>Article 21</i> (articles L. 512-68, L. 512-69, L. 512-71 [abrogé], L. 512-72, L. 512-74, L. 512-76, L. 512-80 et L. 512-83 du code monétaire et financier) : Finaliser le processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne.....	167
<i>Article 22</i> (article L. 121-82-3 [nouveau] du code de la consommation) : Assurer l'information sur l'origine des produits aquatiques proposés.....	170
<i>Article 22 bis (nouveau)</i> (article L. 321-1 du code de l'environnement) : Introduire la prise en compte de la prévention des risques naturels liés aux submersions marines dans la politique en faveur du littoral.....	173
<i>Article 22 ter (nouveau)</i> (article L. 146-2 du code de l'urbanisme) : Introduire la prise en compte de la prévention des risques naturels liés aux submersions marines dans les documents d'urbanisme pour la détermination des capacités d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser	174
<i>Article 22 quater (nouveau)</i> (article L. 146-4 du code de l'urbanisme) : Permettre l'élargissement de la bande littorale de cent mètres en cas de risque de submersion marine et supprimer la limite des étiers et des rus, en amont de laquelle ne s'appliquent pas certaines dispositions de la loi littoral	175
<i>Article 23</i> : Engager une réflexion approfondie sur la création d'un code de la mer	177
<i>Après l'article 23</i>	178
<i>Titre</i>	178
TABLEAU COMPARATIF	179
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	239
LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES	245

INTRODUCTION

« *Homme libre, toujours tu chériras la mer ! La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme* » écrivait Charles Baudelaire, qui ajoutait : « *Ô mer, nul ne connaît tes richesses intimes. Homme, nul n'a sondé le fond de tes abîmes. Tant vous êtes jaloux de garder vos secrets !* »⁽¹⁾

Force est de constater que le monde de la mer semble encore aujourd'hui à beaucoup un ténébreux abîme dont les politiques publiques se détournent souvent.

La mer est cependant un atout majeur pour la France, un levier de croissance permettant de créer de la richesse et des emplois, une « *croissance bleue* » pour reprendre l'expression utilisée par le Président de la République lors de l'inauguration du Bougainville⁽²⁾ en octobre dernier. Comme le montrent les statistiques publiées récemment par l'INSEE, de la pêche aux biotechnologies bleues, un demi-million de personnes travaillent dans l'économie maritime en France, ce qui représente 2 % de l'emploi national⁽³⁾.

La France dispose du deuxième domaine maritime mondial. Au moment où elle a décidé d'étendre de 500 000 km² la portion du plateau continental sur lequel elle peut faire valoir ses droits⁽⁴⁾, il paraît nécessaire d'adopter une loi maritime qui lui permette d'utiliser au mieux ses atouts pour faire face à une concurrence internationale qui devient de plus en plus rude.

La majorité à laquelle j'appartiens soutient de longue date les initiatives visant à avancer dans cette direction. Ainsi, le candidat François Hollande s'était engagé fortement vis-à-vis du monde de la mer dans un document intitulé *Le défi maritime français*.

Par touches successives, nous travaillons à l'élaboration d'une véritable politique maritime qui permette de tirer des espaces marins un bénéfice économique et stratégique, tout en prenant en compte les nécessités liées à la protection de l'environnement.

(1) Charles Baudelaire, « *L'homme et la mer* », *Les Fleurs du mal*, 1857.

(2) *Discours du Président de la République pour l'inauguration du Bougainville*, Le Havre, mardi 6 octobre 2015, <http://www.elysee.fr/chronologie/#e11058,2015-10-06> inauguration-de-l-ecole-nationale-superieure-maritime-et-du-cma-cgm-bougainville.

(3) *L'économie maritime : des activités diverses et localisées*, INSEE Première, n° 1573, novembre 2015, p. 1.

(4) Décret n° 2015-1180 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Martinique et de la Guadeloupe, décret n° 2015-1181 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Guyane, décret n° 2015-1182 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire de la Nouvelle-Calédonie, décret n° 2015-1183 du 25 septembre 2015 définissant les limites extérieures du plateau continental au large du territoire des îles Kerguelen.

À ce titre, je me réjouis de l'extension du principe pollueur-payeur à la mer territoriale et à la zone économique exclusive, suite à l'adoption du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine de la prévention des risques, qui renforce également la sécurité des opérations pétrolières et gazières en mer ⁽¹⁾.

Je tiens également à saluer l'adoption de la proposition de loi de MM. Bruno Le Roux, Sébastien Denaja et Jean-Paul Chanteguet sur la consolidation et la clarification de l'organisation de la manutention dans les ports maritimes ⁽²⁾. En effet, la manutention joue un rôle-clé dans le fonctionnement des ports, qui sont l'une de nos principales interfaces avec les flux commerciaux mondiaux. Or, comme le rappelait encore récemment notre collègue Jean-Christophe Fromantin, rapporteur pour avis du budget des affaires maritimes, « *la mise en mouvement des territoires de la République est conditionnée par leur capacité d'insertion dans les flux commerciaux et logistiques de la mondialisation* » ⁽³⁾.

Comme je l'avais annoncé lors du débat sur la politique maritime de la France qui s'est tenu dans l'hémicycle le 14 janvier dernier à la demande du groupe de l'Union des démocrates et indépendants, la proposition de loi que je présente concerne l'activité maritime au sens large, et non le seul transport maritime. Autrement dit, c'est un texte sur l'« *économie bleue* ».

Tout naturellement, elle fait suite au rapport sur la compétitivité des services et transports maritimes français que j'ai remis, en novembre 2013, au Premier ministre, Jean-Marc Ayrault, et au ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier. Le titre I^{er} reprend une partie des vingt-six propositions formulées à cette occasion ⁽⁴⁾.

Mais cette proposition de loi s'inspire également du travail accompli après la remise du rapport, notamment dans le cadre des ateliers de la croissance bleue. Ces derniers m'ont permis de rencontrer l'ensemble des acteurs impliqués de près ou de loin dans les activités liées à la mer : armateurs, marins, pêcheurs, ostréiculteurs, conchyliculteurs, exploitants en aquaculture, professionnels de la plaisance, spécialistes des énergies marines renouvelables... Ces auditions ont permis de faire le point sur les besoins de ces secteurs en termes de simplification, de clarification et parfois de financement. Les titres II et III de la présente proposition de loi sont la traduction législative de ces constatations.

(1) Loi n° 2616-1567 du 2 décembre 2015 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine de la prévention des risques.

(2) Proposition de loi de MM. Bruno LE ROUX, Sébastien DENAJA et Jean-Paul CHANTEGUET et plusieurs de leurs collègues tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes, n° 2790, déposée le 20 mai 2015 et adoptée définitivement le 24 novembre 2015.

(3) Jean-Christophe Fromantin, Avis présenté au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi de finances pour 2016 (n° 3096) - tome VIII - écologie, développement et mobilité durables - affaires maritimes, n° 3116, 8 octobre 2015.p. 30.

(4) Et notamment les propositions 3, 4, 6, 7, 8, 9, 12, 14, 17, 22 et 23.

I. RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DU SECTEUR DE L'ARMEMENT MARITIME ET DES PORTS DE COMMERCE

Le titre premier de la proposition de loi vise à renforcer la compétitivité du secteur de l'armement maritime et des ports de commerce. Il s'articule selon **cinq axes** qui visent à :

- accélérer le processus de simplification administrative (premier chapitre) ;
- rénover la gouvernance des ports de commerce (deuxième chapitre) ;
- améliorer l'employabilité des gens de mer et leur protection (troisième chapitre) ;
- développer l'attractivité du pavillon français (quatrième chapitre) ;
- renforcer la sûreté et la sécurité (cinquième chapitre).

A. LUTTER CONTRE L'EFFACEMENT MARITIME FRANÇAIS

En 2014, on recensait **13 850 marins français au commerce et 295 navires de commerce** sous pavillon français ⁽¹⁾.

Le transport maritime est **générateur d'emplois à terre**. Ainsi, en 2012, le transport maritime et fluvial, de passagers ou de marchandises (y compris les services portuaires) représentait 45 100 personnes, la construction et la réparation navales, 38 500 personnes, les travaux publics maritimes et fluviaux, 5 000 personnes et les services parapétroliers et paragaziers offshore, 3 100 personnes ⁽²⁾.

Cependant, on constate une **réduction préoccupante du nombre d'emplois** dans certains secteurs : entre 2006 et 2012, 4 000 emplois ont été supprimés dans le transport maritime et fluvial et 6 700 dans l'industrie de la construction navale ⁽³⁾.

Le **nombre de navires de commerce** a également fortement diminué. Par exemple, la flotte de transport – qui constitue l'une des composantes de la flotte de commerce et comprend les navires pétroliers, les navires de charge et les navires à passagers – a perdu 40 navires entre janvier 2005 et janvier 2015 ⁽⁴⁾.

(1) *Projet annuel de performances de la mission Écologie, développement et aménagement durables pour l'année 2016*, p. 10.

(2) *L'économie maritime : des activités diverses et localisées*, INSEE Première, n° 1573, novembre 2015, p. 2.

(3) *L'économie maritime : des activités diverses et localisées*, INSEE Première, n° 1573, novembre 2015, p. 3.

(4) *La flotte de transport est passée de 219 à 179 navires entre janvier 2005 et janvier 2015 (Statistiques : flotte de commerce sous pavillon français, janvier 2015, mission de la flotte de commerce – Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, p. 129)*.

L’effacement maritime français est donc devenu **préoccupant** sans pour autant être irréversible. Nous pouvons encore donner à notre pays la crédibilité maritime qu’il mérite si nous décidons d’avoir une véritable ambition pour notre flotte et pour l’emploi maritime.

En effet, outre son important espace maritime, la France possède encore des **entreprises d’armement maritime puissantes** et des filières de **formation de marins** dont la qualité est reconnue au niveau mondial.

De plus, grâce à une flotte particulièrement jeune et moderne et à un emploi très qualifié, le pavillon français est aujourd’hui considéré comme **l’un des plus sûrs et des plus respectueux de l’environnement**.

Plus compétitif, le pavillon français pourrait être **l’outil privilégié d’une politique de promotion du secteur maritime français**, ce qui demande des efforts pour :

– Effectuer un choc de simplification administrative permettant de rendre le système plus lisible pour les acteurs ;

– Renforcer l’employabilité des marins français et améliorer leur protection en luttant contre la concurrence déloyale ;

– Développer l’attractivité du pavillon français.

1. Effectuer un choc de simplification

L’attractivité du pavillon français est handicapée par la **multiplicité et la complexité des procédures**, qu’il serait nécessaire de rationaliser, dans l’esprit du « *choc de simplification* » appelé de ses vœux par le Président de la République.

Dans ce but, le **chapitre I^{er} du titre I^{er}** de la proposition de loi prévoit de réformer une série de procédures et de documents administratifs dont l’origine est parfois ancienne et qui ne répondent plus aux besoins d’une administration moderne ni aux contraintes d’une économie concurrentielle.

L’article 1^{er} vise à alléger la procédure de jaugeage des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres.

L’article 1^{er} bis prévoit qu’un navire qui ne remplit plus l’une des conditions requises pour obtenir la francisation est radié d’office du registre du pavillon français par l’autorité compétente.

L’article 1^{er} ter prévoit la délivrance d’un document unique pour l’acte de francisation et le certificat d’immatriculation, gérés par deux administrations distinctes.

Enfin, **les articles 2 à 2 ter** proposent une réforme du rôle d’équipage.

2. Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection

Le **chapitre III du titre I^{er}** comprend une série de mesures permettant de renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection. Il doit permettre notamment de lutter plus efficacement contre la concurrence déloyale.

L'article 6 renforce le droit des autorités à demander la présentation de la liste d'équipage.

L'article 7 permet aux fonctionnaires des affaires maritimes de procéder au contrôle de l'application des dispositions « *Pays d'accueil* » et facilite les échanges d'informations entre les services des affaires maritimes et l'inspection du travail.

L'article 8 propose d'intégrer l'ensemble des pêcheurs à pied à l'Établissement national des invalides de la marine (ENIM) et d'alléger les charges sociales pesant sur les employeurs de gens de mer. (Cet article a été supprimé lors de la discussion du texte en commission).

L'article 9 vise à renforcer l'applicabilité des dispositions « *Pays d'accueil* » en étendant leur champ d'application, en renforçant les pouvoirs de contrôle de l'administration et en effectuant diverses modifications dans un but de clarification rédactionnelle.

Enfin, **l'article 9 bis** demande la remise au Parlement d'un rapport sur l'avenir de l'ENIM, auquel tous les acteurs du monde de la mer sont attachés.

3. Renforcer l'attractivité du pavillon français

Le **chapitre IV du titre I^{er}** propose une série de mesures permettant de renforcer l'attractivité du pavillon français, et notamment du registre international français (RIF), qui est un élément essentiel pour la restauration de la compétitivité de notre pavillon auquel votre rapporteur a de longue date apporté son soutien indéfectible.

L'article 10 vise à ouvrir le RIF à la grande pêche ainsi qu'aux navires de plaisance professionnelle de plus de 15 mètres hors tout.

L'article 10 bis permet de calculer la proportion obligatoire de marins communautaires à l'échelle de la flotte sous RIF, et non plus navire par navire.

L'article 11 demande la remise d'une série de rapports, notamment pour éliminer des textes réglementaires les dispositions qui, devant normalement avoir pour objet la traduction en droit français des conventions internationales et des normes européennes, excèdent cet objet et, de ce fait, ont un effet négatif sur la compétitivité des entreprises maritimes françaises. (Cet article a été supprimé lors de la discussion du texte en commission).

Enfin, **l'article 12** propose d'autoriser les jeux de hasard sur les ferries et tous les navires de croisière.

B. RÉNOVER LA GOUVERNANCE DES PORTS DE COMMERCE

Aucun texte maritime ne peut faire l'impasse sur les interfaces essentielles entre la terre et la mer que constituent les ports. C'est pourquoi **le chapitre II du titre I^{er}** propose une série de réformes permettant de rénover le fonctionnement de certaines des instances de gouvernance issues de la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire ⁽¹⁾.

L'article 3A fait évoluer la composition du comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance de chaque grand port maritime (GPM), dont il consacre par ailleurs l'existence au niveau législatif.

L'article 3B renforce la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des GPM.

L'article 3 crée une commission des investissements au sein du conseil de développement des GPM.

Enfin, **l'article 3 bis** assouplit les conditions permettant de créer des conseils de coordination interportuaire.

C. RENFORCER LES MESURES RELATIVES À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ

Le **chapitre V du titre I^{er}** vise à réunir l'ensemble des mesures liées aux questions de sûreté et de sécurité. Plusieurs mesures stratégiques étaient en effet prévues par le texte déposé.

L'article 4 de la proposition de loi devait être déplacé au sein de ce chapitre. Avec cet article, votre rapporteur proposait de créer, à l'image du dispositif de recours aux sociétés privées de protection des navires dans les zones dans lesquelles existent des menaces de piraterie, un dispositif adapté aux menaces terroristes. Les derniers attentats tragiques perpétrés à Paris nous imposent de trouver rapidement une solution à cette menace réelle s'agissant du monde maritime. Votre rapporteur a ainsi présenté un amendement tendant à supprimer l'article 4 et à le déplacer, amendé, au sein du nouveau chapitre V du titre I.

Le dispositif examiné en commission, et finalement rejeté au bénéfice de travaux complémentaires avec le Gouvernement, aurait été spécifiquement dédié aux zones dans lesquelles sont identifiés des risques de menaces terroristes. Ces zones auraient été définies par arrêté. Toutefois, par rapport au dispositif existant, la mesure aurait inclus les navires à passagers de moins de 24 mètres lorsqu'ils ne transportent pas de passagers ainsi que les navires à passagers de plus de 24 mètres.

(1) Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

L'article 12 bis (qui reprend les dispositions du II de l'article 12 du texte déposé) propose quant à lui de prolonger le délai pendant lequel une société privée de protection des navires peut bénéficier d'une autorisation d'exercice provisoire.

Enfin, **l'article 12 ter** (qui reprend les dispositions de l'article 17 du texte déposé) propose de créer un dispositif permettant aux navires battant pavillon français d'être affectés à une flotte à caractère stratégique en temps de crise pour assurer la sécurité des approvisionnements de toute nature.

II. SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

Les titres II et III de la proposition visent à assurer une meilleure prise en compte des enjeux liés à la pêche et aux cultures marines.

Au 1^{er} janvier 2015, **la flotte de pêche française** comptait 7 068 navires, dont 4 428 navires en métropole et 2 640 dans les départements d’outre-mer, y compris Mayotte. La taille de la flotte française a ainsi diminué d’environ 10 % depuis 2008. L’âge moyen des navires est de 27,6 ans en métropole et de 17 ans dans les DOM. La flotte de pêche française est vieillissante. Cette flotte regroupe 100 navires de pêche industrielle et semi-industrielle, 777 navires de pêche artisanale et hauturière et 3 551 navires de petite pêche côtière.

En 2014, le secteur des pêches maritimes employait près de 16 800 marins ayant navigué au moins un jour de pêche dans l’année, dont 594 non originaires de l’Union européenne, soit une légère baisse du nombre d’emplois de 0,5 % entre 2013 et 2014. La petite pêche regroupe 55 % de ces effectifs (21 % pour la pêche au large et 17 % pour la pêche côtière). Depuis 2008, le nombre d’emplois de marins a diminué de 15 % (-24 % pour la pêche côtière et -14 % pour la pêche au large et la petite pêche).

En 2014, 542 000 tonnes de poissons, crustacés, coquillages et autres produits de la mer ont été pêchées et débarquées par les navires métropolitains (y compris la flotte des thoniers senneurs tropicaux), dont la valeur totale atteignait 1,1 milliard d’euros. Les poissons pêchés sont principalement le thon, le merlu, le hareng, la sardine, la baudroie et le maquereau.

S’agissant des seules flottes métropolitaines, près de 80 % des pêches sont réalisés dans la zone Atlantique Nord-est, puis 11 % dans l’ouest de l’Océan Indien, 7 % dans la zone de l’Atlantique du Centre-Est et 3 % en Méditerranée.

La France reste très dépendante des importations sur le marché des produits de la pêche, avec une production française égale à 30 % de la consommation nationale en volume et 34 % en valeur (des disparités fortes existent selon les espèces).

La consommation moyenne par habitant est estimée à un peu moins de 34 kg par an en France (2014), dont 70 % de poissons et 30 % de fruits de mer. La part des productions d’élevage s’élève à 17 % pour le poisson et 60 % pour les fruits de mer.

En matière d’aquaculture, la France est le deuxième pays producteur de l’Union européenne. Les deux secteurs principaux sont la conchyliculture et la pisciculture (la culture des algues demeure marginale dans cet ensemble mais recèle un fort potentiel de développement, notamment en matière de diversification

d'activité pour les ostréiculteurs dans le contexte de mortalité élevée des naissains d'huîtres depuis 2008).

La conchyliculture (culture des huîtres creuses, huîtres plates, moules et, de façon plus limitée, palourdes et coques) représente une production pour la consommation de 154 517 tonnes en 2013 ⁽¹⁾, réalisée par 2 800 entreprises, pour la plupart individuelles et employant 16 300 personnes (correspondant à 7 780 équivalents temps plein permanents). Le chiffre d'affaires de cette activité s'est élevé à 535 millions d'euros en 2013 (et jusqu'à 875 millions d'euros si l'on inclut les activités de diversification des entreprises conchylicoles).

La production de poissons d'aquaculture s'est élevée à 45 847 tonnes de en 2013 (dont 32 177 tonnes de salmonidés d'eau douce (70 %), 5 215 tonnes de poissons marins (11 %), 8 000 tonnes de poissons d'étangs (17 %), et le caviar d'esturgeon (22 tonnes) ainsi que les productions d'œufs et de juvéniles. Le chiffre d'affaires de cette activité s'est élevé à 183 millions d'euros en 2013.

Depuis plus de quinze ans, la production aquacole française stagne alors même que notre dépendance aux importations augmente. Ainsi, la pisciculture marine a connu un essor majeur chez nos voisins européens.

Le titre II de la présente proposition de loi réunit les mesures en direction des pêches maritimes et des cultures marines. Il convient de souligner la place nouvelle qui serait donnée aux aquaculteurs dans les premiers articles du code rural et de la pêche maritime (un amendement vise à insérer ces dispositions dans l'article L.2) ainsi que dans diverses dispositions de ce code (article 14).

L'article 15 a plusieurs objectifs. Il vise à mieux définir l'exercice de l'aquaculture et un amendement clarifiant ces dispositions a été adopté. Parmi les mesures prévues par l'article 15, la refonte de la société de pêche artisanale dans le sens d'une plus grande ouverture est importante, afin de développer cet outil. Un nouvel article 15 *bis* a été adopté, permettant de prévoir la mise en œuvre d'un fonds de mutualisation en faveur des métiers de la pêche maritime.

L'article 16 dans sa rédaction issue des travaux en commission tend à demander un rapport portant sur le développement du pisciculturisme pour les pêcheurs et aquaculteurs.

L'article 18 vise à mieux intégrer les préoccupations de préservation de la qualité des eaux conchylicoles dans diverses dispositions du code de l'environnement, relatives aux enjeux de la loi sur l'eau. Toutefois, plusieurs amendements ont été adoptés afin qu'elles s'insèrent au mieux dans les dispositifs existants.

(1) 77 510 tonnes d'huîtres, 74 138 tonnes de moules et 2 868 tonnes d'autres coquillages, palourdes et coques.

Un article additionnel 18 bis a été adopté en commission afin de renforcer la compatibilité des documents de planification avec les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine.

Le titre III de la proposition comporte diverses dispositions.

L'article 19 vise à permettre l'assurabilité des projets d'énergies marines renouvelables en exonérant de tels projets des dispositifs légaux d'assurance au titre des catastrophes naturelles et du terrorisme. Ainsi, les dispositifs légaux obligatoires ne risqueraient pas d'entraver, du fait de leurs exigences spécifiques, la participation des assureurs étrangers sur ce marché particulier pour lequel la couverture des risques par les seuls assureurs français sera insuffisante.

L'article 20 visait notamment à permettre aux entreprises ayant une activité à l'international d'établir leur comptabilité en devise. Compte tenu de ses implications très larges et des évolutions récentes en matière de comptabilisation des couvertures de risque de change, prises par l'autorité des normes comptables, cet article a été supprimé.

L'article 21 tend à tirer les dernières conclusions législatives du processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne.

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

Les nouveaux **articles 22 bis, 22 ter et 22 quater** visent principalement à mieux prendre en compte la prévention des risques naturels liés aux submersions marines.

Enfin, **l'article 23** vise à étudier la possibilité de créer un code de la mer. Le portage politique de la politique de la mer souffre en effet d'un émiettement très préjudiciable.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

I. DISCUSSION GÉNÉRALE

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, au cours de sa réunion du mardi 27 octobre 2015, la proposition de loi pour l'économie bleue, sur le rapport de M. Arnaud Leroy.

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

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

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

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

M. Arnaud Leroy, rapporteur. Cette proposition de loi fait suite au rapport sur la compétitivité des services et transports maritimes que j'ai remis, en novembre 2013, au Premier ministre Jean-Marc Ayrault et au ministre français délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, Frédéric Cuvillier. Une grande partie du titre I^{er} reprend les vingt-six propositions que j'y avais émises. Le texte s'inspire aussi du travail accompli depuis 2013 ainsi que des nombreuses

auditions que j'ai menées. Comme je l'avais annoncé lors du débat sur la politique maritime de la France, qui s'est tenu dans l'hémicycle le 14 janvier dernier à la demande du groupe de l'Union des démocrates et indépendants, il s'agit d'une proposition de loi sur l'activité maritime au sens large. Elle ne se limite pas au transport maritime mais englobe l'ensemble des secteurs concernés. Autrement dit, c'est un texte sur l'économie bleue.

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

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

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

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

Pour la France, l'économie maritime au sens large représente plus de 300 000 emplois directs, et 60 à 70 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel. En Bretagne, elle pourvoit directement 60 000 emplois. C'est dire l'importance de

ce secteur, de façon générale mais aussi pour la structuration de certains territoires côtiers. Nous devons, en conséquence, être à son écoute.

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

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

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

L'article 1^{er} simplifie le jaugeage des navires. Certaines des dispositions figurant dans la rédaction initiale de l'article seront reprises dans des articles additionnels. Elles concernent notamment les règles relatives à la radiation d'office du pavillon français ainsi que la délivrance d'un document unique pour l'acte de francisation et l'acte d'immatriculation, qui relèvent de deux administrations différentes. Nous héritons, sur ces questions, d'une dualité administrative qui faisait intervenir les douanes et l'administration des transports.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le titre III porte diverses dispositions. L'article 19 permet l'assurabilité des projets d'EMR en les exonérant des dispositifs légaux d'assurance au titre des catastrophes naturelles et du terrorisme. Cela ne signifie pas que les installations concernées ne seront pas protégées au titre de ces risques ; elles le seront par des dispositifs particuliers issus du monde des assurances maritimes.

L'article 20 a pour objet de permettre aux entreprises ayant une activité internationale d'établir leur comptabilité en devises. Nous avons longuement discuté de ce sujet avec les douanes et d'autres services de Bercy. Des évolutions sont à prévoir. Compte tenu des implications très larges de la mesure proposée et

des décisions récentes – quoique non encore applicables – prises par l'autorité des normes comptables en matière de couverture des risques de change, je défendrai un amendement visant à supprimer cet article. Cela ne doit pas nous empêcher de garder un œil sur ce sujet qui concerne particulièrement les entreprises soumises à la concurrence internationale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme Annick Le Loch, rapporteure pour avis de la commission des affaires économiques. Réunie en début d'après-midi, la commission des affaires économique a salué cette proposition de loi. À ce jour, l'économie bleue n'a fait l'objet que de peu d'initiatives parlementaires, alors que depuis quelque temps

l'on parle beaucoup de croissance bleue et que le domaine maritime français est devenu le deuxième au niveau mondial.

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

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

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

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

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

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

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

Cette proposition de loi comporte aussi des mesures en faveur des énergies nouvelles, de la pêche, des élevages marins, de la conchyliculture et des cultures marines. Je remercie mon collègue, Stéphane Travert, qui vous prie de bien vouloir excuser son absence, car ses nombreux amendements contribueront à enrichir ce texte. Je salue également le travail riche et constructif de M. Serge Letchimy concernant les outre-mer.

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

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

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

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

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

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

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

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

Les grands ports maritimes constituent des portes d'entrée pour les grands flux internationaux. Une vraie stratégie portuaire s'avère donc nécessaire. Malheureusement, le texte ne répondra pas au déclin de nos ports. Regagner du tonnage est essentiel, mais pour en finir avec un sous-investissement chronique, il

faudra une forte volonté d'adapter nos infrastructures portuaires aux exigences modernes. L'article 3 apporte-t-il de véritables réponses en la matière ?

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

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

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

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

Nous nous opposons à la sanction d'arrêt de pêche pour quelque motif que ce soit, car elle signifie la mise en difficulté certaines des entreprises concernées ainsi que des licenciements. N'oublions pas que les pêcheurs n'ont pas droit au chômage ! Avant que l'organisation de producteurs n'intervienne, il serait judicieux de « moyenniser » la pêche sur l'année plutôt que de sanctionner un dépassement occasionnel. Il existe, par exemple, des prises occasionnelles régulées sur l'ensemble de l'année pour les bolincheurs ; ce système devrait être mis en place pour l'ensemble des métiers.

Concernant l'article 16, l'on pourrait envisager que les bateaux pratiquant le pescatourisme vendent leurs prises en criée, ce qui éviterait un éventuel marché non déclaré. Il faut traiter avec les antennes locales des comités régionaux. L'exploitation des côtes et celle de l'estran doivent être gérées différemment. La

ressource est différente selon les littoraux et les bassins, elle ne peut pas toujours supporter un excès de prélèvement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Deux éléments importants fondent une aquaculture durable. L'un est qu'elle doit se développer prioritairement en milieu fermé, afin de contrôler les

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

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

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

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

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

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

Il me semble que faire travailler ensemble les affaires maritimes, l'inspection du travail et la police judiciaire pour faire respecter les réglementations en vigueur, et notamment celles qui concernent le cabotage, est

une bonne initiative qui va créer des synergies et des gains de productivité. Mais il faudra être vigilant pour que cela ne se fasse pas aux dépens de la consistance des effectifs.

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

J'ai quelques remarques à formuler s'agissant de l'article 3 relatif à la gouvernance des grands ports maritimes et à la création d'un conseil des investisseurs publics et privés. La réforme portuaire récemment mise en œuvre a d'ores et déjà créé dans chaque port un conseil de développement au sein duquel l'ensemble des parties prenantes d'un port discute des investissements ou projets de développement envisagés. Au sein de ce conseil, les entreprises privées de la place portuaire sont largement présentes au titre du premier collègue. Le nouveau conseil des investisseurs ferait donc double emploi avec le conseil de développement et aurait deux effets négatifs importants.

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

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

M. Patrice Carvalho. Le secteur du transport maritime est sans doute l'un de ceux qui sont le plus exposés à la concurrence internationale et européenne. Dans ce contexte, notre marine marchande s'est affaiblie et n'occupe plus

aujourd'hui que le vingt-huitième rang mondial, loin de la place qui fut la sienne dans les échanges internationaux.

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

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

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

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

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

Mme Marie Le Vern. La France a doublé la superficie de son territoire maritime. Nous sommes donc, selon ce critère, la deuxième puissance mondiale derrière les États-Unis, devant le Royaume-Uni, la Chine et la Hollande. Pourtant,

que ce soit en volume ou en devises, pour le commerce ou pour le tourisme, nos activités maritimes, nos ports, notre flotte n'occupent pas les premiers rangs mondiaux. C'est que notre puissance n'est encore aujourd'hui que potentielle et a besoin de se libérer.

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

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

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

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

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

M. Yannick Favennec. La proposition de loi que nous examinons dégage des pistes intéressantes pour gagner en compétitivité, mais elle reste assez timide s'agissant des outils primordiaux que sont les ports maritimes. Alors qu'aujourd'hui, 80 % du transport des marchandises se fait par la mer et que la France, avec CMA CGM, est le troisième transporteur mondial, nos ports, malgré de nombreux atouts, souffrent de la crise économique. Ils ne sont pas assez

compétitifs, et leurs indices de performance et de productivité sont désormais inférieurs à ceux des ports de la mer du Nord. Compte tenu des enjeux économiques attachés à ce secteur pour notre pays, nous devons mener une politique maritime d'envergure, à la hauteur du potentiel inestimable dont nous disposons.

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

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

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

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

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

Qui, au Gouvernement, coordonne efficacement l'ensemble des actions touchant aux questions maritimes ? En matière de pêche, est-ce bien au ministère de l'écologie de superviser les aspects liés à la sécurité maritime ? La France sera-t-elle à l'initiative de la création d'un corps de garde-côtes européens pour

protéger nos frontières, notre commerce et nos côtes ? Autant de questions qui n'ont pas d'écho dans cette proposition de loi.

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

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

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

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

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

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

Ainsi, aux termes de l'article 11, le Gouvernement devra remettre au Parlement un rapport rendant compte d'une revue générale de l'ensemble des textes réglementaires applicables aux navires et aux autres bâtiments de mer, mais aussi un ensemble de rapports sur des sujets tels que l'adaptation de la réglementation concernant les navires conchylicoles ou encore les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins. À l'article 16, est prévu

un ensemble de rapports sur la diversification d'activité des marins pêcheurs par le tourisme, et sur les conséquences sur l'environnement et la ressource de la pêche récréative en mer et sur l'estran. À l'article 23, encore, le Gouvernement est chargé de remettre au Parlement un rapport sur la création d'un code de la mer.

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

M. Gilles Lurton. Nous avons examiné, la semaine dernière, le projet de loi de financement de la sécurité sociale (PLFSS) dont l'article 19 porte sur la protection sociale des marins français naviguant sous pavillon étranger. Je me suis exprimé contre cet article. Pourquoi celui-ci n'a-t-il pas été examiné dans le cadre de la proposition de loi sur l'économie bleue ? Ce texte sera sans doute le seul du quinquennat à traiter de la mer, et un tel article y aurait eu toute sa place. D'autant que, tel qu'il est rédigé dans le PLFSS, il pose beaucoup de difficultés et risque de mettre à mal, selon moi, de nombreux emplois de marins français naviguant sous pavillon étranger.

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

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

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

avancer. Je suis à votre disposition, Messieurs les députés de l'opposition, pour discuter toute proposition d'amendement.

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

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

La compétition est rude entre les ports, et les besoins d'investissements sont beaucoup plus fréquents. Il y a dix ans, la taille des navires n'entrait pas en ligne de compte. Il faut voir, en quinze ans, ce que sont devenus notamment les porte-conteneurs. Les modèles économiques, eux aussi, sont bousculés par les fermetures ici d'une raffinerie, là d'un terminal multi-usages. Nous devons faire attention à cela. J'ai contacté l'Agence des participations de l'État (APE), j'en ai discuté avec les services compétents au ministère des transports. Les régions sont aussi concernées. Sur cette question des ports, nous devons avancer ensemble et être beaucoup plus ambitieux.

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

Le nombre d'heures que nous avons passées à travailler avec les services compétents en témoigne, il s'agit bien d'une véritable simplification. S'agissant des droits des marins, par exemple, tout a été fait dans cette PPL pour les

conserver. En tant que député de la majorité, je n'ai pas l'habitude de m'attaquer à des droits acquis. (*Sourires*) Par contre, il faut faire évoluer certains outils. Telle est l'idée qui sous-tend la fin du rôle d'équipage et la création d'un état des services qui, demain, servira au marin pour revalider son brevet – puisque les conventions internationales nous l'imposent – de manière plus simple et plus lisible pour l'administration et pour lui-même.

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

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

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

C'est important pour les salariés et pour les jeunes qui s'embarquent. Il est difficile de garder des gens pour travailler en mer, car c'est un métier très dur, avec un taux d'accidentologie élevé. Ce n'est pas du ressort de la loi, mais je pense que c'est politiquement important, alors que nous sommes en pleine discussion sur l'avenir des branches, que l'ensemble du secteur de la pêche se mobilise pour arriver à un accord collectif, qui permettra de faire les ajustements nécessaires. Si vous regardez l'article auquel j'ai renvoyé dans cette disposition, il est depuis très longtemps fait référence à un accord collectif pour obtenir des éléments dérogatoires pour le secteur de la pêche.

S'agissant des rapports, Monsieur Stéphane Demilly, le premier pose la question de la sur-transposition. C'est un mal français, très présent dans le domaine maritime. Aujourd'hui, quand on fait l'inventaire de ce que l'on peut faire, à coût constant, cet élément est gratuit, et je pense qu'il aiderait tout le

monde, que ce soit l'administration dans son rôle régalien ou simplement pour appuyer le secteur et les professionnels qui sont, notamment, les armateurs. Nous devons nous discipliner collectivement pour aboutir à des décrets simples et lisibles.

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

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

II. EXAMEN DES ARTICLES

TITRE I^{ER} RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE

CHAPITRE I^{ER} **Simplifier les procédures administratives** *(Division et intitulé nouveaux)*

L'attractivité du pavillon français est handicapée par la **multiplicité des procédures**, qu'il serait nécessaire de rationaliser, dans l'esprit du « **choc de simplification** » appelé de ses vœux par le Président de la République.

De son neuvage à son déchargement, le navire doit passer notamment par les étapes suivantes :

1° Une double procédure d'entrée en flotte constituée de :

– la **francisation**, qui relève de l'administration des douanes (cf. articles 1^{er} *bis* et 1^{er} *ter*) ;

– l'**immatriculation**, qui relève de l'administration des affaires maritimes (cf. article 1^{er} *ter*) ;

2° Le cas échéant, la **constitution d'une hypothèque** permettant de garantir les emprunts ayant permis l'immatriculation du navire (procédure relevant de l'administration des douanes) ;

3° La fixation des effectifs, qui recouvre :

– l'établissement de la **fiche d'effectif minimale** par l'administration des affaires maritimes ⁽¹⁾ ;

– l'établissement de la **décision d'effectif** par l'armateur, qui doit être visée par l'administration des affaires maritimes, après avis du centre de sécurité des navires (CSN) auquel le navire est rattaché ;

– la délivrance du **rôle d'équipage** par l'administration des affaires maritimes) (cf. article 2) ;

– l'établissement de la **liste d'équipage** par l'armateur (cf. article 6) ;

(1) La fiche d'effectif minimale est définie par l'article L. 5522-2 du code des transports. Elle correspond à ce qui est fréquemment appelé le « Safe Manning Certificate », document qui garantit, au nom de l'État du pavillon, que le navire est suffisamment armé pour faire face, selon ses caractéristiques, aux périls de la mer.

4° Le suivi et le contrôle de l'application de la réglementation sociale aux gens de mer embarqués, effectuée par l'administration des affaires maritimes et l'inspection du travail (application des textes nationaux ou encore des conventions internationales comme la MLC 2006⁽¹⁾) (cf. description de ces contrôles aux articles 7 et 9) ;

5° La réalisation, tout au long de la vie du navire, de contrôles techniques périodiques par les CSN ou, dans certains cas, par des sociétés de classification habilitées⁽²⁾. Ces contrôles permettent de vérifier que la réglementation nationale en matière de sécurité et de sûreté et, pour les navires concernés, la réglementation internationale⁽³⁾, sont respectées. Ils permettent la délivrance et le renouvellement des titres de sécurité nationaux et de certains certificats internationaux. Ils reposent sur :

– une **étude préalable du dossier de sécurité** de chaque navire lors de sa **construction**, avec une vérification sur le chantier de la conformité de la construction et des équipements avec le dossier et les plans approuvés ;

– des **essais à la mer** et une **visite de mise en service** ;

– des **inspections périodiques** (en général annuelles) pour vérifier le maintien en état du navire.

(1) *Convention internationale du travail maritime (Maritime Labour Convention ou MLC 2006) adoptée le 23 février 2006 dans le cadre de l'Organisation internationale du travail et entrée en vigueur le 20 août 2013.*

(2) *Depuis 2012, une partie des missions de contrôle des CSN a été déléguée à des sociétés de classification habilitées. Celles-ci effectuent, pour le compte de l'État, les tâches de mise en service et de délivrance de plusieurs des certificats internationaux pour les navires de charge d'un tonnage supérieur à 500 UMS qui effectuent une navigation internationale. Les sociétés de classification habilitées par la France sont le Bureau Veritas, le Registro Italiano Navale et le Det Norske Veritas- Germanischer Lloyd.*

(3) *La France applique pour ses navires des normes de sécurité et de sûreté définies par les conventions internationales adoptées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) et leurs instruments d'application, qui régissent la construction, l'équipement, l'entretien, la conduite des navires ainsi que la qualification de leurs équipages. Il s'agit en particulier de :*

– *la convention « LL66 » (convention internationale sur les lignes de charge) du 5 avril 1966, qui réglemente l'enfoncement maximum des navires ;*

– *la convention « Tonnage 69 » (convention sur le jaugeage des navires) du 23 juin 1969, qui concerne le jaugeage des navires ;*

– *la convention SOLAS (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) du 1^{er} novembre 1974, qui concerne la sécurité du navire en général (normes de construction, protection incendie, engins et dispositifs de sauvetage, radiocommunications, sécurité de la navigation, transport de cargaisons pouvant être dangereuses) ;*

– *la convention MARPOL (convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires) du 2 novembre 1973, qui concerne la prévention de toutes les pollutions (hydrocarbures, cargaisons de produits chimiques ou polluants de toute sorte, eaux usées, ordures, gaz d'échappement) ;*

– *la convention STCW (convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) du 7 juillet 1978, qui traite des normes de formation des marins et de la délivrance de leurs brevets.*

– pour les navires de commerce effectuant une navigation internationale, le contrôle périodique des **plans de gestion de la sécurité** ⁽¹⁾ et des **plans de sûreté** ⁽²⁾ des compagnies et des navires.

*

* *

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

Article 1^{er}

(articles L. 5000-5, L. 5111-1 et L. 5112-2 du code des transports)

Alléger la procédure de jaugeage des navires pour les navires de charge dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres

I. LE DROIT EN VIGUEUR : LA JAUGE, UN ÉLÉMENT ESSENTIEL POUR L'INDIVIDUALISATION DU NAVIRE

Comme le souligne Yves Tassel, « *Le navire est un meuble qu'un irréductible particularisme, son **individualisation**, caractérise* » ⁽³⁾ et il ne partage cette caractéristique qu'avec l'aéronef. Ce trait distinctif était souligné de façon particulièrement claire par la rédaction initiale de l'article 1^{er} de la loi du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer ⁽⁴⁾ (dont le contenu a été repris, sous une rédaction quelque peu différente, à l'article L. 5111-1 du code des transports). Cet article disposait que : « *Les éléments d'individualisation du navire sont le nom, le port d'attache, la nationalité, le tonnage* ».

Ces quatre éléments ne sont pas purement descriptifs : ils sont la **condition d'application de nombreuses règles spécifiques**. Par exemple, le tonnage est le **critère de calcul de droits et taxes dus par le navire** comme le droit de francisation et de navigation, le droit de passage des canaux, les taxes portuaires, la taxe de pilotage, ... De même, les **règles de sécurité** sont différentes selon que le navire fait plus ou moins de 500 UMS.

(1) *Le code ISM (code international de gestion de la sécurité des navires), annexé à la convention SOLAS, est applicable depuis le 1^{er} juillet 2001. Il impose notamment aux compagnies d'armement maritime une analyse systématique de risques, la définition des responsabilités et la préparation aux situations d'urgence. Il prévoit la réalisation d'un audit des compagnies tous les ans et d'un audit des navires tous les deux ans et demi.*

(2) *Les plans de sûreté des navires ont été rendus obligatoires par le code ISPS (code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires), annexé à la convention SOLAS et applicable depuis le 1^{er} juillet 2004. Les plans de sûreté prévoient les moyens de lutte ou de protection, la création d'une zone de rassemblement du personnel ou encore la localisation des boutons d'alerte à distance. Le code ISPS prévoit la réalisation d'un audit de vérification des mesures liées à la sûreté tous les deux ans et demi.*

(3) Yves Tassel, *JurisClasseur Transport, fascicule n° 1075 « Navire et autres bâtiments de mer - Individualisation. Immatriculation. Francisation », paragraphe n° 1.*

(4) *Loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer.*

L'article 2 du décret du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer⁽¹⁾ définit le tonnage comme « *l'expression de la capacité intérieure du navire* ».

Le calcul de celle-ci résulte d'une **opération appelée jaugeage**. L'article L. 5000-5 du code des transports dispose que : « *La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément aux stipulations de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires*⁽²⁾ et, le cas échéant, aux dispositions des règlements communautaires ».

En droit français, la procédure de jaugeage est notamment définie par le code des transports et la division 210 du règlement général annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Dans ce cadre, l'article **L. 5112-2 du code des transports** dispose que la procédure de jaugeage des navires (qui relevait autrefois de l'administration des douanes), donne lieu à la délivrance d'un **certificat de jauge** par l'autorité administrative (en l'occurrence l'administration des affaires maritimes) ou par des sociétés de classification habilitées. Cette délivrance peut donner lieu à perception d'une rémunération.

Le certificat de jauge fait partie des **titres de sécurité** que tout navire battant pavillon français qui prend la mer **doit avoir à son bord** en application de l'article L. 5221-1 du code des transports⁽³⁾ et de l'article 3 du décret du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution⁽⁴⁾.

(1) Décret n° 67-967 du 27 octobre 1967 relatif au statut des navires et autres bâtiments de mer.

(2) Convention sur le jaugeage des navires du 23 juin 1969, adoptée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.

(3) L'article L. 5221-1 du code des transports dispose que tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à son bord les titres de navigation maritime et les titres de sécurité prévus par le livre II de la cinquième partie du code des transports, ainsi que « les autres documents nécessaires à sa conduite et à son exploitation dont la liste est fixée par voie réglementaire ». L'article 3 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution précise la liste des titres de sécurité et les certificats de prévention de la pollution prévus par le livre II de la cinquième partie du code des transports :

- certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution (ou, le cas échéant, les certificats d'exemption) prévus par les conventions internationales ;
- titres et certificats de sécurité et de prévention de la pollution prévus par la réglementation de l'Union européenne ;
- certificat national de franc-bord (lorsque le navire n'est pas titulaire d'un certificat international de franc-bord) ;
- certificat national de jaugeage (lorsque le navire n'est pas titulaire d'un certificat international de jaugeage) ;
- permis de navigation (pour les navires à passagers, les navires de charge, les navires spéciaux, les navires de pêche, les navires de plaisance à utilisation commerciale).

(4) Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

L'article L. 5112-2 du code des transports prévoit également que **tous les navires battant pavillon français doivent être jaugés, à l'exception des navires de plaisance** dont la longueur, au sens de la convention « Tonnage 69 »⁽¹⁾, est **inférieure à 24 mètres**.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI : UNE CLARIFICATION ET UNE SIMPLIFICATION SOUHAITABLES DU JAUGEAGE

La mesure proposée par l'article 1^{er} s'inscrit dans le cadre de la proposition n° 22 formulée par le **rapport « Osons la mer »** : « *Simplifier drastiquement les modalités de calculs de la jauge nationale pour les navires de moins de 24 m* ».

Le 1^o de l'article 1^{er} réécrit l'article L. 5000-5 du code des transports dans un **double objectif** :

– **clarifier la rédaction actuelle** pour préciser quels règlements communautaires et quelles conventions internationales **s'appliquent à chaque type de navire** ;

– **inscrire dans la loi le principe** selon lequel la jauge des navires à usage professionnel, qui ne sont pas des navires de pêche et dont la longueur est inférieure à vingt-quatre mètres, est effectuée conformément à une **méthode simplifiée définie par voie réglementaire**.

Le 2^o de l'article 1^{er} apporte **deux précisions rédactionnelles** à l'article L. 5111-1 du code des transports en prévoyant que le **nom du navire** doit être indiqué par son certificat d'immatriculation et que le **tonnage** doit être défini en unités de jauge conformément à l'article L. 5000-5 du code des transports.

Le 3^o et le 4^o de l'article 1^{er} créent **un chapitre** dans le code des transports consacré à la procédure de jaugeage. Ce chapitre comprend l'article L. 5112-2 dont la rédaction est modifiée.

Dans un objectif de simplification administrative, l'article L. 5112-2 prévoit désormais que **la jauge des navires de charge dont la longueur est inférieure à 24 mètres fait l'objet d'une déclaration par les propriétaires**. Le navire de charge est défini par l'article 1^{er} du décret du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution⁽²⁾ comme « *tout navire autre qu'un navire à passagers, un navire de pêche ou un navire de plaisance* ». Cette disposition a en effet pour objectif de permettre aux propriétaires de **navires de service** de moins de 24 mètres de déclarer eux-mêmes la jauge de leurs navires.

(1) *Convention sur le jaugeage des navires du 23 juin 1969, adoptée dans le cadre de l'Organisation maritime internationale.*

(2) *Décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.*

Le calcul de la jauge des navires continuera à être effectué par l'administration des affaires maritimes et, le cas échéant, les sociétés de classification habilitées, pour :

- les navires dont la longueur est supérieure ou égale à 24 mètres ;
- certains navires dont la longueur est inférieure à 24 mètres comme les navires de pêche ou encore les navires à passagers.

Par ailleurs, pour **éviter** que le passage du calcul par l'administration à la déclaration n'entraîne le **développement de la fraude**, l'article L. 5112-2 prévoit que toute déclaration frauduleuse est punie d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende.

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

L'article 1^{er} a fait l'objet de l'amendement de rédaction globale CD53 rectifié adopté à l'initiative de votre rapporteur. Il s'agit d'un amendement de clarification rédactionnelle qui **reprend les mesures proposées par les I, II et V de l'article 1^{er}** de la proposition de loi, c'est-à-dire celles concernant le calcul de la jauge. Le III (radiation d'office du pavillon français) et le IV (délivrance d'un document unique pour les procédures d'immatriculation et de francisation) font désormais l'objet de deux articles additionnels après l'article 1^{er}.

*
* *

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

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

Article 1^{er} bis (nouveau)
(article 220 bis [nouveau] du code des douanes)
Radiation d'office du pavillon français

L'article 1^{er} bis est issu de l'amendement de clarification rédactionnelle CD55. Il **reprend la mesure prévue par le III de l'article 1^{er}** de la proposition de loi déposée à l'Assemblée mais place celle-ci **dans le code des douanes**.

Il insère un article 220 bis au sein de la section 2 du chapitre I^{er} du titre IX de ce code, qui est consacrée à la **francisation des navires**.

L'**idée de francisation est ancienne** et dès le 27 vendémiaire an II, une loi la définit comme « *l'ensemble des actes administratifs qui confèrent aux bâtiments qui y sont soumis la qualité de bâtiment français* ». En droit international existe

aussi de longue date le principe coutumier selon lequel le navire doit obligatoirement avoir une nationalité.

L'article 217 du code des douanes **définit la francisation** comme l'opération administrative qui « *confère au navire le droit de porter le pavillon de la République française avec les avantages qui s'y attachent* », opération qui est constatée par un « *acte de francisation* ». Ce dernier est délivré par l'administration des douanes. La francisation donne sa nationalité au navire, qui est **l'un des éléments d'individualisation du navire** mentionnés à l'article L. 5111-1 du code des transports (cf. article 1^{er}).

Effets de la francisation

La nationalité du navire est principalement utile pour la **résolution des conflits de lois** que les litiges maritimes présentent souvent. Elle joue un rôle majeur dans l'application de certaines conventions internationales et **des règles nationales**, par exemple en matière pénale (où le principe est celui de l'application à bord d'un navire du droit pénal de l'État du pavillon).

Par ailleurs, la francisation d'un navire lui **confère certaines faveurs**. Tout d'abord, son armateur peut **bénéficier d'aides financières** comme des exonérations de charges sociales patronales ⁽¹⁾, l'exonération de l'impôt sur le revenu des marins employés (pour les navires immatriculés au RIF uniquement) ⁽²⁾ ou encore l'application de modalités spécifiques de calcul de l'impôt sur les sociétés (taxe forfaitaire au tonnage) ⁽³⁾. Par ailleurs, dans certains cas, le navire peut avoir accès à des **navigations réservées** (dont le champ est aujourd'hui fortement réduit). Enfin, il bénéficie de la **protection législative, diplomatique et militaire** et de l'**assistance technique** de la République française.

L'article 91 de la **convention de Montego Bay** ⁽⁴⁾ dispose que : « *Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.* ». Ce **lien substantiel** était aux origines constitué par l'**immatriculation** du navire dans un port de l'État du pavillon. Par la suite, des efforts ont été entrepris au niveau international pour donner de la substance à ce lien et la Convention des Nations Unies du 7 février 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires ⁽⁵⁾

(1) *Par exemple, tous les navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale sont exonérés de la contribution au régime d'assurance vieillesse à l'ENIM (article L. 5553-11 du code des transports) et de la contribution à la caisse générale de prévoyance, qui couvre le risque « Maladie, accident, invalidité, maternité et décès » (second alinéa de l'article L. 43-1 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance). De plus, parmi ces navires, les navires à passagers sont exonérés des cotisations d'allocations familiales et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi pour leurs marins (article 137 de la loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007). (Cf. article 8).*

(2) Article 81 A du code général des impôts.

(3) Article 209-0 B du code général des impôts.

(4) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

(5) Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires adoptée à Genève, le 7 février 1986.

a fixé des règles relatives à la **nationalité des équipages** ou encore à la **propriété des navires**.

En droit français, les conditions dans lesquelles un navire peut être francisé sont notamment fixées par les **articles 219 et 219 bis** du code des douanes. Ceux-ci définissent **les caractéristiques** qui permettent à un navire armé au commerce, à la plaisance ou à la pêche d’être francisé. Ces caractéristiques sont liées au mode d’appropriation du navire et à la personne de son propriétaire.

Plusieurs événements peuvent faire perdre au navire sa nationalité française ⁽¹⁾ et **l’article 236 du code des douanes** dispose que « *les propriétaires de navires sont tenus de rapporter l’acte de francisation au bureau de douane du port d’attache, dans un délai de trois mois, si le navire est perdu de quelque manière que ce soit ou si les conditions requises pour la francisation ne sont plus satisfaites* ».

L’article 220 *bis* créé par l’article 1^{er} *bis* permet **d’améliorer l’efficacité du système** en prévoyant qu’ « *un navire ne remplissant plus l’une des conditions requises pour obtenir la francisation mentionnées aux articles 219 ou 219 bis est radié d’office du registre du pavillon français par l’autorité compétente* ».

*

* *

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

Article 1^{er} ter (nouveau)

(articles L. 5112-1-1 à L. 5112-1-3 [nouveaux] du code des transports)

Institution de la délivrance d’un document unique pour l’acte de francisation et le certificat d’immatriculation

L’article 1^{er} *ter* est issu de l’amendement de clarification rédactionnelle CD54 rectifié et reprend la mesure prévue par le IV de l’article 1^{er} de la proposition de loi déposée à l’Assemblée.

Comme le souligne Yves Tassel, « *ce n’est peut-être pas le moindre des paradoxes que les deux piliers de l’individualisation du navire, l’immatriculation et la francisation, soient référés à deux administrations publiques distinctes, l’administration des Affaires maritimes et l’administration des Douanes* » ⁽²⁾. Cette situation est **un héritage de l’histoire de la marine française**. En effet, à la Révolution française, l’unité d’administration et de juridiction en matière maritime

(1) Par exemple, capture, confiscation, désaffectation ou dépècement du navire, perte du navire suite à un naufrage, vente à des personnes ne répondant pas aux critères fixés par les articles 219 ou 219 bis.

(2) Yves Tassel, *JurisClasseur Transport, fascicule n° 1075 « Navire et autres bâtiments de mer - Individualisation. Immatriculation. Francisation »*, paragraphe n° 2.

qui avait été mise en place par l'ordonnance de Colbert sur le commerce de mer prend fin et **la gestion des navires** est répartie entre **deux administrations** : la francisation des navires est confiée à l'administration des douanes tandis que l'immatriculation est confiée aux services de l'Inscription maritime, dont les services des affaires maritimes sont aujourd'hui les héritiers.

Cette imbrication des compétences entre les administrations rend le système français peu lisible pour les armateurs et donc peu attractif. Dans un souci de simplification administrative, le **rapport « Osons la mer »** proposait de « fusionner les procédures de francisation et d'immatriculation des navires en un acte d'enregistrement unique valant acte de nationalité » (proposition n° 9) et de transférer l'ensemble de la procédure à l'administration des affaires maritimes ⁽¹⁾.

Suite aux auditions menées lors de la préparation du présent rapport, votre rapporteur a choisi de **faire évoluer le dispositif proposé** en prévoyant plutôt l'établissement d'un document unique pour les procédures de francisation et d'immatriculation, qui resteraient gérées, respectivement, par l'administration des douanes et par l'administration des affaires maritimes.

Dans cette perspective, l'article 1^{er} *ter* **modifie le chapitre II** du titre I^{er} du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports qui est aujourd'hui consacré à la francisation et ne comporte qu'un article ⁽²⁾ (celui-ci se borne à préciser que les règles relatives à la francisation des navires sont fixées dans le code des douanes).

L'article 1^{er} *ter* **renomme** ce chapitre, désormais consacré à la francisation et à l'immatriculation, et y introduit trois articles nouveaux L. 5112-1-1, L. 5112-1-2 et L. 5112-1-3.

Les **articles L. 5112-1-1 et L. 5112-1-2 définissent l'immatriculation** (qui, jusque-là, n'était pas véritablement définie au niveau législatif). Ils indiquent que « *l'immatriculation inscrit un navire francisé sur un registre du pavillon français* » et précisent que :

- tout navire battant pavillon français doit être immatriculé ;
- l'immatriculation donne lieu à l'établissement d'un certificat d'immatriculation ;
- tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à bord son certificat d'immatriculation.

L'article L. 5112-1-3 prévoit quant à lui que l'acte de francisation et le certificat d'immatriculation donnent lieu à la délivrance d'un document unique.

(1) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, 23 octobre 2013, p.37 et 59.

(2) Article L. 5112-1 du code des transports.

L'immatriculation du navire

L'immatriculation est **demandée par le propriétaire ou l'armateur** du navire auprès de l'administration des affaires maritimes.

Préalablement au dépôt de la demande, le **nom** du navire - qui est le premier élément d'individualisation du navire mentionné à l'article L. 5111-1 du code des transports - est choisi.

Le navire est immatriculé dans un port appelé « **port d'attache** », qui est le deuxième élément d'individualisation du navire mentionné à l'article L. 5111-1 du code des transports.

L'immatriculation d'un navire conduit à lui imposer un **contrôle de sécurité**.

*

* *

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

Article 2

(articles L. 5231-2, L. 5232-1, L. 5232-2, L. 5232-3, L. 5232-4, L. 5233-1, L. 5234-1, L. 5236-2 [nouveau] du code des transports)

Réformer le rôle d'équipage : création du « permis d'armement »

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. UN DOCUMENT QUI NE CONCERNE QU'UNE PARTIE DES NAVIRES

En application de l'article L. 5221-1 du code des transports, **tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à son bord les titres de navigation maritime et les titres de sécurité** prévus par le livre II de la cinquième partie du code des transports.

Dans ce cadre, l'**article L. 5231-1** du code des transports dispose que « *tout navire battant pavillon français* » doit être titulaire de « *l'un des titres de navigation définis à l'article L. 5231-2* », c'est-à-dire **d'un rôle d'équipage, d'un permis de circulation ou d'une carte de circulation**.

L'article **L. 5232-4** du code des transports prévoit que « *les différents genres de navigation ainsi que les catégories de rôle d'équipage correspondantes sont définis par voie réglementaire* ». La partie réglementaire du code des transports n'étant pas entrée en vigueur pour ces sujets, ces éléments restent fixés par l'**article 5 de la loi du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime** ⁽¹⁾.

(1) Loi du 1^{er} avril 1942 relative aux titres de navigation maritime.

TITRES DE NAVIGATION

Type de titre de navigation	Catégorie de navire devant disposer de ce titre en application du code des transports	Article du code des transports
Rôle d'équipage	Navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 du code des transports, c'est-à-dire de « gens de mer salariés ou non salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire »	Article L. 5232-1
	Bateau ou engin fluvial qui navigue exclusivement en aval de la limite de la navigation maritime et dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 du code des transports	Article L. 5232-2
Permis de circulation	Navire ou engin flottant dont l'équipage n'est pas constitué exclusivement de personnel professionnel exerçant la profession de marin au sens du 3° de l'article L. 5511-1	Article L. 5233-1
Carte de circulation	Navire de plaisance n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié au sens des 3° et 4° de l'article L. 5511-1. Engin de sport nautique figurant sur une liste fixée par voie réglementaire.	Article L. 5234-1

B. UN DOCUMENT DEVENU OBSOLÈTE

1. Un document dont la définition est devenue imprécise au fil du temps

Le rôle d'équipage est un **héritage du système de l'Inscription maritime**, système mis en place par la loi du 3 brumaire an IV (25 octobre 1795), dans la continuité du système des classes créé par Colbert. Ce système accordait aux marins, en échange de leur enrôlement sur les navires de la flotte de guerre à certaines périodes, des avantages et une protection spécifiques dans le domaine économique et social. Dans ce cadre, au XIX^e siècle, **l'administration maritime supervisait la formation des équipages du commerce et de la pêche, via le rôle d'équipage**, document officiel qu'elle avait rendu obligatoire, pour obtenir les renseignements nécessaires à la tenue des registres-matricules. Ainsi, sous la Monarchie de Juillet, un commentateur du code de commerce indique, à propos de son article 250 ⁽¹⁾, que « *Le commissaire des classes qui dresse le rôle d'équipage [...] y désigne les noms, prénoms, qualité et domicile de marin embarqué sur le navire, son signalement, la nature de son engagement, le salaire dont il est convenu* ». ⁽²⁾

Le rôle d'équipage est encore aujourd'hui dressé par l'administration des affaires maritimes mais **sa forme a évolué**. S'il était autrefois dressé pour chaque expédition, il l'est maintenant de manière annuelle. Par ailleurs, il fait désormais l'objet d'une télé-déclaration. Son **contenu** a également évolué. En effet, selon Patrick Chaumette, le rôle d'équipage est « *le titre de navigation du navire l'autorisant à prendre la mer, le document qui permet la constatation des services en mer du marin, qui justifie l'affiliation au régime social des marins et le*

(1) L'article 250 du code de commerce dispose alors que : « les conditions d'engagement du capitaine et des hommes d'équipage d'un navire sont constatées par le rôle d'équipage ou par les conventions des parties ».

(2) Joseph-André Rogron, *Code de commerce expliqué par ses motifs, par des exemples et par la jurisprudence...* : suivi d'un *Formulaire des actes de commerce* (5^e édition, augmentée du texte des arrêts-principes), Paris, Videococq, 1836, p. 244.

versement des cotisations » et il « permet de contrôler le respect des effectifs, l'existence d'un équipage suffisant pour la sécurité du navire »⁽¹⁾.

Il apparaît aujourd'hui nécessaire de faire évoluer la notion de rôle d'équipage, notion aux contours flous, mal définie par les textes et inadaptée aux réalités. Ce **travail de simplification administrative**, qui doit être bénéfique à tous les acteurs du monde maritime, est aujourd'hui **indispensable**.

Tout d'abord, il convient de remarquer que, si les textes juridiques définissent très précisément quels sont les navires qui doivent avoir un rôle d'équipage, **aucune disposition législative ou réglementaire ne définit le contenu** du rôle d'équipage.

On ne peut donner du rôle d'équipage qu'une définition vague et, au cours des diverses auditions qu'il a réalisées, votre rapporteur n'a pu obtenir une définition précise et univoque du contenu de ce document. Il lui a même été indiqué qu'il y avait autant de définitions du rôle d'équipage que d'administrateurs des affaires maritimes !

Par ailleurs, ce document étant totalement dématérialisé, il semble qu'il ne soit plus qu'un concept auquel on se réfère, **détaché de tout contenu concret** : certaines des personnes consultées par votre rapporteur ont indiqué ne pas avoir vu de rôle d'équipage depuis plus de vingt ans au moins.

Pourtant, le rôle d'équipage **ne cesse d'être invoqué** par les acteurs du monde maritime et les dispositions juridiques qui mentionnent ce document sont extrêmement nombreuses.

2. Un document qui ne correspond plus aux besoins de l'administration et au fonctionnement des entreprises d'armement maritime

Il convient aujourd'hui de constater que le rôle d'équipage est une notion qui a fait son temps, pour deux raisons.

En premier lieu, il faut remarquer qu'il **ne remplit plus les objectifs qui lui avaient été assignés originellement** : il n'est plus une liste exhaustive des membres de l'équipage avec leur affectation (il ne comprend que les personnels affiliés à l'ENIM)⁽²⁾ et n'est plus vraiment un titre de navigation, comme peut l'être le permis de navigation.

Il **ne répond donc plus aux besoins de l'administration française**. Par exemple, il ne constitue pas un outil adapté au **contrôle au titre de l'État du**

(1) Patrick Chaumette, étude « Gens de mer », du répertoire du droit du travail Dalloz, avril 2006.

(2) Le seul document qui indique le nombre, la qualification et l'emploi de l'ensemble des personnes se trouvant à bord est la liste d'équipage établie par l'armateur.

pavillon ⁽¹⁾ pour lequel l'administration a besoin d'informations sur l'ensemble des gens de mer (marins ou non, affiliés à l'ENIM ou non) qui ne se limitent pas aux périodes embarquées (les seules à être aujourd'hui concernées par le rôle d'équipage). De plus, il constitue une sorte de chapeau d'un ensemble de documents et de procédures et **les procédures** de délivrance et de suivi sont **différentes** selon les services.

Il ne **correspond plus non plus aux besoins de l'ENIM** (par exemple, il ne mentionne pas les périodes non embarquées, qui sont pourtant soumises à taxation).

En second lieu, il faut constater qu'il **génère une multiplicité de demandes et de formalités administratives** pour les armateurs et qu'il ne correspond plus au fonctionnement des entreprises d'armement maritime. En effet, **l'établissement d'un décompte des personnels navire par navire a perdu de son sens**. Aujourd'hui, dans beaucoup d'entreprises, un rôle collectif permet de simplifier les déclarations sans référence à un navire particulier mais par rapport à la flottille (composée généralement de navires du même type) à laquelle il appartient.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

L'article 2 de la proposition de loi visait à fusionner le rôle d'équipage et le permis de circulation en un « **rôle d'entreprise** », qui aurait été établi pour tous les navires appartenant à un armateur, et non plus navire par navire.

Les **consultations** menées dans le cadre de la préparation du rapport ont conduit à une **évolution de la mesure initialement prévue**. C'est pourquoi une **nouvelle rédaction de l'article 2** a été adoptée en commission, de même que des **articles additionnels** après l'article 2 (amendements de votre rapporteur CD56, CD58 et CD98). Ces articles poursuivent un double objectif :

– **la fusion du rôle d'équipage et du permis de circulation** en un « *permis d'armement* » recentré sur l'aspect régalien, et qui concernera tous les navires dont l'équipage comprend des gens de mer, marins ou non (article 2) ;

– **la création d'un « état des services »** qui reprendra la fonction que le rôle d'équipage remplissait pour l'ENIM. Contrairement à l'ancien rôle d'équipage, cet « état des services » pourra être établi pour un ou plusieurs navires exploités par un même armateur. (article 2 *ter*).

(1) *En tant qu'État du pavillon, la France doit garantir le respect des normes internationales requises à bord des navires battant pavillon français. Les conventions internationales imposent aussi à la France d'exercer des responsabilités en tant qu'État du port (par exemple, le contrôle des navires de commerce étrangers faisant escale dans ses ports) et qu'État côtier (par exemple, elle doit organiser et coordonner la recherche et du sauvetage maritime le long des côtes françaises et assurer la sécurisation des routes et des accès portuaires).*

A. UNE EXTENSION DES NAVIRES ET DES PERSONNELS CONCERNÉS

Le 1^o de l'article 2 modifie l'article L. 5231-2 du code des transports qui établit la **liste des titres de navigation maritime**. Il remplace le rôle d'équipage et le permis de navigation par le permis d'armement. Il n'existe donc plus que deux titres de navigation maritime : le permis d'armement et la carte de circulation.

Le 5^{o bis} de l'article 2 **abroge** en conséquence le chapitre du code des transports consacré au permis de circulation et les 2^o, 3^o, 4^o et 5^o modifient le chapitre consacré au rôle d'équipage, qui devient le chapitre consacré au permis d'armement.

Dans ce chapitre, l'article L. 5232-1 dans sa rédaction résultant du 2^o dispose désormais que « *Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage comprend des gens de mer au sens du 4^o de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un permis d'armement délivré par l'autorité administrative* ». L'emploi du terme « *comprend* » et du terme « *gens de mer* » permet à cette définition de recouvrir :

– les navires auparavant concernés par le rôle d'équipage (c'est-à-dire ceux dont l'équipage était constitué uniquement de marins (catégorie incluse dans celle des gens de mer, définie par le 4^o de l'article L. 5511-1 du code des transports) ;

– les navires auparavant concernés par le permis de circulation (c'est-à-dire ceux dont l'équipage comprenait des marins, mais pas uniquement.

En effet, pour assurer le contrôle au titre de l'État du pavillon, l'administration a besoin d'informations, non seulement sur les marins affiliés à l'ENIM (qui sont les seuls aujourd'hui à figurer au rôle d'équipage) mais aussi sur les gens de mer français non marins et les gens de mer, marins ou non, qui ne sont pas résidents en France (cf. B du I).

Le 5^{o ter} de l'article 2 modifie la définition de la carte de circulation. Celle-ci était auparavant réservée aux « *navires de plaisance n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié au sens des 3^o et 4^o de l'article L. 5511-1* ». Elle concerne désormais **tout navire** n'ayant à bord aucun personnel professionnel maritime salarié au sens des 3^o et 4^o de l'article L. 5511-1 du code des transports.

B. UNE DÉFINITION MODERNISÉE

1. Une définition législative plus étoffée

La définition du permis d'armement est plus étoffée que celle du rôle d'équipage. L'article L. 5232-1 prévoyait seulement que le rôle d'équipage était « *l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire* ». Il

prévoit désormais également que le permis d'armement « *atteste de la conformité de l'armement du navire, en matière de composition de l'équipage et de conditions d'emploi, aux livres V et VI et au chapitre V des titres I^{er} à IX du livre VII de la présente cinquième partie* », c'est-à-dire aux articles du code des transports qui définissent notamment :

– le droit du travail et le droit social applicables aux gens de mer embarqués sur des navires immatriculés au premier registre français (livre V de la cinquième partie du code des transports) ;

– le droit du travail et le droit social applicables aux gens de mer embarqués sur des navires immatriculés au registre international français (livre VI de la cinquième partie du code des transports) ;

– les règles spécifiques en matière de droit du travail et droit social applicables pour les départements d'outre-mer, Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française, Wallis-et-Futuna et Terres australes et antarctiques françaises (chapitres V des titres I^{er} à IX du livre VII de la cinquième partie du code des transports).

Le 3^o de l'article 2 procède à des **modifications similaires** pour l'article L. 5232-2 du code des transports, qui concerne **les bateaux et engins fluviaux qui naviguent exclusivement en aval de la limite de la navigation maritime**. Ceux-ci devront disposer d'un permis d'armement dès lors que leur équipage comprendra des gens de mer.

2. Un contenu modernisé

Les 3^o et le 4^o de l'article 2 procèdent à des ajustements aux articles L. 5232-2 et L. 5232-3 du code des transports, qui tirent les conséquences des modifications précédemment évoquées.

Le 5^o modifie l'article L. 5232-4 qui dispose désormais que : « *Le contenu du permis d'armement, les différents genres de navigation ainsi que les catégories de permis d'armement correspondantes sont définis par voie réglementaire* ». Selon les informations qui ont été communiquées à votre rapporteur, le nouveau permis d'armement permettra à l'État de remplir une partie des obligations qui lui sont imposées au titre du contrôle par l'État du pavillon, par exemple :

– s'assurer du respect de la **formalité de déclaration préalable à l'embauche prévue par l'article L. 1221-10 du code du travail**, qui permet de lutter contre le travail illégal ⁽¹⁾ ;

(1) L'article L. 1221-10 du code du travail prévoit notamment que : « *l'embauche d'un salarié ne peut intervenir qu'après déclaration nominative accomplie par l'employeur auprès des organismes de protection sociale désignés à cet effet* ».

– suivre les **visites d’aptitude des gens de mer**, de manière à s’assurer du respect de l’article L. 5545-3-1 du code des transports qui prévoit qu’ « *aucun marin ne peut travailler à bord d’un navire s’il ne produit pas un certificat d’aptitude médicale en cours de validité attestant qu’il est médicalement apte à exercer ses fonctions.* » ;

– vérifier que les **temps de navigation des marins** permettent la **délivrance et le renouvellement de leurs titres**, obligation prévue par la convention STCW ⁽¹⁾ ;

– garantir que les navires sont armés avec des **équipages dont le nombre et la qualification sont suffisants pour assurer leur sécurité**, obligation imposée notamment par la convention SOLAS de l’OMI ⁽²⁾ ;

– garantir que les navires le commerce soumis à la convention MLC 2006 de l’OIT ⁽³⁾ et les navires de pêche soumis à la convention n° 188 de l’OIT sur le travail dans la pêche ⁽⁴⁾ disposent de la **certification sociale** adéquate ;

– vérifier que la **composition des équipages** est bien conforme aux règles posées par les articles L. 5522-1 et L. 5612-3 du code des transports, qui prévoient que les navires battants pavillon français doivent comprendre une certaine proportion des marins communautaires, ce qui permet de garantir qu’il existe un « lien substantiel » entre le navire et l’État dont il bat le pavillon, conformément aux exigences posées par l’article 91 de la convention de Montego Bay ⁽⁵⁾.

C. DES MODALITÉS DE CONTRÔLE DES INFRACTIONS RENFORCÉES

Enfin, le **6° de l’article 2** complète le chapitre consacré à la **constatation des infractions** aux règles relatives aux titres de navigation maritime. Ce chapitre ne comprenait jusque-là qu’un seul article qui définissait les

(1) *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) adoptée le 7 juillet 1978 et entrée en vigueur le 28 avril 1984.*

(2) *La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) adoptée dans le cadre de l’OMI le 1^{er} novembre 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980 traite de la sécurité du navire en général (normes de construction, protection incendie, engins et dispositifs de sauvetage, radiocommunications, sécurité de la navigation, transport de cargaisons pouvant être dangereuses).*

(3) *Convention internationale du travail maritime (Maritime Labour Convention ou MLC 2006) adoptée le 23 février 2006 dans le cadre de l’Organisation internationale du travail et entrée en vigueur le 20 août 2013.*

(4) *Convention n° 188 concernant le travail dans le secteur de la pêche, adoptée dans le cadre de l’OIT le 14 juin 2007.*

(5) *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.*

personnes habilitées à constater les infractions aux dispositions réglementaires prises pour l'application des articles sur les titres de navigation maritime ⁽¹⁾.

À l'instar de l'article L. 8113-2 du code du travail qui autorise les inspecteurs et contrôleurs du travail à demander aux employeurs et aux personnes employées dans les établissements soumis au code du travail de justifier de leur identité et de leur adresse, l'article L. 5236-2, inséré dans le code des transports, prévoit que les personnes chargées de la constatation des infractions « *sont habilitées à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité ou de son adresse et, le cas échéant, de présenter une pièce d'identité des gens de mer* ».

Par ailleurs, il prévoit que ces personnes « *ont libre accès à bord des navires, à toute heure* ».

Enfin, les dispositions prévues par le II de l'article 2 du texte déposé relatives aux sanctions pour non-respect des règles relatives aux titres de sécurité ont été supprimées de l'article 2 car celles-ci sont déjà prévues par le chapitre I^{er} du titre IV du livre IV du code pénal et l'article L. 5223-1 du code des transports.

*

* *

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

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

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

Cette réforme vise également à créer un « état des services », qui reprendra la fonction que le rôle d'équipage remplissait pour l'ENIM en termes de

(1) L'article L. 5236-1 du code des transports indique qu'il s'agit des « personnes mentionnées à l'article L. 5222-1 », c'est-à-dire :

- des officiers et agents de police judiciaire ;
- des commandants ou commandants en second des bâtiments de l'État et des chefs de bord des aéronefs de l'État ;
- des administrateurs des affaires maritimes ;
- des officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes ;
- des fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;
- du délégué à la mer et au littoral ;
- des inspecteurs de l'environnement et des agents publics commissionnés et assermentés des parcs nationaux, des parcs naturels marins et des réserves naturelles marines ;
- des agents publics commissionnés à cet effet par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés ;
- des capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis.

couverture sociale. Sur cette réforme essentielle, la rédaction de l'amendement proposée en convergence avec le rapporteur conforte le travail effectué dans le cadre du processus de simplification que j'ai mis en œuvre.

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

La Commission adopte l'amendement.

L'article 2 est ainsi rédigé.

Article 2 bis (nouveau)

(articles L. 5511-4, L. 5542-5, L. 5542-18, L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4 et L. 5755-4 du code des transports)

Réformer le rôle d'équipage : dispositions de coordination

L'article 2 *bis* a été créé par l'**amendement CD58 de votre rapporteur**, adopté en commission. Il procède au déplacement et à la modification, pour des raisons de cohérence rédactionnelle, **du II de l'article 5 et des I et II de l'article 7** de la proposition de loi initiale.

Ces dispositions **tirent les conséquences de la réforme du rôle d'équipage** réalisée par l'article 2.

Le **1° de l'article 2 bis** remplace le terme « *rôle d'équipage* » par le terme « *liste d'équipage* » à l'article L. 5511-4 du code des transports (définition de l'équipage).

Le **2° de l'article 2 bis** remplace le terme « *rôle d'équipage* » par le terme « *liste d'équipage* » à l'article L. 5542-5 du code des transports, relatif au contrat d'engagement maritime. Il supprime par ailleurs l'obligation de transmission par l'armateur à l'administration des contrats d'engagement maritime.

Le **3° de l'article 2 bis** remplace le terme « *rôle d'équipage* » par le terme « *état des services* » aux articles L. 5542-18 (gratuité de l'indemnité de nourriture), L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4 et L. 5755-4 du code des transports (réduction des contributions patronales et des cotisations personnelles versées pour le financement du régime d'assurance vieillesse pour les marins embarqués sur des navires de pêches immatriculés et armés dans un département d'outre-mer, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon).

*

* *

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

Article 2 ter (nouveau)

(article L. 5551-3 [nouveau] du code des transports)

Réformer le rôle d'équipage : création de l' « état des services »

L'article 2 *ter*, créé par l'amendement CD98 de votre rapporteur, complète le premier chapitre du titre V de la cinquième partie du code des transports, consacré à la protection sociale des marins, par un **article L. 5551-3 qui définit l' « état des services »**, document qui doit reprendre les informations utiles à l'ENIM et que contenait le rôle d'équipage, supprimé à l'article 2.

L'article L. 5551-3 dispose que, « *pour l'application du présent code, l' " état des services " désigne le document identifiant l'ensemble des salariés d'une entreprise d'armement maritime qui exercent la profession de marin. »*.

Il prévoit que ce document « *peut être établi pour un ou plusieurs navires exploités par un même armateur* » et que sa mise à jour « *peut se faire sous forme dématérialisée* ».

Selon les informations communiquées à votre rapporteur, ce document ne concernerait **que les marins affiliés à l'ENIM**. En effet, les gens de mer français qui ne sont pas des marins sont affiliés au régime général de sécurité sociale.

Ce document permettra notamment à l'ENIM de :

– connaître les positions du marin (embarqué ou à terre) pour l'appel à cotisation et le calcul des droits à retraite et des prestations versées en cas de maladie ;

– vérifier le respect des conditions d'exonération de charges sociales.

La création de l'état des services constitue **une mesure de simplification administrative qui ne bénéficie pas à la seule administration** (en l'occurrence l'ENIM, aux missions duquel le rôle d'équipage n'était plus adapté). En effet, elle permettra par exemple aux marins de consulter les données concernant leurs embarquements via un portail internet spécifique (le « *portail du marin* », actuellement en cours de développement).

*

* *

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

Après l'article 2

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

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

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

M. le rapporteur. Je le retire.

L'amendement est retiré.

CHAPITRE II

Rénover la gouvernance des ports

(Division et intitulé nouveaux)

La **réforme issue de la loi du 4 juillet 2008** portant réforme portuaire ⁽¹⁾ visait à encourager la relance des grands ports français métropolitains (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille), qui deviennent à cette occasion des « *grands ports maritimes* » (GPM), établissements publics de l'État. Pour ce faire, les missions de ces ports sont recentrées sur les activités régaliennes (sécurité, sûreté et police portuaire) et sur leur fonction d'aménageur du domaine portuaire. Dans la même perspective, l'organisation de la manutention portuaire est réformée ⁽²⁾ et des plans d'investissement sont mis en œuvre. Enfin, le **système de gouvernance** en vigueur depuis 1965 **est modernisé**, de manière à introduire une distinction plus claire entre les missions de contrôle et la gestion courante de l'établissement public.

À cette occasion, **trois conseils** sont institués dans chaque GPM :

– un **conseil de surveillance**, qui arrête les orientations stratégiques du GPM, exerce un contrôle permanent de sa gestion et délibère sur le projet stratégique du port ;

– un **directoire**, qui assure la direction du GPM et est responsable de sa gestion ;

(1) Loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire.

(2) Les infrastructures de manutention sont privatisées et les grutiers et portiqueurs (auparavant salariés des ports autonomes) sont intégré au personnel permanent des entreprises privées de manutention (qui, depuis 1992, emploient déjà les dockers en CDI).

– un **conseil de développement**, organisme consultatif qui associe l'ensemble des acteurs locaux concernés par le fonctionnement du GPM et est consulté sur son projet stratégique et sa politique tarifaire.

Par ailleurs, pour favoriser la coordination entre les ports d'une même façade ou d'un même axe fluvial, la possibilité de créer des **conseils de coordination interportuaire** est introduite dans la loi.

Les **articles 3A à 3 bis** du chapitre II du titre I de la présente proposition de loi visent à **dynamiser le fonctionnement de trois de ces instances** : le conseil de surveillance, le conseil de développement et le conseil de coordination interportuaire.

*

Avant l'article 3

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

Article 3A (nouveau)

(article L. 5312-8-1 [nouveau] du code des transports)

Évolution de la composition du comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance de chaque grand port maritime

L'article 3A a été créé par l'amendement CD65 rectifié de votre rapporteur. Il complète par un article L. 5312-8-1 la sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la cinquième partie du code des transports consacrée au conseil de surveillance des GPM.

Cet amendement a un double objectif :

– **consacrer au niveau législatif** l'existence du comité d'audit institué au sein du conseil de surveillance de chaque GPM, comité qui était jusque-là défini par voie réglementaire (article R. 5312-22 du code des transports) ;

– **modifier la composition** du comité d'audit en prévoyant que celui-ci doit comprendre au moins un représentant de la région dans laquelle se trouve le siège du GPM concerné.

I. DES MISSIONS INCHANGÉES

L'article **R. 5312-22 du code des transports** prévoit que le **conseil de surveillance** (qui est chargé d'arrêter les orientations stratégiques du GMP, d'exercer un contrôle permanent de sa gestion et de délibérer sur son projet

stratégique⁽¹⁾) « **constitue en son sein un comité d'audit** » qui l'« assiste [...] dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'État ». Le conseil de surveillance détermine les affaires qui sont de la compétence du comité d'audit et qui doivent au moins comprendre :

- le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne ;
- la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés ;
- les risques d'engagement hors bilan significatifs ;
- l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes.

Cette définition est **reprise** par l'article L. 5312-8-1 introduit dans le code des transports qui consacre au niveau législatif l'existence du comité d'audit.

II. UNE ÉVOLUTION DE LA COMPOSITION DU COMITÉ

En l'état actuel du droit, **la composition du comité d'audit n'est pas définie précisément par les textes.**

Il est composé de **membres du conseil de surveillance**. Ce dernier comprend, en application des articles L. 5312-7 et R. 5312-10 à R. 5312-12 du code des transports :

– **cinq représentants de l'État** (le préfet de la région du siège du GPM ainsi qu'un représentant de chacun des ministres suivants : ministre chargé des ports maritimes, ministre chargé de l'environnement, ministre chargé de l'économie, ministre chargé du budget)⁽²⁾ ;

– **quatre représentants des collectivités territoriales** et de leurs groupements (un membre du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du GPM, un membre du conseil général du département dans lequel se trouve le siège du GPM, deux représentants des communes et groupements de collectivités territoriales dont une partie du territoire est située dans la circonscription du GPM)⁽³⁾ ;

– **trois représentants du personnel du GPM**⁽⁴⁾ ;

– **cinq personnalités qualifiées** choisies en raison de leur compétence dans les activités intéressant les ports, l'aménagement, l'environnement, la

(1) Cf. article L. 5312-8 du code des transports.

(2) Cf. articles L. 5312-7 et R. 5312-10 du code des transports.

(3) Cf. articles L. 5312-7 et R. 5312-11 du code des transports.

(4) Cf. article L. 5312-7 du code des transports.

navigation maritime, les transports, l'économie régionale ou l'économie nationale ⁽¹⁾.

Le deuxième alinéa du nouvel article L. 5312-8-1 fait évoluer la composition du comité d'audit en prévoyant qu'il « *comprend au moins un représentant de la région dans laquelle se trouve le siège du grand port maritime concerné* » (jusqu'à là, rien ne garantissait que le représentant de la région au conseil de surveillance soit membre du comité d'audit).

Il précise par ailleurs que cette règle ne s'applique pas « *dans le cas où il n'y a qu'un représentant de cette région au conseil de surveillance et que celui-ci est le président de ce conseil* » (car le président du conseil de surveillance ne peut être membre du comité d'audit ⁽²⁾).

Par ailleurs, reprenant ce qui était prévu par l'article R. 5312-22 du code des transports, le troisième alinéa de l'article L. 5312-8-1 dispose que « *le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier assistent aux séances de ce comité avec voix consultative* » et que « *le président du conseil de surveillance ne fait pas partie du comité d'audit* ».

*

* *

La Commission examine l'amendement CD65 rectifié du rapporteur créant article additionnel avant l'article 3.

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

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte l'amendement.

Article 3B (nouveau)

(article L. 5312-7 du code des transports)

Renforcer la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes

L'article 3B, créé par l'amendement CD61 de votre rapporteur, vise à renforcer la représentation de la région au sein du conseil de surveillance des grands ports maritimes en **modifiant l'article L. 5312-7 du code des transports** qui définit la composition de ce conseil de surveillance.

(1) Cf. articles L. 5312-7 et R. 5312-12 du code des transports.

(2) Cf. article R. 5312-22 du code des transports.

En premier lieu, l'article 3B modifie le 2° de cet article qui dispose que le conseil de surveillance comprend « *quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département* » et introduit un 2° bis dans l'article. Ces modifications permettent d'**augmenter de quatre à cinq le nombre de représentants des collectivités territoriales** au conseil de surveillance. Parmi ceux-ci, on trouvera désormais :

- deux représentants de la région dans laquelle est situé le siège du port ;
- trois représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, autres que la région, dont au moins un représentant du département.

En second lieu, l'article 3B modifie le 4° de l'article L. 5312-7 qui dispose que le conseil de surveillance comprend « *cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique* », pour prévoir que ces **personnalités qualifiées doivent être nommées** « *après avis du président du conseil régional* ».

*

* *

La Commission est saisie de l'amendement CD61 du rapporteur créant article additionnel avant l'article 3.

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

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte l'amendement.

Article 3

(articles L. 5312-11 et L. 5713-1-1 du code des transports)

Création d'une commission des investissements au sein du conseil de développement de chaque grand port maritime

La rédaction de l'article 3 de la proposition de loi **prévoyait originellement** d'introduire un article L. 5311-1-1 dans le code des transports pour créer dans chaque GPM un conseil des investisseurs publics et privés qui rendrait un avis conforme sur le projet stratégique du GPM et serait obligatoirement consulté sur tout projet d'investissement important du GPM.

Pour tenir compte des résultats du processus de concertation qui a eu lieu lors des auditions réalisées à l'Assemblée nationale dans le cadre de la préparation du présent rapport, l'article 3 a fait l'objet d'un amendement de rédaction globale

de votre rapporteur CD60 2^e rectification, qui a **fait évoluer le dispositif initialement prévu** :

– au lieu de procéder à la création d’un conseil des investisseurs publics et privés, qui s’ajouterait aux conseils existants, votre rapporteur a proposé à la commission la création d’une **commission des investissements au sein du conseil de développement du GPM**. Cette solution possède plusieurs avantages : elle évite de rendre moins lisible le système de gouvernance des ports et de l’alourdir par la création d’un comité supplémentaire et elle permet de dynamiser le conseil de développement, qui est aujourd’hui critiqué par de nombreux acteurs du monde maritime ;

– votre rapporteur a proposé à la commission de **renforcer la représentation** au sein du conseil de développement **de la région** dans laquelle se trouve le siège du port car celle-ci est particulièrement concernée par les investissements effectués sur le domaine portuaire.

I. DES MISSIONS ÉTOFFÉES

A. LE DROIT EN VIGUEUR

Le conseil de développement est un organisme consultatif, qui associe l’ensemble des acteurs locaux concernés par le fonctionnement d’un GPM. En application de l’article L. 5312-11 du code des transports, il est **consulté sur sa politique tarifaire et son projet stratégique**. Ce dernier est défini par l’article L. 5312-13 du code des transports qui dispose que : « *le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre* » pour l’exercice de ses missions qui sont, en application de l’article L. 5312-2 du code des transports :

- la réalisation, l’exploitation et l’entretien des accès maritimes ;
- la police, la sûreté et la sécurité et les missions concourant au bon fonctionnement général du port ;
- la gestion et la valorisation du domaine dont le port est propriétaire ou qui lui est affecté ;
- la gestion et la préservation du domaine public naturel et des espaces naturels dont le port est propriétaire ou qui lui sont affectés ;
- la construction et l’entretien de l’infrastructure portuaire (notamment des bassins et terre-pleins) ainsi que des voies et terminaux de desserte terrestre ;
- la promotion de l’offre de dessertes ferroviaires et fluviales en coopération avec les opérateurs concernés ;

– l'aménagement et la gestion des zones industrielles ou logistiques liées à l'activité portuaire ;

– les actions concourant à la promotion générale du port.

En outre, l'article R. 5312-39 du code des transports prévoit que le conseil de développement doit donner, dans un délai d'un mois, un **avis motivé sur les questions dont il est saisi par le directoire ou le conseil de surveillance** ou sur les sujets sur lesquels il est consulté.

B. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

La nouvelle rédaction de l'article L. 5312-11 fait **évoluer considérablement les missions du conseil de développement**.

En premier lieu, elle prévoit que celui-ci est **consulté** non seulement sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime (ce qui est déjà le cas) mais aussi sur **les projets d'investissements**. Dans cette perspective, une **commission des investissements** est constituée au sein du conseil de développement. Elle rend un avis sur les projets d'investissements réalisés sur le domaine portuaire.

En second lieu, la nouvelle rédaction de l'article L. 5312-11 va plus loin que ce que l'article R. 5312-39 du code des transports prévoyait en indiquant que le conseil de développement « *peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance* ».

II. UN RENFORCEMENT DU POIDS DE LA RÉGION DANS LA COMPOSITION DU CONSEIL

A. LE DROIT EN VIGUEUR

1. Composition du conseil de développement

L'article L. 5312-11 du code des transports prévoit que le conseil de développement représente « *les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements* ». Les règles précises de sa composition sont fixées par les articles R. 5312-36 à R. 5312-38 du code des transports qui disposent que le **conseil de développement comprend entre vingt et quarante membres répartis en quatre collèges** :

– le collège **des représentants de la place portuaire**, qui comprend 30 % des membres du conseil ⁽¹⁾ ;

– le collège **des représentants des personnels des entreprises exerçant leurs activités sur le port**, qui comprend 10 % des membres ⁽²⁾ ;

– le collège **des représentants des collectivités territoriales** ou de leurs groupements situés dans la circonscription du port, qui comprend 30 % des membres ;

– le collège **des personnalités qualifiées intéressées au développement du port**, qui comprend 30 % des membres ⁽³⁾.

2. Mode de désignation des membres du conseil de développement

L'article **R. 5312-38 du code des transports** dispose que **les membres du troisième collège**, composé des représentants des collectivités territoriales ou de leurs groupements situés dans la circonscription du port **sont désignés, par les assemblées délibérantes des collectivités territoriales** ou groupements concernés, parmi leurs membres.

Par ailleurs, il prévoit que **les membres des premier, deuxième et quatrième collèges** sont nommés par **arrêté du préfet de région**.

(1) Ses membres sont choisis parmi :

- les entreprises implantées sur le port ;
- les compagnies maritimes desservant le port ;
- les agences des compagnies de navigation implantées sur le port ;
- les pilotes en activité sur le port ;
- les sociétés exploitant des outillages sur le port ;
- les entreprises de services portuaires en activité sur le port (et notamment les entreprises de manutention, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, les courtiers maritimes, les entreprises de transport et les opérateurs ferroviaires).

(2) Il est composé, au moins pour moitié, de représentants des salariés des entreprises de manutention portuaire.

(3) Ses membres sont choisis parmi :

- les membres des organismes représentatifs des principales branches industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port ;
- les établissements publics intervenant dans la circonscription du port ou intéressés au développement ou au fonctionnement du port ;
- les établissements publics d'aménagement ;
- les membres d'associations agréées de protection de l'environnement (qui doivent représenter au moins un quart des membres du collège des personnalités qualifiées) ;
- les représentants des entreprises de transport routier, ferroviaire ou fluvial ;
- les établissements publics gestionnaires d'infrastructures de transport ;
- les universitaires ou chercheurs spécialisés dans le domaine portuaire ou maritime ;
- les professionnels de la marine marchande.

B. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

L'article 3 réécrit l'article L. 5312-11 du code des transports de manière à **prévoir explicitement que la région** dans laquelle se trouve le siège du port est **représentée dans le conseil de développement**.

Par ailleurs, cet article vise à ce que les arrêtés du préfet de région nommant les membres des premier, deuxième et quatrième collèges soient pris **après avis du président du conseil régional** de la région dans laquelle se trouve le siège du port.

*

* *

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

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

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

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

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

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

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

M. le secrétaire d'État. Le rapporteur, après avoir accompli un travail conjoint avec le Gouvernement, propose de modifier sensiblement la rédaction initiale de l'article 3 à laquelle l'argumentaire de l'amendement CD2 s'applique en réalité. La création de commissions des investissements ne remet pas en cause les équilibres issus de la réforme de la gouvernance de 2008. Il s'agit d'instances strictement consultatives dont les compétences sont circonscrites et encadrées dans la rédaction proposée. Ces commissions sont destinées à éclairer les réflexions et les débats sur les investissements tant publics que privés et contribueront à la modernisation de l'économie portuaire. Dans nombre de ports, si les investissements qui ont été arrêtés avaient été éclairés par ce type de commission, peut-être ne serions-nous pas confrontés à des situations dont nul ne sait aujourd'hui comment sortir. Le Gouvernement émet donc un avis défavorable à l'amendement CD2.

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

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

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

L'amendement CD2 est retiré.

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

M. le rapporteur. L'amendement CD60 prévoit de créer une commission chargée des investissements au sein du conseil de développement et permet de

renforcer la représentation, au sein de ce conseil, de la région dans laquelle se trouve le siège du port.

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

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

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

L'amendement CD60 du rapporteur me semble contradictoire quant à la représentation des régions dans la gouvernance portuaire : tout en souhaitant une forte présence des collectivités au sein du conseil de développement, Arnaud Leroy propose que ce soit le préfet qui désigne les membres de ce conseil, dont certains sont des élus du conseil régional. Cela ne pose-t-il pas un problème juridique ? Plutôt que de demander l'avis du président du conseil régional, il me semblerait préférable que ce soit l'assemblée délibérante de la région qui propose les élus à nommer.

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

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

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

La Commission adopte l'amendement CD60, deuxième rectification.

En conséquence, l'article 3 est ainsi rédigé.

Article 3 bis (nouveau)
(article L. 5312-12 du code des transports)

Assouplissement des conditions permettant de créer des conseils de coordination interportuaire

L'article 3 *bis*, créé par l'amendement CD63 de votre rapporteur, vise à assouplir les conditions permettant de créer des conseils de coordination interportuaire en **modifiant l'article L. 5312-12 du code des transports**.

En l'état actuel du droit, cet article dispose qu'un conseil de coordination interportuaire peut être créé par décret « *pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial* ». Dans cette perspective, un tel conseil adopte un document de coordination relatif aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports qui y sont représentés. Ce document peut proposer des modalités de mutualisation de leurs moyens.

Le conseil de coordination interportuaire associe :

- des représentants de l'État ;
- des représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements ;
- des représentants des ports concernés ;
- des personnalités qualifiées ;
- des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement Voies navigables de France.

L'article 3 *bis* modifie le premier alinéa de l'article L. 5312-12 du code des transports pour **étendre la possibilité de créer des conseils de coordination interportuaires** dans les cas où il serait nécessaire :

– d'avoir un organe qui ne concerne qu'un grand port maritime et des ports fluviaux ;

– d'avoir un organe qui concerne, non seulement des ports fluviaux autonomes, mais aussi des ports fluviaux non autonomes.

*

* *

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

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

fluviaux, ou d'un organe qui concerne non seulement des ports fluviaux autonomes mais aussi des ports fluviaux non autonomes.

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

La Commission adopte l'amendement CD63.

Article 4

(article L. 5442-1 du code des transports)

Permettre le recours aux sociétés privées de protection des navires en cas de menace terroriste

Le présent article vise à étendre le recours aux sociétés privées de protection des navires compte tenu de la menace terroriste, dont votre rapporteur tient plus que jamais à souligner, dans le contexte tragique des attentats de Paris, l'acuité s'agissant du monde maritime.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Ayant été rapporteur du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (n° 1674)⁽¹⁾, votre rapporteur souligne que le projet de loi a tout récemment défini cette activité de protection et les modalités de son exercice. Il convient donc de se reporter à son rapport s'agissant de l'examen précis de l'ensemble des dispositions de la loi relative aux activités privées de protection des navires. Le dispositif a essentiellement été envisagé comme un dispositif de lutte contre la piraterie.

La protection des navires est toutefois définie comme celle contre les « menaces extérieures » et non comme celle contre la seule piraterie. Votre rapporteur soulignait dans son rapport relatif au projet de loi sur les activités privées de protection des navires : « *cette rédaction astucieuse leur permet donc d'intervenir en cas d'attaque terroriste menée à l'encontre d'un navire. Un certain nombre d'événements historiques, en effet, imposent de prévoir cette éventualité : prise d'otages sur le paquebot italien Achille Lauro par le Front de libération de la Palestine (octobre 1985), attaque du paquebot grec City of Poros par Abou Nidal (juillet 1988), attentat contre le destroyer américain USS Cole à Aden (octobre 2000) et contre le pétrolier français Limburg au port yéménite d'Al Mukalla (octobre 2002), incendie du ferry philippin Superferry 14 revendiqué par Abou Sayyaf (février 2004), attentat-suicide sur les terminaux pétroliers irakiens de Bassorah (avril 2004), explosion à bord du ferry philippin Dona Ramona attribuée au groupe terroriste Abou Sayyaf (août 2004).* »

(1) Rapport n° 1861 présenté par M. Arnaud Leroy du 9 avril 2014.

La loi relative aux activités privées de protection des navires a notamment défini les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice de l'activité privée de protection des navires par le Conseil national des activités privées de sécurité⁽¹⁾ (CNAPS), la procédure d'agrément des dirigeants, gérants ou associés d'une entreprise privée de protection des navires par le CNAPS, l'obligation pour les agents employés par les entreprises privées de protection des navires de détenir une carte professionnelle délivrée par le CNAPS, la fixation par décret des zones d'exercice de l'activité privée de protection des navires et des types de navires non éligibles, les conditions d'autorisation de porter une arme, d'autorisation de recourir à la force dans le cadre de la légitime défense ainsi que les conditions d'embarquement, de stockage et de remise des armes aux agents à bord des navires.

L'arrêté du 28 novembre 2014 fixant les zones dans lesquelles les entreprises privées de protection des navires peuvent exercer leur activité a défini les zones concernées en Afrique de l'Ouest, dans l'Océan indien et en mer Rouge.

Le décret n° 2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports a défini les navires non éligibles au dispositif. Il s'agit des :

– navires de plaisance, y compris ceux à utilisation commerciale, sauf les navires de plaisance d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, lorsque les seules personnes à bord sont l'équipage professionnel ;

– navires à passagers, sauf ceux à passagers d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, lorsqu'ils ne transportent aucun passager.

Les premières équipes privées de protection des navires ont embarqué le 23 juillet 2015.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Le présent article propose de modifier l'article L. 5442-1 du code des transports afin d'inverser la logique du zonage actuellement en vigueur, en passant d'une définition des zones dangereuses à celle des zones exemptes de danger.

Les armateurs auditionnés par votre rapporteur ont souligné la nécessité de disposer d'un dispositif de protection privée et soulevé le fait que la plupart des navires battant pavillon étranger étaient autorisés à recourir à des sociétés privées de protection des navires de façon bien plus large, ce qui pénalise nécessairement le pavillon français.

(1) Le Conseil national des activités privées de sécurité (CNAPS) est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère de l'Intérieur. Il est chargé de l'agrément, du contrôle et du conseil des professions de sécurité privées.

Le secrétariat d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche ainsi que la Marine nationale, auditionnés par votre rapporteur, ont souligné que le dispositif tel qu'il était prévu par la loi relative aux activités privées de protection des navires ne permettrait pas de répondre aux préoccupations exprimées en matière de terrorisme. La lutte contre un acte terroriste qui serait perpétré à bord d'un navire ou visant à attaquer le navire depuis l'extérieur nécessiterait, selon les personnes auditionnées, un mode de prévention, de protection et de défense qui ne relève pas des capacités et des procédures mises en œuvre par les sociétés privées de protection des navires. Ces préoccupations sont partagées par tous. Toutefois, aucune solution ne s'est encore dégagée des réflexions engagées.

S'agissant de l'inversion de la logique de zonage, il a été relevé par les personnes interrogées que la logique actuellement en vigueur vise à limiter autant que possible la dissémination des armes à bord et est directement inspirée des recommandations et des bonnes pratiques de l'organisation maritime internationale (OMI, recommandation MCS-1405 et 1406, *Best management practices*) prévues pour être mises en œuvre dans les seules zones à haut risque. Selon les informations transmises à votre rapporteur par le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, seize États membres de l'Union européenne disposent d'un dispositif comparable aux sociétés privées de protection des navires, qui est ciblé sur les zones à risque.

La sûreté maritime désigne la prévention contre tout acte illicite à l'encontre du navire, de son équipage, de ses passagers ou à l'encontre des installations portuaires.

Les questions de sûreté relèvent actuellement du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (code ISPS), datant de 2002, qui est issu de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, dite convention SOLAS, en son chapitre XI. En effet, l'OMI modifie en 2002 la convention SOLAS en y ajoutant un chapitre XI-2 intitulé « Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime ».

Sûreté des ports et sûreté des navires sont étroitement articulées. Le code ISPS comprend une partie d'application obligatoire et une partie d'application recommandée. Il a été publié en France par le décret n° 2004-290 du 26 mars 2004. Le code ISPS a ensuite été complété, pour les États membres de l'Union européenne, par le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires.

Le code ISPS s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux suivants : navires à passagers, navires de charge d'une jauge brute supérieure à 500, unités mobiles de forage. Depuis le 1^{er} juillet 2005, il s'applique également aux navires à passagers effectuant des voyages nationaux à plus de 20 milles des côtes.

Les États membres décident en outre, sur la base d'une évaluation du risque de sûreté, dans quelle mesure ils appliquent, au 1^{er} juillet 2007, les dispositions du règlement à des catégories de navires opérant d'autres services intérieurs.

Le décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires, définit les dispositions applicables aux navires français, aux navires étrangers en France, les personnels chargés des contrôles de sûreté et les dispositions pénales applicables.

La direction des affaires maritimes a la responsabilité de l'approbation du plan de sûreté des navires, de la délivrance, du renouvellement et du visa des certificats de sûreté des navires assujettis au code ISPS.

Le bureau de sûreté maritime et portuaire, au département de la sûreté dans les transports, coordonne la mise en œuvre nationale des mesures de prévention et de protection contre les risques de menaces pour l'ensemble des modes de transport et leurs infrastructures.

Le service de défense, de sécurité et d'intelligence économique (SDSIE) placé auprès du Haut Fonctionnaire de Défense et de Sécurité du ministère de l'écologie, constitue le point de contact national pour l'OMI, la Commission européenne et les autres États membres, en matière de suivi et d'information sur l'application des mesures de sûreté maritime et portuaire prévues par le règlement européen précité.

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

L'amendement de suppression, présenté par votre rapporteur, a été adopté en commission, afin de pouvoir déplacer cet article dans une nouvelle rédaction au sein d'un nouveau chapitre V du titre I de la proposition de loi, relatif aux questions de sûreté et de sécurité. Toutefois, l'amendement tendant à insérer cet article revu (CD3) au sein du chapitre V du titre I a été retiré, au bénéfice d'un travail à effectuer en concertation avec le Gouvernement pour aboutir au dispositif le plus opérationnel possible.

L'amendement CD3 visait, par la création d'un II dans l'article L. 5442-1 du code des transports, à permettre de recourir à des sociétés privées de protection des navires dans certaines zones, définies par décret, dans lesquelles les menaces encourues constituent des menaces d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du code pénal. Cet arrêté devait être pris après avis du comité mentionné à l'article L. 5442-1 du code des transports.

Ainsi, la logique de zonage n'aurait pas été inversée par rapport à la logique actuelle et un zonage dédié à la menace terroriste aurait pu être réalisé, indépendamment de celui applicable pour les autres menaces dans le dispositif actuel.

Les types de navires non éligibles auraient été, comme dans la proposition de loi initiale, les navires de plaisance, à l'exception de ceux de plus de vingt-quatre mètres lorsque les seules personnes à bord sont les membres d'équipage, ainsi que les navires à passagers de moins de vingt-quatre mètres, sauf dans les cas où ils ne transportent pas de passagers.

*

* *

La Commission aborde l'amendement CD31 du rapporteur.

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

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

CHAPITRE III

Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protection

(Division et intitulé nouveaux)

Le droit français contient de longue date une série de **dispositions protectrices pour les marins**. Elles concernent tant le droit du travail que la protection sociale. Ainsi, dès le XVII^e siècle a été mise en place une Caisse des invalides de la marine, devenue par la suite l'Établissement National des Invalides de la Marine.

Ces dispositifs ont été **développés au fil des siècles** et ont été adaptés à l'évolution du cadre juridique, marqué notamment par l'essor du droit communautaire.

Aujourd'hui, alors que la concurrence internationale s'intensifie, il est nécessaire de **renforcer la protection des gens de mer contre le dumping social** en s'appuyant sur le riche corpus législatif existant. Les articles 6, 7 et 9 proposent une série de mesures dans ce domaine, par exemple pour faciliter le contrôle de l'application des dispositions « Pays d'accueil ».

Par ailleurs, il est indispensable de **renforcer l'employabilité des gens de mer** en élargissant les conditions dans lesquelles il est possible de bénéficier d'exonérations de charges sociales patronales. C'était l'objet du II de l'article 8 (qui a été supprimé en commission).

Enfin, il faut **entamer une réflexion sur l'avenir de l'ENIM**, pilier de la protection sociale des marins français auquel tous les acteurs du secteur sont attachés. C'est pourquoi l'article 9 *bis* demande la remise d'un rapport au Parlement par le Gouvernement sur ce sujet.

Avant l'article 5

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

Article 5

(articles L. 5511-3, L. 5511-4 et L.5514-1 du code des transports)

Réformer le rôle d'équipage : dispositions de coordination

L'article 5 a été **supprimé** par l'amendement CD67 du rapporteur dans un objectif de cohérence rédactionnelle.

La disposition de coordination prévue par le **I** sera reprise dans le cadre d'un **amendement déposé en séance publique** par votre rapporteur qui traitera **l'ensemble des conséquences** dans les textes législatifs de la suppression des termes « rôle d'équipage » et « permis de navigation » et de l'insertion des termes « permis d'armement » et « état des services », du fait de la réforme introduite par les articles 2 et 2 *ter*.

Le **II** a été **déplacé** à l'article 2 *bis* par l'amendement CD58 de votre rapporteur.

Le **III** a été supprimé car il est **satisfait** par l'article L. 5514-3 du code des transports.

*
* *

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

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

Article 6

(article L. 5522-3 du code des transports)

Renforcer le droit des autorités à demander la présentation de la liste d'équipage

L'article 6 a été réécrit par l'amendement CD68 rectifié de votre rapporteur.

Il modifie l'article L. 5522-3 du code des transports relatif à la **liste d'équipage** qui définit la liste comme un document « *identifiant les gens de mer à bord de chaque navire* » et prévoit qu'elle « *est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande* ».

L'article 6 **renforce le droit des autorités à demander la présentation de la liste d'équipage** : il complète l'article L. 5522-3 en prévoyant que : « *les autorités françaises compétentes peuvent demander cette liste à tout moment* ».

Par contre, **l'annexion de la liste d'équipage** au document qui devait remplacer le rôle d'équipage, prévue dans le texte déposé à l'Assemblée nationale, a été **supprimée** pour tenir compte des résultats du processus de concertation qui a eu lieu lors des auditions réalisées à l'Assemblée nationale dans le cadre de la préparation du présent rapport.

*

* *

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

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

Article 7

(articles L. 5548-3-1 et L. 5548-5 [nouveaux] du code des transports)

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

I. LES RÉSULTATS DE LA CONCERTATION MENÉE DANS LE CADRE DE LA PRÉPARATION DU RAPPORT

Pour tenir compte des résultats du processus de concertation qui a eu lors des auditions réalisées à l'Assemblée nationale dans le cadre de la préparation du rapport, l'article 7 a été réécrit par l'amendement CD69 rectifié de votre rapporteur.

Les paragraphes **I et II** (dispositions tirant les conséquences de la réforme du rôle d'équipage par l'article 2) ont été **déplacés** à l'article 2 *bis* par l'amendement CD58.

Les paragraphes III, IV et V ont été supprimés :

– **Le III** visait à modifier l'article L. 5542-18 du code des transports qui disposait que : « *Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.* », de manière à prévoir que **l'indemnité de nourriture** ne soit due **que pendant la durée de l'inscription sur la liste d'équipage**. Au cours des rencontres qu'il a effectuées dans le cadre des ateliers de la croissance bleue, votre rapporteur a constaté que cette mesure était demandée par le secteur de la pêche. En proposant

cette modification, il souhaitait **envoyer un signal** pour inciter les acteurs du secteur à mettre en place une **convention collective attendue de longue date**.

Cependant, **ne souhaitant pas pénaliser les marins au commerce** qui bénéficient de cette indemnité, votre rapporteur a supprimé le III et appelle l'ensemble des acteurs du secteur de la pêche à se réunir pour élaborer une convention qui permette de mettre en place un statut du marin à la pêche.

– Le **IV** tirait les conséquences de l'annexion de la liste d'équipage au document qui devait remplacer le rôle d'équipage proposée dans la rédaction initiale de l'article 6 et **n'avait plus d'objet**, du fait de l'évolution de cette rédaction.

– Le **V** modifiait le premier alinéa de l'article L. 5544-23 du code des transports (modalités de calcul du droit à congés payés)⁽¹⁾ en réintroduisant la notion de « **mois de service** », autrefois présente dans l'article 92-1 du code du travail maritime (aujourd'hui abrogé).

Enfin, les **VI à X, qui visent à améliorer les modalités de contrôle de l'application du droit du travail maritime, ont été refondus**, suite aux discussions engagées avec la Direction des affaires maritimes et la Direction générale du travail. (cf. II).

II. UNE AMÉLIORATION DES MODALITÉS DE CONTRÔLE DE L'APPLICATION DU DROIT DU TRAVAIL MARITIME NÉCESSAIRE

A. LE DROIT ACTUEL DU TRAVAIL MARITIME : DES RÈGLES RÉCEMMENT RENFORCÉES

1. Le droit du travail applicable aux gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon français

Dans le contrôle qu'elle réalise en tant qu'**État du pavillon**, la France doit garantir le respect des normes internationales requises à bord des navires français. Il s'agit par exemple des **normes de sécurité et de sûreté** (cf. articles 1 à 2 *ter*) mais aussi de celles relatives au **droit du travail et au droit social**.

Par ailleurs, la France doit **également assurer le respect** à bord des navires battant pavillon français **de la réglementation française, bien plus protectrice**.

Au niveau législatif, cette réglementation repose désormais **en grande partie sur le code du travail**. À cet égard, l'**article L. 5541-1 du code des transports** dispose que : « *Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi*

(1) Il visait à revenir à l'esprit de l'article 92-1 du code du travail maritime qui disposait que : « *Les marins embarqués pour servir à bord d'un navire ont droit à un congé payé à la charge de l'armateur, calculé à raison de trois jours par mois de service.* »

qu'à leurs employeurs, sous réserve des dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire dans les conditions prévues par le présent titre [c'est-à-dire le titre IV du livre V du code des transports consacré au droit du travail des gens de mer] ».

Le droit du travail applicable aux gens de mer est en effet **également fixé** par le **code des transports**, des dispositions éparses relevant **d'autres codes** ou de **certaines lois non codifiées**, textes qui permettent de prendre en compte la spécificité du domaine maritime. Dans le code des transports, les dispositions relatives au droit du travail des gens de mer sont regroupées dans :

– le titre IV du livre V de la cinquième partie, pour le droit du travail des gens de mer embarqués sur des navires immatriculés au 1^{er} registre français ;

– le titre II du livre VI de la cinquième partie, pour le droit du travail des gens de mer embarqués sur des navires immatriculés au registre international français ;

– les chapitres V des titres I à IX du livre VI de la cinquième partie, consacré à l'outre-mer.

Il convient de remarquer que le **droit international** et le **droit communautaire** ont une **grande importance** en tant que sources du droit du travail maritime. Par exemple, de nombreuses conventions, qui ont été ratifiées par la France et transcrites en droit interne par des modifications des textes législatifs ou réglementaires, ont été élaborées dans le cadre de **l'Organisation Internationale du Travail**. C'est notamment le cas de la convention MLC 2006.

La convention MLC 2006

Objet :

– La convention internationale du travail maritime (« Maritime Labour Convention » ou « MLC 2006 ») a été adoptée le **23 février 2006** dans le cadre de l'**Organisation internationale du travail**. Elle est entrée en vigueur le **20 août 2013**.

– Cette convention a constitué un progrès décisif en révisant, modernisant et **regroupant dans un seul instrument** les normes contenues dans trente-six conventions précédentes relatives au travail maritime.

– Elle a procédé à une **harmonisation au niveau mondial des normes minimales applicables** en ce qui concerne les **conditions de vie et de travail** à bord des navires de commerce : conditions d'emploi, conditions de logement, loisirs, alimentation, soins médicaux, protection sociale...

– Elle est **applicable aux navires de plus de 500 UMS de jauge brute pratiquant une navigation internationale**.

– Elle édifie un **système international de contrôle**, non seulement en **réaffirmant les obligations de contrôle** incombant à l'État sur les **navires battant son pavillon** mais aussi en attribuant à ce dernier le pouvoir d'effectuer l'inspection du travail à bord de navires étrangers qui **fréquentent les ports** de son territoire.

Mise en œuvre en France :

– Elle a été **ratifiée** par une **loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012** autorisant la ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail.

– Sa mise en œuvre ayant par ailleurs fait l'objet d'**une directive du 16 février 2009**⁽¹⁾, des modifications ont été apportées au **code des transports** par la **loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013** portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable.

À cette occasion, le titre IV et le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports ont été largement remaniés. Quoique la convention MLC 2006 **se limite à la navigation maritime commerciale**, le **Gouvernement a fait le choix d'aligner sur ces nouvelles dispositions l'ensemble des statuts relatifs à la profession de marin** – notamment à la pêche et à la plaisance professionnelle. Cette uniformisation permet de garantir l'unicité du droit social et le respect des droits des marins quelle que soit l'activité des navires civils sur lesquels ils servent⁽²⁾.

– Dans le cadre du contrôle réalisé au titre de l'État du pavillon, une **déclaration de conformité du travail maritime** est délivrée en France par les CSN, après un audit de vérification. Son renouvellement a lieu tous les cinq ans et un audit intermédiaire a lieu tous les deux ans et demi. Dans ce cadre, les CSN ont procédé à la certification de 189⁽³⁾ navires français.

(1) Directive 2009/13/CE du Conseil, du 16 février 2009, portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSCA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

(2) M. Philippe Plisson, Rapport fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi, après engagement de la procédure accélérée, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable (n° 775), Assemblée nationale, 10 avril 2013, p. 82.

(3) Chiffre au 30 octobre 2015.

Il faut également insister sur l'**importance des conventions et accords collectifs**, qui ont joué un rôle essentiel dans l'évolution du droit du travail maritime en France par le passé. Ainsi, en ce qui concerne la **marine de commerce**, ces accords ont fait bénéficier les marins de dispositions bien plus protectrices que ce que prévoyait alors le code du travail maritime.

2. Le droit du travail applicable aux gens de mer embarqués sur des navires battant pavillon étranger

Outre les **conventions internationales** adoptées dans le domaine du droit du travail maritime, qui s'appliquent à **tous les navires battant pavillon étranger** et dont le contrôle fait partie des missions de la France en tant qu'État du port, certaines règles particulières sont applicables à certains **navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne** qui font escale dans les ports français.

Mises en œuvre suite à l'adoption du **règlement du 7 décembre 1992** concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres ⁽¹⁾, elles permettent de limiter le développement du dumping social. Elles sont fixées par le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports ⁽²⁾ intitulé : « **conditions sociales du pays d'accueil** » (cf. article 9). Elles s'appliquent aux **navires effectuant du cabotage maritime** (c'est-à-dire reliant deux points situés en France) ou des **prestations de service** effectuées à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

B. L'ENCHEVÊTREMENT DES COMPÉTENCES DE CONTRÔLE

1. La fin du rôle prépondérant de l'administration des affaires maritimes dans le contrôle des navires battant pavillon français

Au XIX^e siècle, l'**administration maritime** exerçait un certain nombre de missions dans ce domaine, qui étaient nécessaires au bon fonctionnement du **système de l'Inscription maritime**. Par exemple, elle supervisait la formation des équipages du commerce et de la pêche ou encore contrôlait le versement des salaires (qui étaient soumis à prélèvement). Elle imposait aux armateurs (considérés comme comptables de la ressource humaine) d'engager les marins sur la base d'un contrat de travail écrit donnant des droits à la main-d'œuvre en cas de maladie et de licenciement, et elle n'hésitait pas s'interposer entre les marins civils et leurs employeurs ⁽³⁾.

(1) Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).

(2) Créé par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

(3) Jean-Louis LENHOF et André ZYSBERG, *Les trois siècles de l'Inscription maritime, de 1665 à 1965*, http://www.unicaen.fr/ufjr/histoire/cimarconet/inscription_maritime/historique1.php.

Par ailleurs, un **décret du 26 mars 1909** avait créé un corps spécifique d'« **inspecteur du travail et de la navigation maritimes** »⁽¹⁾, corps qui avait été **fusionné en 1992** dans le corps des « *inspecteurs des affaires maritimes* » créé par le décret du 10 novembre de la même année⁽²⁾. Comme le rappelle le rapport du Conseil général des ponts et chaussées sur la mise en place de l'inspection du travail maritime, « ***l'imbrication des questions sociales dans le corps des attributions polyvalentes dévolues aux agents de l'administration maritime est une donnée inhérente à l'organisation de l'administration des affaires maritimes. [...] le chef des services déconcentrés dispose de prérogatives exorbitantes du droit commun en matière de travail des marins, héritées de l'ancienne « Inscription maritime » qui imposait des sujétions militaires aux marins civils et leur assurait, en contrepartie, le bénéfice du premier régime national de protection sociale. Par dérogation aux principes généraux de l'organisation administrative, l'autorité maritime cumule, en outre, des attributions normalement dévolues aux services spécialisés de l'État pour mettre en œuvre, pour les gens de mer, les politiques publiques en matière d'emploi, de formation professionnelle, d'action sociale, de négociation collective et de règlement des conflits collectifs du travail*** »⁽³⁾.

L'article 23 de la **loi n° 96-151 du 26 février 1996** relative aux transports, qui **institue une inspection du travail maritime**, a pour but de **distinguer les fonctions d'inspection du travail des autres fonctions** exercées par l'administration des affaires maritimes, sans pour autant altérer le bloc de compétences dont cette dernière est investie⁽⁴⁾.

La **loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006**, relative à la sécurité et au développement des transports, rénove les dispositions relatives à l'inspection du

(1) Décret du 26 mars 1909 portant réorganisation du personnel des inspecteurs de la navigation maritime : recrutement, avancement, effectif, cadre, attributions ; régime disciplinaire ; traitements et allocations diverses ; dispositions transitoires.

(2) Décret n° 92-1204 du 10 novembre 1992 portant statut particulier du corps des inspecteurs des affaires maritimes.

(3) Conseil général des ponts et chaussées, *Mise en place de l'inspection du travail maritime*, décembre 2007, p. 9.

(4) Le décret n° 2010-130 du 11 février 2010 relatif à l'organisation et aux missions des directions interrégionales de la mer dispose que :

– « la direction interrégionale de la mer comprend un siège et, le cas échéant, des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, des centres de sécurité des navires, des établissements des phares et balises, des centres de stockage POLMAR » (article 1) ;

– « Le directeur interrégional de la mer exerce [...] les attributions relatives à la signalisation maritime et à la diffusion de l'information nautique afférente, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution au titre de la sécurité des navires, à la coordination de la préparation et au suivi de la mise en œuvre des documents stratégiques de façade, à l'organisation et au fonctionnement des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, à la surveillance de la navigation maritime, à la lutte dans la frange littorale et à terre contre les pollutions accidentelles du milieu marin, à la tutelle du pilotage maritime, à la promotion du développement économique des activités liées au transport maritime et à la navigation de plaisance, à la politique du travail, de l'emploi maritime, de la formation professionnelle, de l'action sociale et de la prévention des risques professionnels. » (article 3) ;

– « Le directeur interrégional de la mer exerce les compétences propres qui lui sont dévolues par le code du travail maritime, le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, le code de l'éducation ainsi que par les textes relatifs à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la sécurité des navires, aux effectifs à bord des navires, à la formation maritime et à la délivrance des titres professionnels maritimes. » (article 4).

travail maritime, notamment en **étendant les compétences** des inspecteurs et contrôleurs du travail maritime :

– aux personnes employées à bord d'un navire français, mais n'exerçant pas la profession de marin ;

– aux navires battant pavillon étranger, quand les conditions sociales du pays d'accueil s'appliquent ;

– aux navires battant pavillon étranger, faisant escale dans un port français, pour le contrôle du respect des conventions maritimes de l'OIT.

La **mise en œuvre de l'inspection du travail maritime** créée par la loi du 26 février 1996 est **un échec** qui s'explique par une multiplicité de facteurs, parmi lesquels il faut relever l'importance des contraintes budgétaires : celles-ci conduisent le Gouvernement à **confier** aux inspecteurs du travail maritime **d'autres tâches** ⁽¹⁾ que celles qui devaient initialement leur être confiées, ce qui entérine le principe selon lequel **cette fonction d'inspection**, au contraire du droit commun, **pouvait n'être qu'une activité partielle**, venant en complément d'autres fonctions. L'absence de créations de postes ou le non-pourvoi des postes alloués précipite ensuite cette banalisation puisqu'en l'absence d'un inspecteur du travail maritime et d'un service dédié, les directeurs régionaux des affaires maritimes reçoivent instruction ⁽²⁾ de confier aux directeurs départementaux ou interdépartementaux placés sous leur autorité les missions normalement dévolues aux inspecteurs du travail maritime. La plupart des chefs de service territoriaux continuent ainsi à **cumuler des attributions** que le législateur avait voulu séparer.

C'est pourquoi, **depuis le 1^{er} janvier 2009**, la mission d'inspection du travail dans le secteur maritime est **confiée aux inspecteurs et aux contrôleurs du travail** qui relèvent de la direction générale du travail du ministère du travail.

Les agents de l'inspection du travail sont compétents pour **contrôler l'application des dispositions du code du travail** applicables aux marins ainsi que **toutes les dispositions légales relatives au régime de travail** qui leur sont également applicables ⁽³⁾.

(1) *L'article 2 du décret n° 99-489 du 7 juin 1999 pris en application de l'article L. 742-1 du code du travail et relatif à l'inspection du travail maritime et à la répartition des compétences au sein des services déconcentrés des affaires maritimes dispose en effet qu'« outre ses attributions principales, l'inspecteur du travail maritime concourt à l'exécution de l'ensemble des missions de la direction départementale ou interdépartementale des affaires maritimes »*

(2) *Arrêté du 10 juillet 2001 relatif à l'organisation et aux attributions des directions régionales et départementales des affaires maritimes concernant les services de l'inspection du travail maritime.*

(3) *L'article L. 5541-1 du code du travail dispose que : « Le code du travail est applicable aux marins salariés des entreprises d'armement maritime et des entreprises de cultures marines ainsi qu'à leurs employeurs, sous réserve des dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire dans les conditions prévues par le présent titre. » et l'article L. 8112-1 du code du travail dispose que : « Les inspecteurs du travail sont chargés de veiller à l'application des dispositions du code du travail et des autres dispositions légales relatives au régime du travail, ainsi qu'aux stipulations des conventions et accords collectifs de travail répondant aux conditions fixées au livre II de la deuxième partie. Ils sont également chargés, concurremment avec les officiers et agents de police judiciaire, de constater les infractions à ces dispositions et stipulations. »*

Toutefois, **l'article L. 5548-3 du code des transports** prévoit que ce contrôle peut aussi être effectué par les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer⁽¹⁾. Il s'agit notamment des **agents des CSN**.

En France métropolitaine et dans les départements d'outre-mer, les CSN sont des **services spécialisés des directions interrégionales de la mer (DIRM)**⁽²⁾. Mis en place en 1979, ils sont chargés de l'inspection des navires de commerce, des navires de pêche et des navires de plaisance à utilisation commerciale et du contrôle de leur conformité à la réglementation en vigueur. Ce contrôle est essentiellement un contrôle technique (cf. chapitre I du présent titre) et le contrôle du droit du travail maritime est loin d'être le cœur de leur mission.

Les agents des CSN qui effectuent les missions de contrôle des navires, assurent la fonction d'inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques maritimes (ISNPRM). On compte aujourd'hui 235 ISNPRM, effectif constant depuis une dizaine d'années.

2. Des compétences enchevêtrées pour l'application le contrôle des navires battant pavillon étranger

Les agents de **l'inspection du travail** sont chargés de contrôler l'application des **dispositions « Pays d'accueil »** depuis la loi du 16 juillet 2013 : dans cette perspective, **l'article L. 5548-1** du code des transports dispose que : « *l'inspecteur ou le contrôleur du travail est chargé du contrôle de l'application de celles des dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger.* »⁽³⁾

Par ailleurs, **l'article L. 5548-2** du code des transports prévoit que « *l'inspecteur ou le contrôleur du travail participe au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français* ».

(1) *L'article L. 5548-3 du code des transports dispose qu' : « indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer, ainsi qu'aux dispositions du présent titre [titre IV du livre V de la cinquième partie du code des transports, consacré au droit du travail des gens de mer] ».*

(2) *Les CSN sont au nombre de seize (Dunkerque, Boulogne, Le Havre, Rouen, Caen, Saint-Malo, Brest, Lorient, Concarneau, Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Marseille, Sète, Fort de France et Saint Denis de la Réunion). À Tahiti, à Saint-Pierre-et-Miquelon et en Nouvelle-Calédonie, la fonction des CSN est remplie par les services de sécurité maritime, qui sont des services spécialisés des directions de la mer.*

(3) *Julie Ha Ngoc, Jurisclasseur Transport, fascicule n° 1170 « Travail maritime », paragraphe n° 140.*

Par contre, si les services des affaires maritimes peuvent contrôler l'application des règles françaises et la MLC 2006 aux navires battant pavillon français, leur participation aux contrôles de l'application des dispositions « Pays d'accueil » n'est pas prévue par les textes législatifs.

De plus, c'est un texte de niveau réglementaire ⁽¹⁾ qui prévoit qu'ils peuvent participer au contrôle de la MLC 2006 pour les navires battant pavillon étranger.

RÉPARTITION DES COMPÉTENCES INSPECTION DU TRAVAIL/SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Dispositions dont l'application est contrôlée	Rôle de l'inspection du travail	Rôle des services des affaires maritimes
Navires battant pavillon français		
Code du travail, titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports, etc.	Le contrôle de ces dispositions relève de la compétence de l'inspection du travail <i>(article L. 8112-1 du code du travail)</i>	Les services des affaires maritimes sont aussi en charge du contrôle <i>(article L. 5548-3 du code des transports)</i>
Dispositions « Pays d'accueil » fixées par le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports	Le contrôle de ces dispositions relève de la compétence de l'inspection du travail. <i>(article L. 8112-1 du code du travail)</i>	Les services des affaires maritimes n'ont aucune compétence pour contrôler l'application de ces dispositions.
MLC 2006	Le contrôle de ces dispositions relève de la compétence de l'inspection du travail. <i>(article R. 8121-13 du code du travail)</i>	Le contrôle de ces dispositions relève aussi de la compétence des services des affaires maritimes. <i>(article 28 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution)</i>
Navires battant pavillon étranger		
Dispositions « Pays d'accueil » fixées par le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports	Le contrôle de ces dispositions relève de la compétence de l'inspection du travail <i>(article L. 5548-1 du code des transports)</i>	Les services des affaires maritimes n'ont aucune compétence pour contrôler l'application de ces dispositions.
MLC 2006	L'inspection du travail participe aux contrôles effectués au titre de la MLC 2006 <i>(article L. 5548-2 du code des transports)</i>	Le contrôle de ces dispositions relève de la compétence des services des affaires maritimes. <i>(articles 41-2 et 41-3 du décret du décret n° 84-810 du 30 août 1984)</i>

Source : Direction des affaires maritimes - Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

C. LA NÉCESSITÉ DE COMPLÉTER LE DISPOSITIF DE CONTRÔLE

Dès la mise en œuvre de la réforme de 2009, une **différence nette** a été constatée entre le **contrôle des navires battant pavillon étranger**, mené au titre de l'État du port, et celui des **navires immatriculés en France**, mené au titre de l'État du pavillon, qui semblait bien plus effectif.

(1) Cf. articles 41-2 et 41-3 du décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

De plus, la réforme de 2009 visait également à ce que soient mises en place, au sein de l'inspection du travail, des sections d'inspection du travail à dominante maritime, dans les grands ports et en Bretagne. Cependant, force est de constater qu'aujourd'hui, le littoral n'est couvert que par une quarantaine d'agents travaillant au sein d'une vingtaine de sections maritimes. De plus, la plupart d'entre eux (sauf en Bretagne, dans l'Hérault et en Seine Maritime) n'effectuent pas suffisamment de missions dans le secteur maritime pour qu'ils puissent maintenir à jour leurs compétences. Enfin, leur activité dans le domaine maritime est presque exclusivement consacrée au secteur des pêches maritimes et des cultures marines⁽¹⁾. En 2012, seuls deux contrôles ont été effectués par les inspecteurs du travail au titre du contrôle par l'État du port.

Il est d'autant plus **urgent de renforcer les capacités de contrôle de l'administration française** que les obligations dans ce domaine ont été récemment alourdies par la mise en œuvre de la MLC 2006 et l'entrée en vigueur des normes « Pays d'accueil ».

C'est pourquoi l'article 7 dans sa rédaction issue de l'amendement CD69 rectifié prévoit notamment d'insérer un **article L. 5548-3** dans le code des transports, **qui consacre au niveau législatif la possibilité pour les services des affaires maritimes** de réaliser le contrôle de l'application :

– des dispositions « Pays d'accueil » ;

– des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français (et notamment de la MLC 2006).

Par ailleurs, l'article 7 insère dans le même code un **article L. 5548-5**, qui permet de **renforcer l'échange d'informations** entre les services des affaires maritimes et l'inspection du travail.

*

* *

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

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

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

(1) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, 23 octobre 2013, p. 88.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 7 est ainsi rédigé.

Article 8

(articles L.5551-1 et L.5553-11 du code des transports)

Intégrer l'ensemble des pêcheurs à pied à l'ENIM et alléger les charges sociales pesant sur les employeurs de gens de mer

Suite à la **décision d'irrecevabilité au regard de l'article 40** rendue par la Président de la commission des finances sur les alinéas 1 à 5 de l'article 8, cet article a été **supprimé** lors de son examen en commission par un amendement CD 110 de votre rapporteur, qui a jugé que le maintien du seul alinéa 6 n'avait pas de sens.

Votre rapporteur regrette que l'initiative parlementaire soit entravée par l'application de l'article 40 de la Constitution et tient ici à présenter les deux mesures qu'il avait proposées et qui répondent à des **demandes fortes** de la part des acteurs de terrain.

I. INTÉGRER L'ENSEMBLE DES PÊCHEURS À PIED À L'ENIM

A. LA PÊCHE À PIED, UNE ACTIVITÉ RECONNUE TARDIVEMENT PAR LE LÉGISLATEUR

La pêche à pied est longtemps restée à l'écart de toute réglementation nationale, même s'il s'agit d'une activité ancienne. En effet, par rapport à la pêche embarquée, le nombre de professionnels, le tonnage pêché et le chiffre d'affaires dégagé sont faibles. De plus, la définition du caractère professionnel de l'activité a pu également poser des difficultés, la pêche à pied ayant largement été pratiquée comme une activité de subsistance, souvent de manière précaire et saisonnière, et sans qualification particulière. Enfin, le caractère localisé des gisements et leur quasi-absence de mobilité ont conduit à l'établissement d'une réglementation au niveau local, là où une telle réglementation était apparue nécessaire pour des raisons de gestion de la ressource, de respect des règles sanitaires ou encore de protection sociale.⁽¹⁾

Peu à peu cependant, il est apparu pertinent de mettre en œuvre un **cadre national, du fait du caractère commun** à certaines problématiques et de la **mobilité des pêcheurs** à pied (qui se déplacent parfois d'une région à l'autre selon les ouvertures de gisements). Celui-ci a été mis en place par un **décret du 11 mai 2001**⁽²⁾, dont le contenu a été intégré en 2015 dans la partie réglementaire du code rural et de la pêche maritime⁽³⁾.

(1) *Melaine Loarer*, La pêche à pied professionnelle – Mémento, 2013, p. 9.

(2) *Décret n° 2001-426 du 11 mai 2001 réglementant l'exercice de la pêche maritime à pied à titre professionnel.*

(3) *Décret n° 2014-1608 du 26 décembre 2014 relatif à la codification de la partie réglementaire du livre IX du code rural et de la pêche maritime.*

Reconnaissant ainsi pleinement le caractère professionnel du métier, ce décret crée un permis de pêche à pied et définit les critères d'accès à la profession. Il **exige** également que les personnes exerçant la pêche à pied maritime professionnelle **disposent d'une couverture sociale en lien avec l'activité (ENIM ou MSA)**. De plus, en 2002, les pêcheurs à pied ont été **intégrés dans le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins** et dans les comités régionaux, départementaux et interdépartementaux des pêches maritimes et des élevages marins ⁽¹⁾.

L'encadrement juridique de l'exercice de la pêche à pied

Définition de la pêche à pied :

– **L'article D. 921-67 du code rural et de la pêche maritime** définit la pêche maritime à pied professionnelle comme une pêche dont l'action, en vue de la vente des animaux marins pêchés, s'exerce sur le **domaine public maritime** (ainsi que dans la partie des fleuves, rivières, étangs ou canaux où les eaux sont salées) **sans que le pêcheur cesse d'avoir un appui au sol** ⁽²⁾ et sans qu'il emploie un équipement respiratoire permettant de rester immergé.

– **La pêche des coquillages et crustacés** (ou marginalement des poissons) en utilisant des outils de type griffe, râteau, venette, drague à main... **représente la pratique la plus courante de pêche à pied** mais la **définition juridique de la pêche à pied est plus restreinte que la réalité d'une pratique** qui recouvre également :

– la pêche de poissons à l'aide de filets fixes calés dans la zone de balancement des marées et auxquels il est possible d'accéder à pied au moment de la marée basse ;

– la récolte à la main de goémons de rive (algues, varech, plantes marines) ;

– la récolte à la faucille et au couteau de végétaux marins de type salicorne, aster ou soude qui poussent sur la partie haute de l'estran ⁽³⁾.

Règles encadrant la pratique de la pêche à pied :

– L'exercice de la pêche maritime à pied professionnelle est soumis à la détention d'un **permis de pêche national**, délivré, pour une durée de douze mois, par le préfet du département dans lequel le demandeur envisage de pratiquer principalement son activité ⁽⁴⁾.

– Le pêcheur à pied professionnel ne peut exercer son activité sans avoir accompli un **stage de formation** ⁽⁵⁾.

– Par ailleurs, la détention d'un permis de pêche ne suffit pas pour pratiquer la pêche à pied professionnelle : le pêcheur doit également détenir une ou des **licences de pêche**, qui sont délivrées par les comités régionaux des pêches maritimes et des élevages marins. Contrairement aux permis de pêches nationaux, les licences de pêche sont contingentes.

– Les captures réalisées font l'objet d'une **déclaration** ⁽⁶⁾, comme pour la pêche embarquée.

(1) Décret n°2002-1160 du 12 septembre 2002 modifiant le décret n° 92-335 du 30 mars 1992 fixant les règles d'organisation et de fonctionnement du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins ainsi que des comités régionaux et locaux des pêches maritimes et des élevages marins et décret n° 92-376 du 1^{er} avril 1992 fixant les modalités d'organisation et de tenue des consultations électorales prévues à l'article 4 de la loi n° 91-411 du 2 mai 1991.

(2) Dans l'exercice de son activité, le pêcheur à pied peut faire usage d'une embarcation, non pour la pêche proprement dite mais pour se rendre sur les gisements ou pour en rapporter le produit.

(3) Melaine Loarer, *La pêche à pied professionnelle – Mémento*, 2013, p.12

(4) Article R. 921-68 du code rural et de la pêche maritime.

(5) Article R. 921-70 du code rural et de la pêche maritime.

(6) Article R. 921-74 du code rural et de la pêche maritime.

La pêche à pied professionnelle est pratiquée dans la majorité des départements littoraux métropolitains, souvent en appoint d'une activité principale (ce qui est le cas notamment pour les pêcheurs à pied qui sont des marins affiliés à l'ENIM). En 2014, 1 405 personnes exerçaient cette profession, principalement en qualité de travailleurs indépendants. Plus de la moitié relevait de l'ENIM (721 personnes relevaient de l'ENIM et 684 de la MSA) ⁽¹⁾.

B. LA PROTECTION SOCIALE DES PÊCHEURS À PIED, UN RÉGIME DUAL

1. Une question traitée tardivement

La question de la **couverture sociale des pêcheurs à pied qui n'étaient pas des marins** (et donc ne relevaient pas de l'ENIM) est **longtemps restée sans réponse** et, en leur étendant le bénéfice du régime de la MSA, l'article 54 de la **loi du 18 novembre 1997** ⁽²⁾ a modifié l'ancien code rural pour combler ce vide juridique.

Trois ans plus tard, ces dispositions ont été remplacées par l'**article L. 722-1 du code rural et de la pêche maritime**, issu de l'ordonnance du 15 juin 2000 ⁽³⁾, qui dispose que : « *le régime de protection sociale des non-salariés des professions agricoles est applicable aux personnes non salariées occupées aux activités [...] de pêche maritime à pied professionnelle [...] sauf pour les personnes qui relèvent du régime social des marins* ». La distinction faite par la loi en 1997 entre les pêcheurs à pied professionnels qui sont marins (et relèvent alors de l'ENIM) et ceux qui ne sont pas marins, est maintenue.

L'**article L. 722-8 du code rural et de la pêche maritime** précise que le régime de protection sociale des personnes non salariées des professions agricoles comprend : les prestations familiales ; l'assurance maladie, invalidité et maternité ; l'assurance vieillesse et veuvage ; l'assurance contre les accidents du travail et les maladies professionnelles.

Les principes de détermination du régime d'affiliation des pêcheurs à pied ont été précisés par une circulaire du 1^{er} décembre 2003 ⁽⁴⁾ qui dispose que :

1° Relèvent du régime spécial de sécurité sociale des marins :

(1) Données communiquées au Rapporteur dans le cadre des « Ateliers de la croissance bleue ».

(2) L'article 54 de la loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997 d'orientation sur la pêche maritime et les cultures marines a modifié en ce sens les articles 1060 (prestations familiales) et 1144 (assurance obligatoire contre les accidents du travail et les maladies professionnelles) de l'ancien code rural. Par ailleurs, les pêcheurs à pied ayant été intégrés dans la liste de l'article 1144, ils bénéficiaient, en application de l'article 1024 de l'ancien code rural, des assurances sociales agricoles.

(3) Ordonnance n° 2000-550 du 15 juin 2000 relative aux parties législatives des livres VII (Dispositions sociales) et IX (Santé publique vétérinaire et protection des végétaux) et à la mise à jour des parties législatives des livres I^{er} (Aménagement et équipement de l'espace rural), III (Exploitation agricole) et VI (Production et marchés) du code rural.

(4) Ministère de l'Équipement des transports du logement du tourisme et de la mer, circulaire n° 28-2003 du 1^{er} décembre 2003 « Affiliation des pêcheurs à pied au régime spécial de sécurité sociale des marins ».

a) les marins propriétaires embarqués qui, tout en restant au rôle de leur navire, débarquent physiquement et ponctuellement pour pêcher à pied ;

b) les marins salariés qui, débarqués de leur navire habituel et en dehors de l'activité prévue par le contrat de travail qui les lie à leur employeur, pratiquent également la pêche à pied de manière occasionnelle ou saisonnière ;

c) les marins pensionnés sur la caisse de retraites des marins.

2° Relèvent du régime agricole : les professionnels non marins, qui se consacrent à la pêche à pied, de manière continue ou intermittente, ou partagent l'exercice de cette activité avec une autre profession de nature non maritime.

2. Le régime de protection sociale des marins

Le régime de protection sociale des marins trouve ses origines dans l'institution, sous Louis XIV, de la **Caisse des invalides de la marine**, dans le cadre de la mise en place du système de mobilisation périodique des marins au service d'une flotte de guerre à laquelle le souverain entend alors donner un essor décisif. **L'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM)** remplace cette caisse dans les années 1930 ⁽¹⁾.

Aujourd'hui, **l'ENIM couvre deux types de risques** :

– le **risque « maladie, accident, invalidité, maternité et décès »**, qui relève de la **Caisse générale de prévoyance** (cf. article 1^{er} du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins) ;

– le **risque « vieillesse »**, qui relève de la **Caisse de retraite des marins** (cf. article L. 5551-1 du code des transports).

Les **prestations familiales** sont versées dans les **mêmes conditions que pour le régime général** et le droit commun s'applique aussi en matière d'assurance contre le **risque « chômage »**.

En application de l'article L. 5551-1 du code des transports, sont obligatoirement affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins qui remplissent les conditions cumulatives suivantes :

– exercer une activité directement liée à l'exploitation du navire (contrairement aux personnels de service par exemple, qui sont des gens de mer sans être des marins) ;

(1) Loi du 1^{er} janvier 1930 et décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

– être embarqués sur un navire battant pavillon français (un marin français qui est embarqué sur un navire battant pavillon étranger n'est donc pas affilié automatiquement à l'ENIM) ;

– exercer son activité dans le secteur du commerce, de la pêche, des cultures marines ou de la plaisance professionnelle.

L'article 2 du décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins ⁽¹⁾ prévoit que sont obligatoirement affiliés à la caisse générale de prévoyance (qui prend en charge le risque « *Maladie, accident, invalidité, maternité et décès* ») les marins français ou étrangers dont les services donnent lieu à cotisations à la caisse de retraites des marins.

Au-delà de ce premier cercle, d'autres personnes travaillant dans le secteur maritime peuvent être affiliées à l'ENIM.

Par exemple, les **conchyliculteurs**, qui relèvent normalement de la mutualité sociale agricole (MSA), doivent être affiliés au régime de protection sociale de l'ENIM à partir du moment où ils naviguent professionnellement sur un bateau affecté à l'exploitation d'une concession de cultures marines doté d'un rôle d'équipage (c'est-à-dire lorsque le trajet en mer aller et retour, jusqu'aux parcelles cultivées, est supérieur à 3 milles marins) et où ils remplissent les conditions pour exercer la profession de marin.

C. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI : L'INTÉGRATION DE L'ENSEMBLE DES PÊCHEURS À PIED À L'ENIM, UNE MESURE JUSTIFIÉE PAR LA NATURE DE L'ACTIVITÉ

La mesure proposée par le I de l'article 8 s'inscrivait dans le prolongement de la concertation qui a eu lieu dans le cadre des **ateliers de la croissance bleue**. Elle avait pour but de rattacher l'ensemble des pêcheurs à pied à l'ENIM et devait **permettre par ce biais à l'ensemble de la profession de la pêche maritime de relever du même régime social**.

Cette mesure se justifiait par le fait que les pêcheurs à pied professionnels et les marins possèdent de **nombreuses caractéristiques communes** et partagent les **mêmes contraintes**.

En premier lieu, ces deux catégories doivent face aux **difficultés liées au caractère aléatoire des ressources marines**. La pêche à pied est une activité de cueillette, itinérante et saisonnière, pratiquée au gré de l'ouverture et de la fermeture des gisements sur l'ensemble du littoral. Ces dernières sont tributaires d'évènements climatiques : de fortes chaleurs estivales ou une excessive

(1) En application des articles L. 5551-2 du code des transports et L. 711-1 du code de la sécurité sociale, le régime de prévoyance pour le risque « maladie, accident, invalidité, maternité et décès », qui correspond à la Caisse générale de prévoyance, peut continuer à être régi par le décret-loi du 17 juin 1938 relatif à la réorganisation et à l'unification du régime d'assurance des marins.

pluviométrie printanière peuvent entraîner une surmortalité chez certaines espèces. Les gisements peuvent également être affectés par la pollution. Enfin, l'exercice de l'activité de pêche à pied est conditionné par la situation météorologique. Tout ceci entraîne pour les pêcheurs à pied – comme pour les pêcheurs embarqués – une **fluctuation des revenus d'activité**. Aux bonnes périodes de pêche peuvent succéder de très mauvaises périodes entraînant des difficultés économiques majeures : **le mode de calcul des cotisations de la MSA n'est donc pas adapté aux contraintes qui affectent l'activité de pêche à pied maritime**.

En deuxième lieu, il est nécessaire de rappeler que **certains pêcheurs à pied utilisent un navire** pour se rendre sur des lieux de pêche inaccessibles par d'autres moyens terrestres ou pour transporter les produits de leur pêche.

En dernier lieu, il convient de souligner que la **pénibilité au travail** qui caractérise la pêche à pied se rapproche de celle que connaissent les marins pêcheurs (manutention de charges lourdes, postures contraignantes, exposition aux aléas climatiques,...).

Par ailleurs, **plus de la moitié des pêcheurs à pied est aujourd'hui affiliée à l'ENIM**, ce qui crée des **différences de traitement** non négligeables au sein de la profession.

Dans cette optique, **le I de l'article 8 modifiait l'article L. 5551-1** du code des transports pour préciser que sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, non seulement les marins mais encore les « *pêcheurs à pied détenant un permis de pêche à pied professionnelle* ».

En conséquence, **le II de l'article 14** supprimait toute référence aux pêcheurs à pied de l'article L. 722-1 du code rural et de la pêche maritime qui fixait la liste personnes relevant de la MSA.

Le I de l'article 8 ayant été déclaré **irrecevable** au titre de l'article 40 et supprimé par l'amendement CD110, il a été nécessaire d'adopter l'amendement CD6 qui **supprime le II de l'article 14**, de manière à éviter que les pêcheurs à pied ne se trouvent privés de toute couverture sociale.

II. COMPLÉTER LE DISPOSITIF D'EXONÉRATIONS DE CHARGES PATRONALES EXISTANT

A. LE DISPOSITIF DU « NETWAGE »

Le **dispositif du « netwage »**⁽¹⁾ a été mis en place à des degrés divers dans l'Union européenne. Il résulte de la **combinaison d'une ou de plusieurs des composantes suivants** :

(1) « ou « salaire net »

– exonération des charges sociales patronales, dispositif qui existe (à des degrés divers) dans tous les pays de l'Union Européenne ;

– exonération des charges sociales salariales ;

– remboursement à l'armateur de l'impôt versé par les marins.

L'objet du dispositif « complet » (c'est-à-dire de celui qui comprend ces trois composantes) est de permettre au **salaire de percevoir son salaire normal**, net de ses cotisations sociales et d'acquitter normalement son impôt sur le revenu et de **permettre à l'armateur de verser ce salaire sans supporter les charges patronales ni reverser** aux organismes sociaux les charges normalement supportées par le salarié.

Ce dispositif du « netwage » a été **proposé aux États membres par la Commission Européenne** dans ses lignes directrices sur les dispositifs de soutien au transport maritime ⁽¹⁾.

Le **Danemark**, l'**Italie**, le **Royaume-Uni**, et le **Luxembourg** sont allés très loin en supprimant totalement les charges patronales et salariales. Le Danemark a même mis en place un dispositif qui permet une exonération totale de charges patronales et salariales ainsi que la conservation par les armateurs d'une fraction de l'impôt sur le revenu prélevé à la source ⁽²⁾.

B. LA NÉCESSITÉ DE FAIRE ÉVOLUER LE DISPOSITIF FRANÇAIS

L'origine du dispositif français d'exonérations de contributions patronales se trouve dans le **décret-loi du 17 juin 1938**. Certaines exonérations de charges sociales concernent le secteur de la pêche. Par ailleurs, la loi RIF du 3 mai 2005 ⁽³⁾ et la loi du 21 décembre 2006 de finances pour 2007 ⁽⁴⁾ ont mis en place de telles exonérations pour les **activités de transport maritime** soumises à titre principal à une **concurrence internationale**. Ces mesures visent à **maintenir la compétitivité du pavillon français** mais nous sommes aujourd'hui **loin du dispositif danois**.

(1) Communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, Journal officiel n° C 013 du 17/01/2004 p. 0003 - 0012.

(2) M. Charles Revet. Avis présenté au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi de finances pour 2015, adopté par l'Assemblée nationale, tome V, Écologie, développement et mobilité durables : transports maritimes, Sénat, 20 novembre 2014, p.41.

(3) Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

(4) Loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007.

EXONÉRATIONS DE CHARGES PATRONALES DONT BÉNÉFICIENT LES NAVIRES BATTANT PAVILLON FRANÇAIS DE COMMERCE AFFECTÉS À DES ACTIVITÉS DE TRANSPORT MARITIME SOUMISES À TITRE PRINCIPAL À UNE CONCURRENCE INTERNATIONALE

Type de contribution patronale faisant l'objet d'une exonération	Navires concernés	Personnel concerné	Texte applicable
Contribution au régime d'assurance vieillesse	<i>Tous les navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale</i>	marins et autres gens de mer	article L. 5553-11 du code des transports
Contribution à la caisse générale de prévoyance (qui couvre le risque « <i>Maladie, accident, invalidité, maternité et décès</i> »)	<i>Tous les navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale</i>	marins	second alinéa de l'article L. 43-1 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance ⁽¹⁾
Cotisation d'allocations familiales	<i>Navires de transport de passagers battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale</i>	marins	article 137 de la loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007
Contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi.	<i>Navires de transport de passagers battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale</i>	marins	article 137 de la loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007

Ce dispositif a fait l'objet d'une évaluation globalement positive dans le cadre de la revue des dépenses sur les exonérations et exemptions de charges sociales spécifiques qui a été réalisée par une mission IGAS-IGF en 2015, bien que des recommandations aient été émises en faveur d'une amélioration de sa simplification et de sa lisibilité ⁽²⁾.

Dans le cadre des consultations auxquelles il a procédé lors de la préparation de son rapport « Osons la mer », votre rapporteur a constaté que la mise en place du « netwage » était une demande forte des entreprises d'armement maritime, qui leur permettrait de mieux résister à la concurrence et de préserver l'emploi français ⁽³⁾.

(1) Cette exonération a été créée par l'article 10 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français qui a introduit un article L. 43-1 dans le code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance, dont seul le second alinéa est encore en vigueur aujourd'hui :

« Les entreprises d'armement maritime sont exonérées, à compter du 1^{er} janvier 2006, de la contribution patronale visée à l'article L. 41 pour les équipages qu'elles emploient et qui sont embarqués à bord des navires de commerce battant pavillon français affectés à des activités de transports maritimes soumises à titre principal à une concurrence internationale effective.

Les dispositions de l'alinéa précédent sont également applicables aux contributions patronales dues par ces entreprises au titre des assurances sociales des marins français contre les risques d'accident, de maladie et d'invalidité versées à la caisse générale de prévoyance des marins français. »

(2) *Projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2016*, n° 310, déposé à l'Assemblée nationale le 7 octobre 2015, annexe 5 « Présentation des mesures d'exonérations de cotisations et contributions et de leur compensation », p. 177.

(3) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, Paris, 23 octobre 2013, p.44-46.

C'est pourquoi le II de l'article 8 proposait une double extension des exonérations de cotisations d'allocations familiales et de contributions à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi :

– extension à l'ensemble des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale ;

– extension à l'ensemble des gens de mer employés sur ces navires.

*

* *

M. le président Jean-Paul Chanteguet. M. le secrétaire d'État ayant invoqué l'irrecevabilité de cet article, j'ai sollicité l'avis du président de la commission des finances, en application de l'article 89 de notre règlement. Celui-ci m'indique que les alinéas 2 à 5 de l'article 8 sont contraires aux dispositions de l'article 40 de la Constitution. Il n'en reste donc plus que l'alinéa 6 en discussion.

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

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

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 8 est supprimé.

Après l'article 8

L'amendement CD9 du rapporteur est retiré.

Article 9

(articles L. 5561-1, L. 5562-2, L. 5562-3, L. 5563-2, L. 5566-1, L. 5566-2, L. 5567-1 [nouveau], L. 5567-1-1 [nouveau] et L. 5567-2 [nouveau] du code des transports)

Renforcer l'applicabilité des dispositions « Pays d'accueil »

Cet article a fait l'objet d'un amendement CD77 rectifié de réécriture globale présenté par votre rapporteur dans un objectif de clarification rédactionnelle.

I. ÉVOLUTION DU CHAMP D'APPLICATION DES DISPOSITIONS « PAYS D'ACCUEIL »

A. LE DROIT EN VIGUEUR

L'article 1^{er} du **règlement du 7 décembre 1992**, concernant l'application du principe de libre prestation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres de l'Union européenne ⁽¹⁾ prévoit qu'« à partir du 1^{er} janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un État membre et battant pavillon de cet État membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet État membre ».

Son article 2 prévoit que le principe de libre prestation des services s'applique au « *cabotage maritime* » qui est défini comme recouvrant les « *services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre* ». Il précise que ces services sont « *normalement fournis contre rémunération* » et comprennent notamment :

– « **le cabotage continental** », défini comme « *le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale ou sur le territoire principal d'un seul et même État membre sans escale dans des îles* » ;

– « **le cabotage avec les îles** », défini comme « *le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre* » ou « *des ports situés sur les îles d'un seul et même État membre* » ;

– « **les services d'approvisionnement offshore** » définis comme « *le transport par mer de passagers ou de marchandises entre tout port d'un État membre et les installations ou structures situées sur le plateau continental de cet État membre* ».

Suivant la nature du transport, le **droit applicable à l'équipage est, soit celui de l'État d'immatriculation, soit celui de l'État dans lequel le cabotage est effectué**, comme l'indique le tableau ci-après :

(1) Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).

**DÉFINITION PAR L'ARTICLE 3 DU RÈGLEMENT N° 3577/92 DU CONSEIL
DU 7 DÉCEMBRE 1992 DES CONDITIONS DANS LESQUELLES S'APPLIQUENT
LES RÈGLES DE L'ÉTAT DU PAVILLON ET DE L'ÉTAT D'ACCUEIL**

Type de transport	Jauge du navire	Règles applicables
Cabotage continental	650 tonnes brutes ou plus	Application des règles l'État du pavillon
Cabotage continental	Moins de 650 tonnes brutes	Deux possibilités : – application des règles de l'État du pavillon – ou application des conditions de l'État d'accueil
Croisière	650 tonnes brutes ou plus	Application des règles de l'État du pavillon
Croisière	Moins de 650 tonnes brutes	Deux possibilités : – application des règles de l'État du pavillon – ou application des conditions de l'État d'accueil
Cabotage avec les îles + le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État	Plus de 650 tonnes brutes	Application des règles de l'État du pavillon
Cabotage avec les îles mais le voyage concerné ne suit ni ne précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État	Plus de 650 tonnes brutes	Application des conditions de l'État d'accueil
Cabotage avec les îles	650 tonnes brutes ou moins	Application des conditions de l'État d'accueil

Un **décret du 16 mars 1999** ⁽¹⁾ a fixé les conditions sociales applicables dans ce cadre (droit du travail, effectifs, rémunération, protection sociale). Cependant, ces précautions se sont révélées largement **insuffisantes**, dans la mesure où des opérateurs européens pouvaient accéder au marché français en appliquant sur leurs navires des conditions sociales inférieures aux standards français, mais conformes aux règles minimales fixées par les conventions internationales ⁽²⁾.

C'est pourquoi l'**article 23 de la loi du 28 mai 2013** ⁽³⁾ a introduit un **titre VI intitulé « conditions sociales du pays d'accueil »** dans le livre V de la cinquième partie du code des transports.

L'article L. 5561-1 du code des transports, créé à cette occasion, fixe **la liste des navires auxquels s'appliquent les conditions sociales du pays d'accueil** :

– navires ayant accès au **cabotage maritime national** et assurant un service de cabotage continental et de croisière **d'une jauge brute de moins de 650** ;

(1) Décret n° 99-195 du 16 mars 1999 relatif à l'application des conditions de l'État d'accueil conformément au règlement (CEE) du Conseil n° 3577/92 du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).

(2) Catherine Beaubatie, Rapport fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports (n° 728), Assemblée nationale, 28 mars 2013, p.19.

(3) Loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports.

– navires ayant accès au **cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles**, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre État ou à partir d'un autre État ;

– navires utilisés pour fournir une **prestation de service** réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.

B. LES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LA PROPOSITION DE LOI

Pour lutter contre le dumping social, le **a) du 1° de l'article 9** complète l'article L. 5561-1 du code des transports pour prévoir **que les conditions sociales du pays d'accueil s'appliquent**, non seulement aux navires « *utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales* », mais encore à ceux qui sont utilisés pour fournir « *une prestation de service se rapportant à une installation ou à un dispositif mis en place dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental définis par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le 10 décembre 1982* ».

Toutefois, il ne faut pas que l'application des règles « Pays d'accueil » aboutisse à des situations ubuesques. C'est pourquoi le **b) du 1° de l'article 9** modifie également l'article L. 5561-1 du code des transports, de manière à exclure de l'application des dispositions « *Pays d'accueil* » les « *navires de construction traditionnelle participant à des manifestations nautiques* ».

II. PRISE EN COMPTE DES NOUVELLES FORMES DE PROPRIÉTÉ OU D'EXPLOITATION DES NAVIRES

Les **3° à 6° de l'article 9** modifient les articles du code des transports définissant les conditions sociales du pays d'accueil pour **prendre en compte les nouvelles formes de propriété ou d'exploitation des navires** (comme, par exemple, le développement des sociétés *shipmanagement*).

Pour ce faire, ils accolent les termes « *l'employeur ou la personne faisant fonction* » au terme « *armateur* » dans l'ensemble des articles du titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports. Sont concernés :

- l'article L. 5562-2, relatif au contrat de travail ;
- l'article L. 5562-3, relatif aux congés ;
- l'article L. 5563-2, relatif à la déclaration des accidents survenus à bord ;
- les articles L. 5566-1 et L. 5566-2 relatifs aux sanctions pénales applicables en cas de non-respect des dispositions « Pays d'accueil ».

Par ces modifications, votre rapporteur **ne cherche pas à introduire le *shipmanagement*** en droit français, **pour les navires battant pavillon français**, mais seulement à clarifier la rédaction des dispositions « Pays d'accueil » de manière à assurer leur pleine et entière applicabilité et à éviter les recours contentieux.

III. RENFORCER LE CONTRÔLE DES DISPOSITIONS « PAYS D'ACCUEIL »

Le 7^o de l'article 9 complète le titre VI du livre V de la cinquième partie du code des transports en y ajoutant un chapitre relatif aux modalités de constatation des infractions, de manière à renforcer l'applicabilité des dispositions « Pays d'accueil ». Un chapitre relatif aux sanctions pénales applicables avait déjà été introduit dans le code des transports par l'article 23 de la loi du 28 mai 2013.

Ce nouveau chapitre comporte trois articles. L'article L. 5567-1 prévoit que **les infractions** aux dispositions « Pays d'accueil » sont **constatées par les agents mentionnés aux articles L. 5548-3 et L. 5222-1** du code des transports, c'est-à-dire :

- les inspecteurs et contrôleurs du travail ;
- les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer ;
- les officiers et agents de police judiciaire ;
- les commandants ou commandants en second des bâtiments de l'État et les chefs de bord des aéronefs de l'État ;
- le délégué à la mer et au littoral ;
- les inspecteurs de l'environnement et les agents publics commissionnés et assermentés des parcs nationaux, des parcs naturels marins et des réserves naturelles marines ;
- les agents publics commissionnés à cet effet par décision du directeur interrégional de la mer et assermentés ;
- les capitaines des navires à bord desquels les délits ont été commis.

Les pouvoirs dont disposent les inspecteurs et contrôleurs du travail et les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont définis par l'article L. 5548-1 du code des transports et l'article L. 5548-3-1 du même code (créé par l'article 6) :

– ils peuvent demander à l’employeur, ainsi qu’à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d’un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin ;

– ils peuvent aussi se faire accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent.

L’article L. 5567-1-1 créé par l’article 9 **définit les modalités de l’échange d’informations** entre les différentes personnes participant au contrôle des dispositions « Pays d’accueil ».

Enfin, l’article L. 5567-2 prévoit que l’autorité maritime peut, pour pouvoir procéder aux contrôles nécessaires, **mettre en demeure** l’armateur, l’employeur ou la personne faisant fonction **de mettre le navire à quai dans le port** qu’elle désigne dans un délai maximal de vingt-quatre heures dans les cas suivants :

– manquement aux formalités administratives prévues par le titre « Pays d’accueil » ou par les mesures prises pour son application ;

– s’il est fait obstacle aux missions des agents de contrôle ;

– **non-présentation** des documents devant être tenus à la disposition de ces agents.

*

* *

La Commission adopte l’amendement rédactionnel CD77 rectifié du rapporteur.

En conséquence, l’article 9 est ainsi rédigé.

Article 9 bis (nouveau)

Assurer l’avenir de l’ENIM : demande de la remise d’un rapport sur la question au Parlement

L’article 9 *bis* est issu de l’amendement CD72 (2^e rectification) de votre rapporteur qui, pour des raisons de cohérence rédactionnelle, a choisi **de déplacer le 3 du II de l’article 11** à la fin du chapitre III du titre I^{er}, qui rassemble l’ensemble des mesures destinées à renforcer l’employabilité des gens de mer et leur protection.

L’article 9 *bis* prévoit la **remise d’un rapport** au Parlement par le Gouvernement sur les **axes possibles d’adaptation du régime de protection sociale des marins**. En effet, tous s’accordent aujourd’hui à dire que l’ENIM est un maillon fragile du système de protection sociale des marins et qu’il est **urgent** d’engager une réflexion sur la manière d’assurer son avenir. Ce rapport doit être

établi par le Conseil supérieur des gens de mer, dont votre rapporteur souhaite ici saluer le rôle.

Les axes d'adaptation sur lesquels le rapport fera le point doivent avoir pour objectif **d'accroître l'attractivité du métier de marin** et la **compétitivité** des entreprises. Ce rapport doit prendre en compte, d'une part, **l'évolution générale du système de protection sociale français** et son financement et, d'autre part, **les attentes et les besoins** des gens de mer.

*

* *

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

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

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

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

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

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

La Commission adopte l'amendement.

Après l'article 9

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

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

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

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

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

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

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

La Commission rejette l'amendement.

CHAPITRE IV

Renforcer l'attractivité du pavillon français

(Division et intitulé nouveaux)

Tout navire français doit être immatriculé (cf. article 1 *ter*). L'immatriculation permet l'inscription sur l'un registres du pavillon français : « premier registre », registre international français (RIF), registre de Wallis et Futuna, ... Selon les registres, les règles juridiques applicables aux marins ou aux navires peuvent être différentes.

Les navires immatriculés au premier registre représentent le tiers de la flotte sous pavillon français et 85 % du total des marins du commerce français. Il s'agit surtout de transbordeurs et de vedettes à passagers, qui assurent des relations de cabotage et de navires de services auxiliaires ⁽¹⁾.

Les navires immatriculés au RIF représentent un nombre d'emplois français bien moindre, du fait des modalités spécifiques de composition des équipages ⁽²⁾, mais il s'agit d'un pavillon qui représente une plus grande partie de la flotte de commerce française. Il a été créé en 2005 pour permettre à la France de se défendre plus efficacement dans la concurrence internationale. Dans la lignée des mesures déjà prises par le passé, les articles 10 et 10 *bis* visent à renforcer son attractivité.

Par ailleurs, l'article 12 propose pour sa part une mesure permettant de renforcer la compétitivité des ferries immatriculés au premier registre et des navires de croisière (dont certains sont immatriculés au registre de Wallis et Futuna) en levant les obstacles à l'installation de casinos à bord.

Avant l'article 10

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

(1) <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Registres-d-immatriculation.html>.

(2) Article L. 5612-3 du code des transports.

Article 10

(articles L. 5611-2 et L. 5611-3 du code des transports)

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

L'article 10 est issu de l'amendement CD96 de votre rapporteur, qui procède à une réécriture globale. Cet amendement fait évoluer les mesures initialement prévues par **les I à III de l'article 10** pour tenir compte des résultats du processus de concertation qui a eu lors des auditions réalisées à l'Assemblée nationale dans le cadre de la préparation du rapport sur ce projet de loi.

Par ailleurs, la mesure prévue par **le IV l'article 10** est transférée dans un article additionnel après l'article 10, par l'amendement CD97.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

Le registre international français (RIF) a été créé par **loi du 3 mai 2005** ⁽¹⁾ pour renforcer la compétitivité des armements français et soutenir l'emploi maritime. Il avait vocation à remplacer le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises dont la création en 1987 ⁽²⁾ n'avait permis ni d'enrayer le processus de dépavillonnement des navires français ni d'accroître le nombre de navigants français ⁽³⁾.

La mise en place du RIF a permis de **stabiliser la flotte française affectée au transport** en nombre de navires et, dans une moindre mesure, de stabiliser le nombre d'emplois de marins français embarqués ⁽⁴⁾. Au 1^{er} juillet 2015, **300 navires totalisant 4 708 997 UMS étaient immatriculés au RIF et répartis de la manière suivante :**

– 199 navires de travaux et services maritimes représentant 329 934 UMS (dont 98 navires de plus de 100 UMS) ;

– 73 navires de transport de plus de 100 UMS, représentant 4 376 454 UMS ;

– 28 navires de plaisance professionnelle.

(1) Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

(2) Décret n° 87-190 du 20 mars 1987 relatif à l'immatriculation et à l'armement des navires dans le territoire des terres australes et antarctiques françaises créant le registre TAAF.

Sur les 292 navires immatriculés au RIF au 1^{er} janvier 2015, 82 navires provenaient du registre TAAF, 15 du premier registre et 195 étaient entrés directement au RIF selon les statistiques de la flotte de commerce sous pavillon français pour janvier 2015 publiées par la mission de la flotte de commerce du MEDDE.

(3) Henri de Richemont, Rapport fait au nom de la commission des affaires économiques et du plan sur la proposition de loi de MM. Henri de Richemont, Josselin de Rohan, Jacques Oudin, Patrice Gélard, Lucien Lanier et Yannick Texier, relative à la création du registre international français, Sénat, 3 décembre 2003, p. 16.

(4) Arnaud Leroy, Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français, Paris, 23 octobre 2013, p. 18-19.

Les navires de transport du RIF constituent 97 % du port en lourd de la flotte de transport sous pavillon français et 83 % de la jauge brute ⁽¹⁾. La **plupart des navires de commerce sont immatriculés au RIF**, comme l'indique le tableau suivant :

**RÉPARTITION DES NAVIRES DES FLOTTES DE TRANSPORT ET DE SERVICES MARITIMES
PAR REGISTRE D'IMMATRICULATION**

Nombre de navires immatriculés au 1 ^{er} juillet 2015	1 ^{er} registre	RIF	Wallis Futuna	et Polynésie française	Nouvelle Calédonie
Flotte de transport (navires de plus de 100 UMS)					
Flotte pétrolière	5	35	0	0	1
Navires de charge	9	33	0	18	2
Navires à passagers	49	5	7	9	3
Flotte de services maritimes					
Navires spécialisés	1	21	0	0	0
Navires de services offshore	2	65	0	0	0
Autres navires de services maritimes	28	8	0	0	0
Total	98	160	6	27	3

Source : Statistiques : flotte de commerce sous pavillon français, juillet 2015, mission de la flotte de commerce – Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

En matière fiscale, l'immatriculation au RIF permet de bénéficier, en plus des avantages accordés à l'ensemble des navires battant pavillon français – comme la taxe au tonnage ⁽²⁾ –, de l'exonération du droit annuel de francisation et de navigation et de l'exonération de TVA et de droits de douane pour certains biens.

Elle permet également de bénéficier d'une **réduction des cotisations sociales patronales** versées pour les membres des équipages résidant en France ⁽³⁾ (ce qui n'est cependant pas spécifique au RIF).

De plus, les marins embarqués sur des navires immatriculés au RIF sont **exonérés de l'impôt sur le revenu** ⁽⁴⁾.

Par ailleurs, en application de l'article L. 5612-3 du code des transports, les navires immatriculés au RIF peuvent **employer jusqu'à 65 % marins qui ne sont pas des ressortissants communautaires**. Ce pourcentage passe à 75 % s'ils ne bénéficient pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur

(1) Statistiques : flotte de commerce sous pavillon français, juillet 2015, mission de la flotte de commerce – Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, p. 52.

(2) La « taxe au tonnage » constitue une modalité spécifique de calcul de l'impôt sur les sociétés définie par l'article 209-0 B du code général des impôts.

(3) Tous les navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale sont exonérés de la contribution au régime d'assurance vieillesse à l'ENIM (article L. 5553-11 du code des transports) et de la contribution à la caisse générale de prévoyance, qui couvre le risque « Maladie, accident, invalidité, maternité et décès » (second alinéa de l'article L. 43-1 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance). De plus, parmi ces navires, les navires à passagers sont exonérés des cotisations d'allocations familiales et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi pour leurs marins (article 137 de la loi n° 2006-1666 du 21 décembre 2006 de finances pour 2007).

(4) Article 81 A du code général des impôts.

acquisition. Ces navigants peuvent être recrutés par l'intermédiaire d'une entreprise de travail maritime (dite société de « *manning* ») installée à l'étranger, agréée par l'État où elle est établie.

Les **règles applicables à ces marins** en matière de droit social et de droit du travail sont **plus souples** que celles applicables aux marins français. En matière de sécurité sociale, c'est le régime du pays de résidence qui s'applique à eux. Le salaire minimum applicable est par ailleurs fixé à un niveau inférieur au SMIC ⁽¹⁾.

Enfin, pour faciliter les démarches administratives des armateurs, un **guichet unique du RIF** a été mis en place, pour les formalités d'immatriculation et de francisation.

II. UN ÉLARGISSEMENT DU RIF SOUHAITABLE

Malgré la réussite du RIF, la **crise qui s'est installée à partir de 2008** a exacerbé la concurrence entre les États et on a pu constater une réduction du nombre de navires à passagers et de navires de charge d'une jauge brute supérieure à 100 tonnes brutes immatriculés au premier registre et au RIF ⁽²⁾.

C'est pourquoi le **rapport « Osons la mer »** proposait d'« *adapter la loi relative au RIF et ses décrets d'application pour étendre le champ de cette immatriculation à toutes les exploitations ouvertes à la concurrence internationale et sur lesquelles les navires français immatriculés au premier registre ne sont pas présents* » (proposition n° 7) ⁽³⁾.

Cette mesure **renforcerait l'attractivité et la compétitivité** du RIF pour les armateurs. Elle pourrait également permettre de **développer l'emploi de marins français** dans des secteurs où les marins de premier registre sont absents, par exemple pour la pêche au thon tropical.

Aujourd'hui, tous les navires ne peuvent pas être immatriculés au RIF et **l'article L. 5611-2** du code des transports fixe une liste limitative des navires concernés :

– navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;

– navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

(1) Arrêté du 21 décembre 2005 portant application de l'article 13, dernier alinéa, de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français et fixant les montants minimaux des rémunérations des navigants.

(2) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, Paris, 23 octobre 2013, p. 18-19.

(3) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, Paris, 23 octobre 2013, p. 36.

L'article L. 5611-3 définit quant à lui la liste des navires qui **ne peuvent être immatriculés au RIF** :

– navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;

– navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières figurant sur une liste fixée par voie réglementaire ;

– navires exploités exclusivement au cabotage national ;

– navires d'assistance portuaire (et notamment les navires affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage) ;

– navires de pêche professionnelle.

Apportant une traduction législative à la proposition n° 7 du rapport « *Osons la mer* », le **1° de l'article 10** modifie l'article L. 5611-2 du code des transports pour :

– faire passer de 24 à 15 mètres la taille à partir de laquelle les navires de plaisance professionnelle peuvent être immatriculés au RIF ;

– ouvrir le RIF à la grande pêche en prévoyant que « *les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire* » peuvent y être immatriculés.

En conséquence, le **2° de l'article 10** modifie l'article L. 5611-3 du code des transports pour exclure les navires armés à la grande pêche de la liste des navires qui ne peuvent être immatriculés au RIF.

*

* *

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

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

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

La Commission adopte l'amendement.

En conséquence, l'article 10 est ainsi rédigé.

Article 10 bis (nouveau)

(article L. 5612-3 du code des transports)

Permettre le calcul de la proportion de marins communautaires à l'échelle de la flotte sous RIF

L'article 10 *bis* est issu de l'amendement CD97 du rapporteur, qui procède au déplacement et à la réécriture des dispositions prévues initialement par le IV de l'article 10.

I. EXIGENCE DE L'EMPLOI D'UNE PROPORTION MINIMALE DE MARINS COMMUNAUTAIRES

L'article L. 5522-1 du code des transports dispose que l'équipage d'un navire « doit comporter une proportion minimale de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail, fixée par arrêté du ministre chargé de la mer du code des transports ». Cette proportion minimale concernait auparavant les seuls marins français. Elle constitue l'une des **conditions permettant d'assurer l'existence du « lien substantiel entre l'État et le navire »** permettant au navire de battre pavillon français, conformément à l'article 91 de la convention de Montego Bay⁽¹⁾. Elle vient en complément des conditions de propriété posées par les articles 219 et 219 *bis* du code des douanes pour la francisation des navires (cf. article 1^{er} *bis*).

Les règles relatives à cette proportion minimale sont fixées avec plus de précision pour les **navires immatriculés au RIF**, par l'article L. 5612-3 du code des transports. Elle est fixée à **35 %** et est calculée sur **fiche d'effectif minimal** définie par l'article L. 5522-2 du code des transports⁽²⁾. De plus, pour les navires qui ne bénéficient pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition, elle passe à **25 %**.

II. POSSIBILITÉ DE PROCÉDER À CE CALCUL À L'ÉCHELLE DE TOUTE LA FLOTTE SOUS RIF

La proposition n° 3 du **rapport « Osons la mer »** incitait à « *Aller vers la création de rôles d'entreprise* » de manière à favoriser la gestion de la main-d'œuvre et le passage des navigants d'un navire à l'autre et à simplifier les formalités déclaratives⁽³⁾.

(1) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982.

(2) Le II de l'article L. 5522-2 du code des transports dispose que : « la fiche d'effectif minimal désigne le document par lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et des mesures nationales prises pour leur application. »

(3) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, Paris, 23 octobre 2013, p. 31.

Les **modifications apportées à l'article 2** suite aux consultations menées dans le cadre de la préparation du rapport ont conduit au remplacement de cette réforme par la création du « *permis d'armement* » et de l'« *état des services* » (cf. articles 2 à 2 *ter*).

Il a alors été **nécessaire d'adapter la mesure initialement prévue** par le IV de l'article 10 à **cette évolution** et c'est pourquoi l'article 10 bis procède à une modification de l'article L. 5612-3 du code des transports sans se référer désormais au rôle d'entreprise.

Par ailleurs, pour tenir compte des observations qui ont été formulées au cours des auditions, le **périmètre de la mesure** a été limité aux navires sous RIF.

Dans cette perspective, l'article 10 *bis* modifie l'article L. 5612-3 pour prévoir que le respect de l'obligation d'employer, selon les cas, 25 % ou 35 % de ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail « *peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur* ».

Par ailleurs, l'article 10 *bis* modifie le premier alinéa de l'article L. 5612-3 pour préciser que la proportion minimale concerne les « *marins membres de l'équipage* ». En effet, la réforme du rôle d'équipage prévue par l'article 2 est susceptible de faire évoluer la notion d'équipage et l'inclusion des gens de mer non marins dans l'équipage poserait alors problème pour l'interprétation du premier alinéa de l'article L. 5612-3 (dans sa rédaction actuelle, ce dernier mentionne seulement les « *membres de l'équipage* »).

*

* *

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

Article 11

Demande de rapports

L'article 11 demandait dans sa rédaction originelle la remise au Parlement par le Gouvernement de cinq rapports. Il a été supprimé par l'amendement CD74 de votre rapporteur.

L'une des dispositions (le rapport sur l'avenir de l'ENIM) a été **déplacée** au chapitre III du présent titre, pour des raisons de cohérence rédactionnelle (cf. article 9 *bis*).

Les autres ont été **supprimés**, en concertation avec le Gouvernement. Il s'agit :

– de la revue générale de l'ensemble des textes applicables aux navires qui devait être réalisée pour en simplifier la présentation et le contenu et éliminer des textes réglementaires les dispositions qui, devant normalement avoir pour objet la traduction en droit français des conventions internationales et des normes européennes, excèdent cet objet et, de ce fait, ont un effet négatif sur la compétitivité des entreprises maritimes françaises ;

– du rapport sur l'état d'avancement de l'application des dispositions réglementaires relatives aux normes de l'État d'accueil ;

– du rapport sur la possibilité de faire évoluer le cadre réglementaire applicable aux établissements sportifs ou de loisirs dont les activités peuvent entrer en concurrence avec des activités de navires de plaisance à utilisation commerciale ou de transports de passagers ;

– du rapport sur la mise en œuvre des mesures récentes concernant l'adaptation de la réglementation concernant les navires conchylicoles.

*

* *

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

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

Article 12

(article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure)

Autoriser les jeux de hasard sur les ferries et tous les navires de croisière

L'article 12 a fait l'objet d'un amendement CD75 de votre rapporteur, qui, pour des raisons de cohérence rédactionnelle, a déplacé son II au début du chapitre V du présent titre (cf. article 12 *bis*).

Le I n'a, quant à lui, pas été modifié en commission. Il s'inscrit dans la lignée de la proposition n° 8 du rapport *Osons la mer*, qui visait à assouplir les conditions dans lesquelles des casinos peuvent être installés à bord des navires.

I. DES CASINOS AUTORISÉS À BORD DES NAVIRES IMMATRICULÉS AU RIF DEPUIS 2005

L'article 32 de la loi RIF du 3 mai 2005⁽¹⁾ a inséré dans la loi du 15 juin 1907 réglementant le jeu dans les cercles et les casinos des stations balnéaires, thermales et climatériques des articles 1^{er}-1 et 2-1 permettant l'installation de casinos à bord des navires immatriculés au RIF.

Ces deux articles ont été abrogés et partiellement codifiés à l'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure par une ordonnance du 12 mars 2012⁽²⁾.

Le premier alinéa de l'article L. 321-3 dispose que « *l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard* » peut être accordée « **aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers** » si ces navires remplissent **trois conditions cumulatives** :

- ne pas assurer de lignes régulières ;
- être immatriculés au registre international français ;
- effectuer des croisières de plus de quarante-huit heures.

L'article L. 321-3 prévoit que cette autorisation est **accordée par un arrêté du ministre de l'intérieur** qui en fixe la durée et détermine la nature des jeux de hasard autorisés, leur fonctionnement, les missions de surveillance et de contrôle, les conditions d'admission dans les salles de jeux et les horaires d'ouverture et de fermeture.

De plus, il pose **deux limites** à l'accès aux casinos en indiquant qu'ils « *ne sont ouverts que dans les eaux internationales* » et qu'ils « *ne sont accessibles qu'aux passagers majeurs titulaires d'un titre de croisière* ».

Enfin, il précise que, « *dans l'enceinte du casino, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publiques* ».

II. UNE AUTORISATION DES CASINOS À BORD DES NAVIRES IMMATRICULÉS À WALLIS-ET-FUTUNA TRÈS RÉCENTE

L'autorisation d'ouvrir des casinos était limitée aux navires immatriculés au RIF alors que **tous les paquebots de croisière ne sont pas immatriculés au RIF** : par exemple, certains sont immatriculés à Wallis-et-Futuna.

(1) Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français.

(2) Ordonnance n° 2012-351 du 12 mars 2012 relative à la partie législative du Code de la sécurité intérieure.

C'est pourquoi le **rapport Osons la mer**, qui rappelait que « *presque partout ailleurs dans la flotte mondiale concernée, les casinos embarqués sont autorisés* », proposait, pour permettre aux paquebots de croisière français de faire face à la **concurrence internationale**, d'élargir les dispositions de la loi autorisant les casinos embarqués aux navires immatriculés à Wallis et Futuna (proposition n° 8) ⁽¹⁾.

Cette demande a été récemment exaucée par **l'article 53 de la loi du 14 octobre 2015** d'actualisation du droit des outre-mer ⁽²⁾.

Cet article modifie **l'article L. 346-2 du code de la sécurité intérieure**, relatif à l'adaptation à Wallis-et-Futuna des articles du code de la sécurité intérieure qui lui sont rendus applicables. Dans ce cadre, l'article L. 346-2 prévoit qu' « *il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre des îles Wallis et Futuna, pour des croisières de plus de quarante-huit heures, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés, où sont pratiqués certains jeux de hasard* ».

III. LA NÉCESSITÉ D'ALLER PLUS LOIN POUR PERMETTRE AUX NAVIRES À PASSAGERS DE LUTTER CONTRE LA CONCURRENCE INTERNATIONALE

Le I de l'article 8 propose **d'élargir davantage la portée de l'autorisation d'ouvrir des casinos** en supprimant dans le premier alinéa de l'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure :

- la référence à un registre d'immatriculation précis ;
- la mention d'une durée minimale de croisière ;
- l'indication selon laquelle les navires concernés ne doivent pas assurer de lignes régulières.

Il prévoit ainsi que l'autorisation d'ouvrir des casinos peut être accordée à tous les navires de commerce transporteurs de passagers, quel que soit leur registre d'immatriculation. Il vise ainsi **l'ensemble des navires de croisière**, quel que soit leur registre d'immatriculation, **mais aussi les ferries**. En effet, ceux-ci doivent parfois faire face à la concurrence de navires immatriculés dans d'autres pays de l'Union européenne qui ont l'autorisation d'exploiter des machines à sous.

Les modifications proposées par votre rapporteur ne signifient pas pour autant qu'il souhaite que des casinos avec roulette et tables de baccara soient installés sur les ferries. En effet, l'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure prévoit que l'arrêté autorisant l'ouverture d'un casino détermine la nature des jeux de hasard autorisés et dans, ce cas, cet arrêté peut simplement prévoir l'installation de machines à sous.

(1) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, Paris, 23 octobre 2013, p. 36-37.

(2) Loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer.

*

* *

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

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

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

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

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

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

paramètre d'attractivité économique important, comme le savent les élus des communes hébergeant un casino.

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

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

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

L'amendement CD71 est retiré.

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

Elle adopte ensuite l'article 12 ainsi modifié.

CHAPITRE V

Renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité

(Division et intitulé nouveaux)

Le rapport *Osons la mer* proposait de « *prendre sans attendre une disposition législative autorisant l'embarquement à bord des navires français des gardes privés pour lutter contre la piraterie* » (proposition n° 6)⁽¹⁾. Dans cette perspective, votre rapporteur avait proposé des mesures dans le cadre de **l'article 4 et du II de l'article 12** de la présente proposition de loi.

L'article 4 et le II de l'article 12 ont été **supprimés** par les amendements CD31 et CD75 de votre rapporteur, de manière à **regrouper** les articles relatifs aux questions de sûreté et de sécurité au sein d'un chapitre spécifique du titre I^{er}, qui a été créé par l'amendement CD76.

Le II de l'article 12 **prolonge le délai** pendant lequel une société privée de protection des navires peut bénéficier **d'une autorisation d'exercice provisoire**. Il est devenu **l'article 12 bis**, du fait de l'adoption de l'amendement CD76 de votre rapporteur.

(1) Arnaud Leroy, *Rapport sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, Paris, 23 octobre 2013, p. 36.

Votre rapporteur avait déposé l'amendement CD3 qui procédait au déplacement et à la réécriture de l'article 4 et devait **permettre de recourir à des sociétés privées de protection des navires dans des zones** définies par décret où des **menaces d'actes de terrorisme** sont encourues par les navires. Toutefois, cet amendement a été **retiré** de manière à ce qu'un travail permettant d'aboutir au dispositif le plus opérationnel possible puisse être effectué en concertation avec le Gouvernement (cf. article 4).

Enfin, ce chapitre accueille l'article 17 de la proposition de loi, consacré à l'établissement d'une **flotte à caractère stratégique** permettant d'assurer pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise, et qui a été déplacé par l'amendement CD32 de votre rapporteur. Il s'agit désormais de **l'article 12 ter**.

Article 12 bis (nouveau)

(article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure)

Prolonger le délai pendant lequel une société privée de protection des navires peut bénéficier d'une autorisation d'exercice provisoire

L'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure dispose que, pour obtenir l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires doivent justifier auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification dont le contenu est défini par voie réglementaire.

Cet article prévoit également que, si l'entreprise n'a pas encore exercé d'activité de protection des navires, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui **délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois**, après avoir vérifié qu'elle s'était engagée dans une démarche de certification.

Dans le cadre des **ateliers de la croissance bleue**, votre rapporteur a été informé du fait que le processus d'obtention de cette certification prenait en général plus de six mois.

C'est pourquoi **l'article 12 bis** (qui reprend les dispositions du II de l'article 12) modifie l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure pour **faire passer de six à douze mois le délai maximal** pendant lequel une autorisation d'exercice provisoire peut être délivrée à une société privée de protection des navires.

*

* *

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

Article 12 ter (nouveau)

(article L. 2213-9 [nouveau] du code de la défense)

Établir une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise

Le présent article additionnel vise à ce que les navires battant pavillon français puissent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer, en temps de crise, la sécurité des approvisionnements de toute nature et de compléter les besoins des forces armées. Un certain nombre de marins nationaux pourraient être affectés à cette flotte en tant que de besoin. Une telle évolution trouverait tout son sens dans le cadre d'une politique déterminée en faveur du pavillon français.

La Marine nationale utilise régulièrement des navires de commerce, qui peuvent être affrétés pour des tâches de logistique militaire, en dehors de toute situation de crise, ou dans des opérations nécessitant la projection de forces armées à l'extérieur du territoire.

Selon les informations transmises à votre rapporteur par la Marine nationale, les objectifs du présent article seraient déjà en majeure partie couverts par plusieurs dispositifs différents : la flotte auxiliaire occasionnelle, la force maritime de complément et le recours classique aux marchés publics.

La flotte auxiliaire occasionnelle (FAO) est une flotte de soutien logistique. Le navire et son équipage conservent leur statut civil mais ils peuvent être affrétés ou réquisitionnés pour des missions de soutien ou de transport. La FAO a été créée en 1985 par une décision du chef d'état-major des armées et demeure en vigueur. Elle regroupe les navires de commerce non militarisés susceptibles d'être mis à la disposition des armées en temps de paix mais plus spécifiquement en temps de crise.

La force maritime de complément (FMC) vise à accroître, en cas de crise ou de conflit, les moyens de la Marine nationale pour l'exécution de missions de défense maritime du territoire, de protection de la navigation commerciale ou de toute autre mission à caractère militaire. L'équipage est alors placé sous statut militaire. L'activation de cette force relève d'un décret pris en conseil des ministres.

Au cours des crises récentes, ni la FAO ni la FMC n'ont été activées. Les affrètements nécessaires se sont déroulés dans le cadre des marchés publics et les opérations se sont bien déroulées.

Par ailleurs, les articles L. 2213-3 et L. 2213-4 du code de la défense traitent de la réquisition pour les besoins généraux de la Nation. L'article L. 2213-5 dispose que « *les armateurs de nationalité française sont tenus d'assurer les transports maritimes présentant un caractère d'intérêt national. Ces dispositions sont également applicables aux armateurs de nationalité étrangère de navires battant pavillon français.* » Ce sont les grands principes du transport

maritime à caractère d'intérêt national (TRAMIN) qui ont été fixés par la dernière loi n° 96-151 du 26 février 1996 dite « loi TRAMIN ». En application de l'article L. 2213-7, les conditions dans lesquelles s'effectuent ces transports maritimes « sont déterminées d'un commun accord entre le ministre utilisateur et l'armateur intéressé, après avis du ministre des transports. Cet accord règle, le cas échéant, le remboursement des frais supplémentaires spécialement et raisonnablement engagés par l'armateur pour mettre le ou les navires à la disposition du ministre utilisateur à la date et au lieu prescrits. L'accord précise dans quelles conditions l'utilisation du navire pendant un transport d'intérêt national peut être soumise à des instructions du ministre utilisateur dérogeant aux règles normales d'exploitation et, pour les besoins de la défense nationale, aux conditions applicables en matière de nationalité des équipages. »

Votre rapporteur estime toutefois nécessaire, compte tenu notamment de l'évolution récente des conflits à l'échelle du globe, de prévoir un nouveau dispositif d'envergure, et de niveau législatif, qui permettrait d'assurer les approvisionnements stratégiques. Il convient notamment de rappeler que les navires de commerce utilisés sont, jusqu'à présent, restés à l'abri des conflits et que le dispositif de la FMC est daté (un projet de loi avait été déposé en 1990 sur la FMC mais il n'a jamais été discuté). Enfin, le recul de notre flotte de commerce impose de prendre conscience que notre pays pourrait se trouver en difficulté s'il avait à affréter des navires de commerce pour assurer le transport des troupes ou du matériel, les navires aptes à la projection des forces étant spécifiquement touchés par ce recul.

*

* *

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

Après l'article 12

La commission aborde l'amendement CD3 du rapporteur.

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

conscience que cet amendement n'est pas finalisé puisque des discussions restent en cours à ce sujet, notamment avec la marine nationale. Mais il me paraît important que nous avançons rapidement sur la question.

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

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

L'amendement CD3 est retiré.

La Commission étudie l'amendement CD37 du rapporteur.

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

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

Il introduit, par ailleurs, une nouvelle assiette de l'obligation faisant référence au respect des proportions correspondant aux importations, ce qui est en contradiction avec l'assiette de l'obligation de capacité définie au 1° de l'article 60 de la loi de transition énergétique, qui porte sur les mises à la consommation. Il introduit, de plus, des obligations spécifiques pour les seuls assujettis recourant aux contrats de couverture – non seulement une double obligation de capacité de transport de brut et de produits mais aussi une obligation de recourir à des navires de petite taille. Ces dispositions ne sont pas imposées et ne peuvent l'être aux

assujettis qui possèdent ou affrètent des navires. En effet, si ces derniers se libèrent de leur obligation en recourant à l'affrètement par leur propre besoin de transport, il n'est pas justifiable de leur imposer de transporter du pétrole brut et des produits pétroliers, qui plus est dans une proportion définie.

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

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

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

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

L'amendement CD37 est retiré.

TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

Article 13

(article L. 2 du code rural et de la pêche maritime)

Compléter les finalités de la politique des pêches et de l'aquaculture

Le présent article vise à renforcer la place de l'aquaculture dans la définition générale des objectifs de la politique en faveur de l'agriculture, de l'alimentation et de la pêche maritime (livre préliminaire du code rural et de la pêche maritime, articles L. 1 et L. 2).

Votre rapporteur souligne la faible visibilité de l'aquaculture en France et rappelle une nouvelle fois les difficultés du secteur à exister dans un environnement normatif qui ne lui est pas adapté ou qui l'omet la plupart du temps. La mention expresse des aquaculteurs ainsi qu'une définition rigoureuse de l'aquaculture doivent permettre de régler une partie des difficultés rencontrées par les professionnels. Il convient par ailleurs de mentionner l'importance que revêt, pour ces derniers, le fait de se voir reconnus en tant que secteur d'activité explicitement défini par la loi.

I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

L'article 13 de la proposition de loi vise à insérer de nouvelles dispositions au sein de l'article L. 1 du code rural définissant les finalités de « *la politique en faveur de l'agriculture et de l'alimentation, dans ses dimensions internationale, européenne, nationale et territoriale* ». Le 1^o a pour but d'insérer les aquaculteurs dans la finalité relative au soutien du niveau de vie des agriculteurs. Le 2^o vise à intégrer l'aquaculture dans les dispositions portant sur le soutien à la recherche, à l'innovation et au développement, en particulier des filières de produits biosourcés et de la chimie végétale. Le 3^o propose d'insérer la filière aquacole dans les dispositions relatives au développement de « *la valeur ajoutée dans chacune des filières agricoles et alimentaires* » et au renforcement de la capacité exportatrice de la France.

II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Il est toutefois apparu préférable à votre rapporteur, compte tenu de l'objet de l'article L. 2 du code rural et de la pêche maritime, qui traite de la politique des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halioalimentaires, d'intégrer de telles dispositions dans l'article L. 2 du code rural et non au sein de l'article L. 1. L'article L. 2 dispose en effet : « *la politique des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halioalimentaires définie à l'article L. 911-2 du présent code concourt à la politique de l'alimentation et au développement des régions littorales, en favorisant la compétitivité de la filière et la mise sur le*

marché de produits de qualité, dans le cadre d'une exploitation durable de la ressource. »

L'article L. 911-2 fixe 7 objectifs à la politique des pêches maritimes : exploitation durable et valorisation des ressources halieutiques qui constituent un patrimoine collectif, développement de la recherche, adaptation aux marchés intérieurs et extérieurs, politique de qualité et d'identification des produits, renouvellement d'une flotte adaptée, développement de l'aquaculture marine, développement d'activités diversifiées au bénéfice de l'économie des régions littorales.

L'amendement CD4 présenté par votre rapporteur et adopté en commission a ainsi inséré les dispositions proposées par l'article 13 au sein de l'article L. 2.

*

* *

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD4 du rapporteur.*

*En conséquence, l'article 13 est **ainsi rédigé**.*

Après l'article 13

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

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

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

M. le rapporteur. Les amendements déposés par Mme Laurence Abeille concernant l'aquaculture empêchent la cohabitation des activités maritimes. En les

adoptant, on ferait mourir une activité en difficulté dans notre pays. De fait, il n'y a pas eu une seule installation de ferme aquacole en France depuis vingt ans.

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

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

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

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

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

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

M. Jean-Yves Caillet. Pour ma part, je pense que l'aquaculture est déjà soumise à une réglementation générale relative aux rejets et effluents dans le

milieu naturel. Comme tous les êtres vivants, les poissons rejettent des déchets, et il ne me semble pas réaliste de songer à les en empêcher en exigeant une absence totale de rejets et effluents des fermes aquacoles.

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

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

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

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

M. Guy Bailliart. Le partage de l'espace avec les fermes aquacoles est effectivement au cœur de la question, en raison d'une double problématique. D'une part, il y a les produits, notamment des antibiotiques, que l'on y utilise pour traiter les poissons. D'autre part, la charge de nourriture, par les rejets de matière

non assimilée qu'elle entraîne, peut avoir des effets désastreux sur l'environnement. De vastes zones ont ainsi été transformées en déserts.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme Laurence Abeille. Oui.

La Commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

M. le ministre. Avis défavorable.

La Commission rejette l'amendement.

Article 14

(articles L. 653-2 et L. 640-1 du code rural et de la pêche maritime)

Renforcer les mesures en direction du secteur aquacole

L'article 14 s'inscrit dans la même logique que l'article 13 et vise à souligner la place de l'aquaculture et de la conchyliculture au sein de différentes dispositions du code rural et de la pêche maritime.

Il est ainsi proposé (**au 1° de l'article**) d'insérer, au sein du chapitre 3 du titre V du livre VI, consacré à la reproduction et à l'amélioration génétique des animaux d'élevage, dans l'article L. 653-2, un alinéa tendant à ce qu'un décret en Conseil d'État fixe les règles applicables en matière de reproduction et d'amélioration génétique des ressources conchylicoles.

Le 3° de l'article vise à modifier l'article L. 640-1 relatif à la valorisation des produits agricoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer, afin de viser expressément l'aquaculture. Il tend également à souligner la nécessité d'encourager la reprise d'exploitation par de nouveaux exploitants.

Ainsi, la politique conduite dans le domaine de la qualité et de l'origine des produits agricoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer devrait répondre notamment aux objectifs suivants :

« – renforcer le développement des secteurs agricoles, aquacoles, halieutiques, forestiers et alimentaires et accroître la qualité des produits par une segmentation claire du marché ;

– fixer sur le territoire la production agricole, forestière ou alimentaire et assurer le maintien de l'activité économique notamment en zones rurales défavorisées par une valorisation des savoir-faire et des bassins de production ainsi que par l'encouragement à la reprise d'exploitation par de nouveaux exploitants ;

– répartir de façon équitable les fruits de la valorisation des produits agricoles, aquacoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer entre les producteurs, les transformateurs et les entreprises de commercialisation ».

Le présent article comprend **un 2°**, relatif au régime de protection sociale des pêcheurs à pied professionnels, renvoyé par cohérence à l'article 7 (amendement CD6 présenté par votre rapporteur).

La commission a également adopté des amendements d'ordre rédactionnel.

*

* *

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

*Puis elle **adopte** l'article 14 ainsi **modifié**.*

Après l'article 14

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

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

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

M. le rapporteur. Avis défavorable.

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

*La Commission **rejette** l'amendement.*

Article 15

(articles L. 911-1, L. 911-2, L. 912-4, L. 931-2, L. 942-2, L. 946-8 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime)

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

I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Le présent article a plusieurs objets. Il vise à définir clairement l'aquaculture et la conchyliculture (**1° de l'article**) à l'article L. 911-1 du code rural et de la pêche maritime. Il vise également à mieux insérer les problématiques aquacoles dans l'article L. 911-2 du code rural (**2°**), à fixer dans la loi la limite d'âge des membres des conseils des comités des pêches (**3°**), à adapter la réglementation applicable à la pêche scientifique et à la licence européenne de

pêche sur la base des réglementations européennes applicables (4° et 5°), à redéfinir la société de pêche artisanale (6°), ainsi qu'à étendre les pouvoirs des gardes-jurés à la pêche (7°) et les pouvoirs des organisations de producteurs (8°).

● **Le 1° de l'article** vise à définir, au sein de la partie législative du code rural, l'aquaculture et la conchyliculture.

Le 1° ajoute par ailleurs, s'agissant de la définition de la pêche maritime, la capture des animaux et la récolte des végétaux marins sur l'estran (qui est la partie du littoral alternativement couverte et découverte par la mer au cours des marées).

L'aquaculture est un terme générique qui regroupe les activités de production animale ou végétale en milieu aquatique. L'aquaculture est pratiquée en bord de mer (ce sont les cultures marines), dans des rivières ou des étangs. L'aquaculture regroupe des productions de poissons (pisciculture), de coquillages (conchyliculture), de crustacés (astaciculture pour les écrevisses et pénéculture pour les crevettes) et d'algues (algoculture).

L'article L. 911-1 définit actuellement l'aquaculture comme « *l'élevage des animaux marins et la culture des végétaux marins* ».

Il est donc proposé d'indiquer que sont soumis aux dispositions du livre IX du code rural, outre la pêche maritime :

« 2° *L'exercice en général de l'aquaculture, de la pisciculture, des élevages marins et des autres cultures marines, c'est-à-dire les activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales ;*

3° *L'exercice en particulier de la conchyliculture c'est-à-dire les activités d'exploitation du cycle biologique des mollusques bivalves ;*

4° *Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché de leurs produits. »*

La proposition de rédaction est en partie fondée sur la celle du décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines (qui a depuis été abrogé par le décret n° 2014-1608 du 26 décembre 2014 relatif à la codification de la partie réglementaire du livre IX du code rural et de la pêche maritime).

Votre rapporteur a souhaité mettre en avant les principales composantes, en termes économiques notamment, de l'aquaculture.

● **Le 2° de l'article** vise à modifier l'article L. 911-2 du code rural et de la pêche maritime relatif aux grands objectifs de la politique des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halio-alimentaires. Le premier objectif est d'exploiter durablement et de valoriser le patrimoine collectif que constituent les

ressources halieutiques. Il est proposé d'inclure également les écosystèmes marins au sein de la définition de ce patrimoine collectif. Seraient visés les écosystèmes et ressources auxquels la France accède, non seulement dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté et en haute mer, comme le prévoit le code rural dans sa rédaction actuelle, mais également les écosystèmes et les ressources auxquels elle accède sur son littoral. L'intégration des écosystèmes marins constitue une mise en conformité avec l'article 2, point 3, du règlement n° 1380/2013 relatif à la politique commune de la pêche⁽¹⁾ qui prévoit que la politique commune de la pêche met en œuvre une approche écosystémique « *afin de faire en sorte que les incidences négatives des activités de pêche sur l'écosystème marin soient réduites au minimum et vise à faire en sorte que les activités d'aquaculture et de pêche permettent d'éviter la dégradation du milieu marin* ».

Le 2° vise également à distinguer non pas la filière des pêches maritimes et de l'aquaculture, comme le prévoit l'article L. 911-2 actuel, mais les filières des pêches maritimes et de l'aquaculture afin que chaque secteur bénéficie d'une prise en compte spécifique.

Il est également proposé de préciser que le développement de l'aquaculture marine passe par le fait de favoriser l'implantation de nouveaux sites aquacoles. Pour mémoire, votre rapporteur souligne qu'aucune nouvelle ferme piscicole n'a vu le jour depuis 20 ans en France.

• **Le 3° de l'article** propose d'insérer, dans la partie législative du code rural et de la pêche maritime, une disposition qui relève actuellement de la partie réglementaire, selon laquelle les membres des conseils du comité national des pêches, des comités régionaux, ainsi que des comités départementaux et interdépartementaux doivent être âgés de moins de 65 ans révolus à la date de leur élection ou de leur désignation, afin de sécuriser cette disposition juridique (articles R. 912-57 du code rural selon lequel les membres des comités sont âgés de moins de 65 ans lors de leur élection et R. 912-80 selon lequel ne sont éligibles au conseil d'un comité que les personnes âgées de moins de 65 ans). Le statut de l'organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins relève des articles L. 912-1 du code rural et suivants. Ainsi, l'article L. 912-4 dispose que le conseil du comité national est composé de représentants des chefs des entreprises de pêche maritime et d'élevage marin, de représentants des coopératives maritimes, de représentants des organisations de producteurs et de représentants des élevages marins. Il comprend également des représentants des comités régionaux.

Les comités régionaux et les comités départementaux ou interdépartementaux sont, de leur côté, administrés par un conseil composé de représentants des équipages et salariés des entreprises de pêche maritime et

(1) Règlement (UE) n° 1380/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 relatif à la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 1954/2003 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant les règlements (CE) n° 2371/2002 et (CE) n° 639/2004 du Conseil et la décision 2004/585/CE du Conseil.

d'élevage marin et des chefs de ces entreprises, de représentants des coopératives maritimes et de représentants des organisations de producteurs. Les conseils des comités régionaux comprennent également des représentants des comités départementaux ou interdépartementaux.

En outre, participent aux travaux de ces conseils, avec voix consultative, des représentants des entreprises de premier achat et de transformation de la filière.

La disposition du 3° de l'article vise à prévoir que les membres du conseil du comité national, des conseils des comités régionaux, ainsi que des conseils des comités départementaux ou interdépartementaux sont âgés de moins de 65 ans révolus à la date de leur désignation ou de leur élection. Ces dispositions répondent à une demande de la profession.

• **Le 4° de l'article 15** vise à mettre en cohérence l'article L. 921-1 du code rural traitant de la délivrance des autorisations de pêche avec l'article 7, point 1, d du règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾. Cet article 7, point 1, d, traite de la question de la pêche à des fins scientifiques. Les États membres doivent en effet délivrer une autorisation de pêche spécifique à tout navire de pêche de l'Union opérant dans les eaux de l'Union lorsque l'activité constitue une pêche à des fins scientifiques.

Le régime de l'autorisation de la pêche à des fins scientifiques relève actuellement des articles R. 921-76 et suivants du code rural. Les autorisations de pêche sont bien délivrées. Il était toutefois nécessaire d'y faire référence dans la partie législative du code.

• **Le 5° de l'article 15** tend à prévoir dans la partie législative du même code la délivrance de la licence européenne de pêche, afin d'assurer la pleine conformité de notre droit à la réglementation européenne. Cette licence de pêche européenne est définie à l'article D. 923-1 du code rural et de la pêche maritime comme la « *licence qui confère à son détenteur, pour un navire donné, le droit, dans les limites fixées par les réglementations nationale et européenne, d'utiliser une certaine capacité de pêche pour l'exploitation commerciale de ressources aquatiques vivantes* ». Son régime relève des articles R. 921-15 et suivants du code rural.

(1) Règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 847/96, (CE) n° 2371/2002, (CE) n° 811/2004, (CE) n° 768/2005, (CE) n° 2115/2005, (CE) n° 2166/2005, (CE) n° 388/2006, (CE) n° 509/2007, (CE) n° 676/2007, (CE) n° 1098/2007, (CE) n° 1300/2008, (CE) n° 1342/2008 et abrogeant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1627/94 et (CE) n° 1966/2006.

• **Le 6° de l'article 15** propose de modifier la définition de la société de pêche artisanale, actuellement définie à l'article L. 931-2 du code rural et de la pêche maritime comme une :

« société soumise au régime d'imposition des sociétés de personnes ⁽¹⁾ ou une société à responsabilité limitée et dont 100 % des droits sociaux et des droits de vote sont détenus par un ou des pêcheurs qui en assurent en droit la direction et sont embarqués sur le ou les deux navires dont la société est totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, ou qu'elle détient en copropriété avec un armement coopératif ou une société visée à l'article 238 bis HP du code général des impôts agrées dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder dix ans. »

La société de pêche artisanale bénéficie des exonérations fiscales et sociales applicables au pêcheur artisan (rémunération à la part, pour le pêcheur associé embarqué, imposable dans la catégorie des salaires en application de l'article 34 du code général des impôts si la société de pêche artisanale n'a pas opté pour le régime fiscal des sociétés de capitaux, régime social spécifique, exonération de cotisation foncière des entreprises en application de l'article 1455 du code général des impôts, exonération de cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, exonération de taxe sur les salaires comme les armateurs et les sociétés d'armement exerçant une activité de pêche maritime).

Les modifications proposées visent à élargir et assouplir la définition de la société de pêche artisanale afin d'en encourager la constitution. Les objectifs principaux de la création, en 1997, des sociétés de pêche artisanales, étaient la distinction claire entre le patrimoine personnel et le patrimoine de l'entreprise ainsi que la possibilité de constituer un véritable patrimoine professionnel.

Par ailleurs, le schéma classique de financement des navires de pêche artisanale a évolué. Un navire peut appartenir à plusieurs armateurs ou à des investisseurs qui ne sont pas des marins embarqués. Le critère de détention des droits sociaux et droits de vote à hauteur de 100 % par des marins est devenu trop difficile à atteindre. Par ailleurs, l'acquisition des navires ne se fait généralement plus sur une durée de dix ans mais davantage sur une durée de quinze ans. Enfin, certains artisans pêcheurs ne sont qu'exploitants des navires sur lesquels ils embarquent.

Plusieurs modifications sont donc proposées à l'article L. 931-2 du code rural et de la pêche maritime afin de permettre que la société de pêche artisanale puisse :

– être une société de capitaux soumise à l'impôt sur les sociétés (et non plus seulement une SARL ou une société de personnes soumise à l'impôt sur le revenu) ;

(1) Société relevant de l'impôt sur le revenu, sauf en cas d'option pour le régime d'imposition à l'impôt sur les sociétés : société en nom collectif, SARL de famille, entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée.

– être détenue à hauteur d’au moins 50 % par un ou des pêcheurs qui en assurent la direction et sont embarqués ;

– détenir un nombre de navires supérieur à deux ;

– détenir un navire en copropriété avec un armement coopératif dans le cadre d’une accession progressive à la propriété dans un délai maximal de quinze ans (et non plus dix ans) ;

– ou être exploitante d’un navire sur lequel sont embarqués les pêcheurs qui détiennent la moitié du capital de la société de pêche.

La référence au régime des Sofipêche (article 238 *bis* HP du code général des impôts) serait supprimée, ce dispositif ayant été abrogé.

Pourraient ainsi relever de la société de pêche artisanale les SAS.

● Le 7° de l’article 15 vise à étendre les pouvoirs des gardes-jurés, qui sont des personnes privées employées par les organisations professionnelles. Les gardes-jurés des pêches existent depuis le début du dix-neuvième siècle. Ils participent au régime de contrôle et de sanction relatifs au fonctionnement d’une zone de conservation halieutique. L’article L. 942-1 du code rural et de la pêche maritime détaille les agents chargés de la recherche et de la constatation des infractions dans le domaine de la pêche maritime et de l’aquaculture marine, sans préjudice des compétences des officiers et agents de police judiciaire.

L’article L. 942-2 du code rural et de la pêche maritime dispose que « *les gardes jurés et les prud’hommes pêcheurs assermentés sont habilités à rechercher et constater les infractions prévues et réprimées par le présent livre dans le ressort territorial dont ils relèvent* ».

Ils rendent compte à un officier de police judiciaire de toute personne dans l’impossibilité de justifier son identité, ils peuvent donner à tout navire ou engin flottant l’ordre de stopper et relever son matériel de pêche, monter à bord et examiner tous ponts et locaux du navire ou de l’engin flottant (ils ne peuvent toutefois pas le dérouter). Ils ont le droit de requérir directement la force publique.

Ils peuvent également, après en avoir informé le procureur de la République, qui peut s’y opposer, rechercher et constater des infractions à toute heure à bord des navires ou engins flottants et à toute heure dans les halles à marées (article L. 942-4 du code rural et de la pêche maritime).

Toutefois, ils ne peuvent pas procéder à la recherche et à la constatation des infractions, entre huit heures et vingt heures, dans tous les locaux à usage professionnel et à bord des moyens de transport utilisés à des fins professionnelles. Ils ne peuvent pas non plus, en dehors de ces horaires, rechercher et constater des infractions dans ces locaux et installations lorsqu’ils sont ouverts au public ou lorsqu’une activité de transformation, de conditionnement, de

transport ou de commercialisation est en cours (3° et 4° de l'article L. 942-4 du code rural et de la pêche maritime).

Par ailleurs, en application de l'article L. 942-6, ils peuvent vérifier tout document professionnel et recueillir des observations de toute personne. Toutefois, ils ne peuvent procéder à des prélèvements à des fins d'analyse sur les produits ou animaux soumis à leur contrôle (3° de l'article L. 942-6).

Leurs pouvoirs sont donc limités en matière d'aquaculture, tout particulièrement s'agissant de la conchyliculture.

Il est proposé d'étendre les pouvoirs des gardes-jurés et des prud'hommes pêcheurs aux 3° et 4° de l'article L. 942-4 du code rural et de la pêche maritime et au 3° de l'article L. 942-6.

Il convient de souligner que l'article 44 du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, actuellement en cours de première lecture au Sénat, modifie les pouvoirs des gardes jurés ainsi que leur statut. Ces dispositions opèrent un rapprochement avec le statut des gardes-pêche particuliers assermentés en matière de pêche en eau douce (article L. 437-13 du code de l'environnement), qui sont également des personnes privées pouvant effectuer des actes d'enquête. Introduites par amendement gouvernemental, les modifications proposées sont importantes. Ainsi serait introduit un agrément administratif des gardes jurés afin d'exclure les personnes ne présentant pas toutes garanties de moralité et d'honorabilité (examen du bulletin n° 2 du casier judiciaire notamment) ainsi que les professionnels du secteur de la pêche et des élevages marins. Les détails relatifs à l'obtention de l'agrément et à son retrait, à la tenue des gardes jurés et aux conditions d'exercice de leurs missions sont renvoyés à un décret en Conseil d'État. La valeur probante des procès-verbaux d'infraction des gardes jurés serait reconnue, comme pour les autres agents en charge du contrôle. Ils disposeraient d'une compétence de saisine à titre conservatoire (hormis pour les véhicules, navires, engins flottants et pour les sommes d'argent). Ils transmettraient toutes les pièces de la procédure au procureur de la République dans les conditions énoncées à l'article 29 du code de procédure pénale.

• **Le 8° de l'article** vise à accroître les pouvoirs des organisations de producteurs. Il est proposé de décliner dans l'article L. 946-7-1 les dispositions contenues dans l'article L. 912-12-1 du code rural et de la pêche maritime relatives aux sanctions qui doivent être prévues dans les statuts des organisations de producteurs de produits de la pêche et de produits de l'aquaculture.

En effet, ces organisations de producteurs prévoient les sanctions applicables à leurs adhérents en cas de manquement aux règles de gestion durable des sous-quotas définies dans les plans de gestion des efforts de pêche.

Doivent être définies « *des sanctions pécuniaires dont le montant ne peut excéder le chiffre d'affaires de l'expédition maritime au cours de laquelle les manquements commis ont été constatés, ainsi que la possibilité de suspendre ou*

de retirer les autorisations de pêche délivrées aux adhérents de l'organisation en application de l'article L. 921-2 ».

Les intéressés sont avisés au préalable des faits relevés à leur rencontre et des sanctions qu'ils encourent, ainsi que du délai dont ils disposent pour faire valoir leurs observations. Les sanctions ne peuvent être prononcées plus d'un an à compter de la date de constatation des faits.

Pour autant, ces dispositions sont inopérantes dès lors que les organisations de producteurs ne disposent pas expressément de tels pouvoirs de sanction. C'est la raison pour laquelle il est proposé d'introduire les dispositions adéquates au sein d'un nouvel article du code rural à la fin du chapitre VI du titre IV du livre IX. Ainsi, ce nouvel article disposerait que ces organisations peuvent infliger une sanction pécuniaire dont le montant est limité, ainsi que suspendre ou retirer les autorisations de pêche qu'elles délivrent. Les présentes modifications devraient permettre de conforter l'autorité des organisations de producteurs.

II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

L'article 15 a principalement fait l'objet d'amendements de précision et d'amendements rédactionnels présentés par votre rapporteur (CD11, 21, 105, CD14 à CD17). Deux dispositions déjà en vigueur ont également été supprimées.

Il est apparu également à votre rapporteur que la définition proposée pour l'aquaculture et la conchyliculture était trop extensive pour pouvoir figurer au sein de la partie législative du code. Il a donc présenté un amendement (CD8) tendant à indiquer que sont soumis aux dispositions du livre IX, outre la pêche maritime : *« l'exercice de l'aquaculture, c'est-à-dire la conchyliculture, la pisciculture, les élevages marins et les autres cultures marines, qui constituent des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales. Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits. »*

L'amendement CD10 *rect* présenté par votre rapporteur a été adopté en commission afin de remplacer le terme littoral par le terme estran, plus précis s'agissant de l'accès aux ressources et écosystèmes marins, au sein de l'article L. 911-2 modifié.

L'amendement CD13 présenté par votre rapporteur et adopté a clarifié la disposition relative aux membres élus ou désignés des conseils du comité national des pêches, des comités régionaux et des comités départementaux ou interdépartementaux.

L'amendement CD18 présenté par votre rapporteur a été adopté afin de supprimer le 4°, relatif aux autorisations en matière de pêche scientifique, qui était en effet devenu inutile suite à l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2015-1248 du 7 octobre 2015 portant adaptation du code rural et de la pêche maritime au droit de l'Union européenne ⁽¹⁾, dont l'article 4 prévoyait une disposition ayant le même objet.

Le 5° est également prévu par l'article 4 de l'ordonnance du 7 octobre 2015, selon lequel le décret en Conseil d'État relatif aux conditions d'attribution des permis de mise en exploitation des navires de pêche professionnelle précise également les modalités de délivrance de la licence européenne de pêche. L'amendement CD19 de suppression présenté par votre rapporteur a donc été adopté.

Au 6° de l'article 15, le taux de 50 % a été remplacé par le taux de 51 %, afin de maintenir une logique de détention majoritaire des droits sociaux et des droits de vote par un ou des pêcheurs qui assurent la direction de la société de pêche et sont embarqués (amendement CD20 présenté par votre rapporteur). Il est par ailleurs apparu préférable de maintenir le plafond de deux navires détenus par la société de pêche artisanale afin de ne pas créer de distorsion de concurrence par rapport aux autres formes de sociétés de pêche (amendement CD12).

*

* *

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

Puis elle examine l'amendement CD18 du rapporteur.

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

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

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

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

Mme Laurence Abeille. Le code rural et des pêches maritimes prévoit une simple enquête publique de quinze jours lors de l'installation d'une nouvelle ferme aquacole. On peut se demander si cette formalité est suffisante compte tenu de l'impact néfaste que les installations aquacoles peuvent avoir sur l'environnement et sur les autres activités côtières. Il y a deux ans, le Parlement a

(1) Ordonnance prise en application de l'article 21 de la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt. Un projet de loi de ratification devra être déposé dans les trois mois suivant la publication de l'ordonnance.

adopté la loi sur la participation du public aux décisions ayant un impact sur l'environnement. Le présent amendement vise à ce que la procédure de participation du public, inscrite dans la charte de l'environnement, soit effective dans le cas de l'installation d'une ferme aquacole.

M. le rapporteur. Avis défavorable.

M. le ministre. Avis défavorable.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Commission rejette les amendements CD83 et CD106.

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

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

M. le secrétaire d'État. Avis défavorable.

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

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

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

La Commission adopte l'amendement.

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

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

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

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

pour voir ce qu'il en est, et revenir sur cette question dans le cadre d'une future loi de finances.

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

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

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

La Commission adopte les amendements.

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

Puis elle adopte l'article 15 ainsi modifié.

Article 15 bis (nouveau)

(article L. 931-31 [nouveau] du code rural et de la pêche maritime)

Créer un fonds d'indemnisation des pertes liées aux phénomènes climatiques défavorables, aux incidents environnementaux et aux coûts de sauvetage en mer pour la pêche

Le présent article additionnel, issu d'un amendement présenté par le Gouvernement, vise à compléter le chapitre 1^{er} du titre III du livre IX du code rural et de la pêche maritime par une section 3 qui porterait sur la gestion des risques de production (nouvel article L. 931-31 du code rural et de la pêche maritime). Il est proposé de créer un fonds de mutualisation dédié à la pêche. La création de ce fonds est permise par le règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la

pêche (FEAMP)⁽¹⁾. Ce règlement prévoit, en son article 35, la possibilité de financer des fonds de mutualisation qui versent des compensations en cas de pertes économiques découlant de phénomènes climatiques défavorables, d'incidents environnementaux et de coûts de sauvetage de pêcheurs ou de navires de pêche en cas d'accident en mer au cours de leurs activités de pêche.

À l'issue d'une concertation avec les entreprises concernées, le Gouvernement a indiqué que les professionnels de la pêche à pied ont manifesté leur intérêt pour la création d'un fonds de mutualisation dédié à ce secteur. Les professionnels de la pêche embarquée de coquillages pourraient s'engager, dans un second temps, dans une telle démarche.

Les fonds de mutualisation seront agréés par l'autorité administrative, le règlement européen prévoyant en effet que ces fonds doivent être reconnus par l'État membre, et contribueront au financement de l'indemnisation des pertes économiques découlant de phénomènes climatiques défavorables, d'incidents environnementaux et de coûts de sauvetage de pêcheurs ou de navires de pêche en cas d'accident de mer au cours de leurs activités de pêche. Ce sont les termes exacts du règlement européen qui ont été repris.

Le nouvel article L. 931-31 du code rural et de la pêche maritime dispose que ces fonds de mutualisation seront financés par les versements effectués par les entreprises de la pêche maritime et, pour les secteurs relevant de la politique commune de la pêche, par l'Union européenne et par l'État. L'affiliation des entreprises de pêche à un fonds de mutualisation agréé pourrait être rendue obligatoire par décret en Conseil d'État, comme c'est le cas pour le fonds national de gestion des risques en agriculture (articles L. 361-1 et suivants du code rural et de la pêche maritime). Les règles régissant, selon les métiers de pêche ou les risques couverts, l'établissement et le fonctionnement des fonds de mutualisation, les conditions de leur agrément, les conditions et modalités de l'indemnisation des entreprises de pêche ainsi que la gestion et le contrôle du respect de ces règles seront fixées par décret en Conseil d'État.

L'article 35 du règlement précité prévoit plus précisément le versement des compensations financières en cas de pertes économiques. Les phénomènes climatiques défavorables, les incidents environnementaux ou les accidents en mer visés sont ceux qui sont officiellement reconnus comme ayant eu lieu.

Les États membres doivent veiller à ce que toute surcompensation résultant de la combinaison de l'aide octroyée au titre des fonds avec d'autres instruments de l'Union, nationaux ou encore des régimes d'assurance privés soit évitée. Par ailleurs, les compensations ne sont accordées que pour couvrir les pertes découlant d'un phénomène climatique défavorable, d'incidents

(1) Règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et abrogeant les règlements du Conseil (CE) n° 2328/2003, (CE) n° 861/2006, (CE) n° 1198/2006 et (CE) n° 791/2007 et le règlement (UE) n° 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil.

environnementaux ou d'accidents en mer qui s'élèvent à plus de 30 % du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise concernée, calculé sur la base du chiffre d'affaires moyen de cette entreprise au cours des trois années civiles précédentes. Les États membres doivent prévoir, parmi les modalités régissant les fonds, des sanctions en cas de négligence du pêcheur.

Afin d'être éligibles à une aide au titre du FEAMP, les fonds doivent, en application du règlement européen, mener une politique transparente concernant les versements et les retraits effectués sur les fonds et avoir des règles claires en matière de responsabilité pour des dettes éventuelles.

Enfin, les États membres peuvent appliquer des plafonds par fonds de mutualisation.

Il apparaît à votre rapporteur, qui est très favorable au présent dispositif, qu'il serait nécessaire, afin de renforcer sa sécurité juridique, de compléter le volet législatif de la mesure en reprenant plus précisément les éléments centraux prévus par le règlement européen. La comparaison avec les dispositions applicables au fonds national de gestion des risques en agriculture conforte cette analyse.

*

* *

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

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

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

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

La Commission adopte l'amendement.

Article 16

Engager une réflexion approfondie sur le pescatourisme et la commercialisation directe ainsi que sur la pêche récréative

Dans sa rédaction initiale, le présent article visait à demander au Gouvernement de remettre deux rapports. Le premier portait sur les conditions dans lesquelles les marins pêcheurs peuvent diversifier leur activité par le pescatourisme. Ce terme entré dans le langage courant des professionnels du secteur vise les situations dans lesquelles le pêcheur procède à l'embarquement de touristes à bord de bateaux ou de barges et à la commercialisation directe des produits de la pêche, que les produits soient transformés ou non. Il s'agit de sujets très importants pour l'avenir des professions de la pêche et de l'aquaculture, et qui soulèvent nombre de questions tenant au régime juridique applicable à ces nouvelles activités, qu'il est nécessaire de sécuriser. Il conviendra notamment d'examiner l'aménagement du navire pour la réception du public, la répartition du travail des marins entre la mer et la terre, l'encadrement fiscal et social de ces activités, les questions de concurrence avec d'autres métiers, tels que ceux de la restauration. Il conviendra également de déterminer comment ces activités peuvent être encouragées en ce qu'elles constituent un atout important en matière de diversification d'activité.

Le second rapport demandé devait traiter des conséquences sur l'environnement, la biodiversité et la ressource exploitée par les pêcheurs professionnels, de la pêche récréative, également appelée pêche de loisirs, en mer et sur l'estran. Une consultation des organisations concernées par ces questions devait être organisée et ses résultats intégrés au rapport.

Deux amendements présentés par votre rapporteur, CD42 et CD104, ont été adoptés en commission afin, d'une part, de modifier le champ du premier rapport et de l'étendre aux pêcheurs et aquaculteurs et, d'autre part, de supprimer le second rapport, compte tenu des priorités qu'il a fallu établir.

*

* *

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

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

La Commission adopte l'amendement.

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

Article 17

(article L.2213-9 [nouveau] du code de la défense)

Établir une flotte à caractère stratégique pour la sécurité des approvisionnements en temps de crise

Le présent article a été déplacé après l'article 12 (nouvel article 12 *ter*), au sein du chapitre relatif aux mesures de sûreté et de sécurité, par l'amendement CD32 présenté par votre rapporteur.

*

* *

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

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

La Commission adopte l'amendement.

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

Article 18

(articles L. 211-1, L. 211-3, L. 213-1 et L. 321-1 du code de l'environnement)

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

Le présent article comprend plusieurs dispositions visant à mieux prendre en compte la préservation des eaux conchylicoles dans la politique de l'eau.

I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Le 1^o de l'article vise à préciser, au sein de l'article L. 161-1 du code de l'environnement, que constituent des dommages à l'environnement les détériorations directes ou indirectes mesurables de l'environnement qui affectent gravement l'état écologique, chimique ou quantitatif ou le potentiel écologique, non seulement des eaux, mais également « *des zones protégées au titre de la directive-cadre sur l'eau et de la directive-cadre stratégie pour le milieu marin, ainsi que toutes les autres directives pertinentes en matière de protection de l'environnement marin* ».

La directive-cadre sur l'eau ⁽¹⁾ vise à assurer une utilisation durable de l'eau, en veillant à la non-dégradation de la qualité des eaux, par le biais de plans de gestion. L'objectif est d'atteindre en 2015 un bon état général des eaux souterraines et des eaux superficielles, y compris des eaux estuariennes et côtières.

(1) Directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau.

La qualité chimique des eaux doit être améliorée et la directive impose notamment à cette fin d'établir un registre des zones protégées afin d'identifier l'ensemble des zones faisant l'objet de protections spécifiques (captages d'eau potable, secteurs d'eau de baignade, conservation des habitats, etc.).

La directive-cadre stratégie pour le milieu marin ⁽¹⁾ vise à assurer un bon état écologique du milieu marin au plus tard en 2020. Elle prévoit des mesures *« de protection spatiales, contribuant à créer un réseau de zones marines protégées cohérent et représentatif, répondant de façon satisfaisante à la diversité des écosystèmes constituant »*.

Le 1° de l'article vise également à compléter l'article L. 161-1 du code de l'environnement afin de prévoir que constituent également des dommages à l'environnement les détériorations directes ou indirectes mesurables qui *« affectent les zones protégées que constituent les zones de productions conchylicoles et de production conchylicole et aquacole, les ressources conchylicoles et les activités associées, notamment celles impliquant des restrictions d'activités telles que l'interdiction temporaire de mise en marché à des fins de protection de la santé humaine. »* Cette insertion a pour objectif de considérer comme dommages à l'environnement les atteintes affectant les eaux et plus largement les zones de production ainsi que les ressources aquacoles et conchylicoles ; elle vise expressément les détériorations entraînant des restrictions d'activités.

• **Le 2° de l'article** vise à modifier l'article L. 211-1 du code de l'environnement qui constitue l'article central de la loi sur l'eau qui définit la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

La première modification proposée (**a**) **du 2°**) vise à compléter les caractéristiques des eaux qu'il convient de protéger en mentionnant les caractéristiques microbiologiques (et non seulement biologiques). En effet, le texte actuel dispose que doit être assurée *« la protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales »*.

La microbiologie permettrait de couvrir les virus, les algues et les protozoaires. Le ministère de l'environnement, interrogé par le rapporteur, a souligné que la fixation de normes microbiologiques susciterait des débats, notamment en matière de virologie, que ce domaine demeure relativement difficile à explorer et que l'impact sur les activités autres que la conchyliculture, qui

(1) Directive-cadre 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « stratégie pour le milieu marin »).

seraient également concernées par l'extension proposée, ne serait sans doute pas neutre, notamment au plan financier. Toutefois, votre rapporteur souligne qu'il est nécessaire de protéger davantage les eaux et ressources conchylicoles, compte tenu des épidémies qui contaminent les exploitations depuis de nombreuses années.

La deuxième modification proposée (**b du 2°**) élargirait la protection des eaux en visant tout fait susceptible de porter atteinte aux eaux et ressources conchylicoles ou des élevages marins. La protection de la conchyliculture et des élevages marins figurerait au premier rang des objectifs de protection de l'eau.

Ces dispositions devraient faire l'objet d'un décret spécifique en Conseil d'État en ce qui concerne la protection des eaux conchylicoles (**c du 2°**), qui soulève des questions particulières.

• **Le 3° de l'article** vise à modifier l'article L. 211-3 fondant la réglementation territoriale, en faveur d'une meilleure prise en compte des problématiques conchylicoles et piscicoles. Ces prescriptions territoriales, prises par décret, doivent fixer les conditions dans lesquelles l'autorité administrative prend des mesures de limitation ou de suspension des usages de l'eau, édicte des prescriptions spéciales dans le cadre des concessions de service public, fixe les dispositions applicables aux sources et gisements d'eaux minérales ou encore régleme les zones humides.

Il est proposé (**a du 3°**) que l'autorité administrative fixe par décret les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchylicoles et piscicoles, qui doivent faire l'objet de mesures spécifiques. Il est également proposé que, dans la définition des zones humides d'intérêt environnemental particulier, l'intérêt pour la protection des ressources conchylicoles et piscicoles soit explicitement pris en compte (**b du 3°**).

Il est enfin proposé (**c du 3°**) qu'un programme d'actions pour les zones humides d'intérêt environnemental particulier soit prévu pour les eaux et zones de production conchylicoles, les eaux conchylicoles définies par directive la 2006/113/CE du Parlement européen et du Conseil, du 12 décembre 2006, relative à la qualité requise des eaux conchylicoles ⁽¹⁾ ainsi que les eaux visées par la directive cadre dite « stratégie pour le milieu marin » ⁽²⁾. Ces zones de production conchylicoles constitueraient donc des zones humides d'intérêt environnemental particulier. Par ailleurs, l'article précise que « *le programme d'actions pourrait prévoir l'interdiction de l'usage de substances. Il pourrait interdire de jeter, déverser ou laisser écouler, directement ou indirectement en mer ou dans la partie*

(1) Cette directive a été abrogée par la directive 2000/60/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2000 modifiée établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau. La directive-cadre sur l'eau intègre désormais la protection des eaux conchylicoles.

(2) Directive-cadre 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin (directive-cadre « stratégie pour le milieu marin »).

des cours d'eau, canaux ou plans d'eau où les eaux sont salées, des substances ou organismes nuisibles pour la conservation ou la reproduction des mammifères marins, poissons, crustacés, coquillages, mollusques ou végétaux, ou de nature à les rendre impropres à la consommation. »

• **Le 4° de l'article** vise à prévoir explicitement la protection des eaux et zones de production conchylicoles au sein des objectifs de qualité et de quantité des eaux que fixent les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

L'autorité administrative délimite les bassins ou groupements de bassins, en déterminant les masses d'eau souterraines et les eaux maritimes intérieures et territoriales qui leur sont rattachées. Un comité de bassin est compétent pour la gestion de ces bassins (analyses de ses caractéristiques, de son économie, tenue des registres). Chaque bassin ou groupement de bassins hydrographiques est doté d'un ou de plusieurs schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux fixant les objectifs et les orientations pour assurer une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Cette insertion serait ajoutée au 5° du IV de l'article L. 212-1 du code de l'environnement, qui traite des exigences particulières définies pour les zones faisant l'objet de mesures spécifiques en application d'une réglementation européenne sur la protection des eaux de surface, des eaux souterraines ou la conservation des habitats. Ainsi, les objectifs de qualité et de quantité des eaux que fixent les SDAGE correspondraient aux exigences particulières définies pour ces zones, notamment afin de réduire le traitement nécessaire à la production d'eau destinée à la consommation humaine *« et de protéger les eaux et zones de production conchylicoles »*.

• **Le 5° de l'article** vise à compléter l'article L. 213-1 du code de l'environnement afin de prévoir que le comité national de l'eau donne son avis sur les projets de décret concernant la protection des peuplements conchylicoles, et non plus les seuls peuplements piscicoles comme le prévoit le texte aujourd'hui.

Le comité national de l'eau est un organisme consultatif placé auprès du ministre chargé de l'environnement. Il a été créé en 1964⁽¹⁾. Il est composé de représentants de l'État et de ses établissements publics, de deux députés et de deux sénateurs, de deux membres du Conseil économique et social, des présidents des comités de bassin, de représentants des collectivités territoriales dont les associations d'élus, de représentants des usagers, de deux présidents de commission locale de l'eau et de personnes qualifiées (156 membres au total). Sa consultation sur les projets de décret ayant trait à la protection des peuplements conchylicoles répond à une demande de la profession.

(1) Loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution.

• **Le 6° de l'article** modifie l'article L. 321-1 qui fonde la politique du littoral. Cet article définit la politique du littoral et la coordination des actions de l'État et des collectivités locales en vue de la mise en œuvre d'un effort de recherche, de la protection des équilibres biologiques et écologiques, de la préservation et du développement des activités économiques liées à l'eau, et du maintien des activités agricoles, sylvicoles. Il est proposé de prévoir que cette politique nécessite la coordination des actions de l'État et des collectivités locales pour le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités conchylicoles. Le texte en vigueur ne prévoit que le maintien des activités agricoles ou sylvicoles. Les activités agricoles entendues au sens large pourraient comprendre les activités conchylicoles mais il a paru préférable d'insérer le terme conchylicole.

Le 6° propose également de réaffirmer, au sein du même article L. 321-1, que les schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les plans locaux d'urbanisme (PLU) ne puissent pas être contraires aux dispositions de la politique du littoral.

Les schémas de cohérence territoriale ont été créés par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU) afin de décentraliser la gestion des conflits d'occupation de l'espace. Le SCOT est, depuis la loi dite Grenelle II ⁽¹⁾, le document d'encadrement du plan local d'urbanisme (PLU). Les PLU doivent être compatibles avec les SCOT dans un délai de trois ans maximum.

Le droit de l'urbanisme prévoit deux types de compatibilité entre les différents plans : la prise en compte, qui permet certaines exceptions, d'une part, et la compatibilité qui ne permet pas ces exceptions, d'autre part.

Ainsi, il suffirait de prévoir que les SCOT soient compatibles avec les dispositions de l'article L. 323-1 du code de l'environnement.

Il convient de relever que les documents d'urbanisme doivent déjà respecter certaines dispositions de la loi « littoral » reprises dans le code de l'urbanisme, en application de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme. En effet, celui-ci dispose que « *les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur sont compatibles, s'il y a lieu, avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral prévues aux articles L. 145-1 à L. 146-9* ». Ce sont les dispositions des articles L. 146-1 à L. 146-9 qui fixent les dispositions particulières applicables au littoral.

La mention des SCOT au sein de l'article L. 321-1 du code de l'environnement n'aura pas nécessairement les mêmes implications juridiques que celles de l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, sans qu'il soit évident de lister les différences. Par ailleurs, il peut être observé que la seule mention des SCOT, en l'absence d'autres types de schémas, peut poser question.

(1) Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement.

II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

L'amendement CD23 présenté par le rapporteur a supprimé le 1°. D'une part, il est apparu que la définition des eaux concernées par les dommages causés à l'environnement était suffisamment large et comprenait les zones protégées par les directives, d'autre part, les eaux conchylicoles et aquacoles étant déjà protégées au titre de l'article L. 161-1 qui a une portée générale, il n'a pas paru souhaitable de viser spécifiquement, en tant que dommages environnementaux, les détériorations affectant les zones de production conchylicoles et aquacoles, notamment celles impliquant des atteintes à ces productions. La question de la réparation d'un préjudice à une activité économique relève du code civil. Il conviendrait par ailleurs d'envisager ces discussions dans le cadre de l'examen d'un projet de loi relatif au préjudice écologique.

L'amendement CD24 présenté par le rapporteur a supprimé l'insertion relative à tout fait susceptible de porter atteinte aux eaux et ressources conchylicoles ou des élevages marins, dans la mesure où les eaux des exploitations aquacoles font déjà partie des eaux protégées par l'article L. 211-1 du code de l'environnement.

Un amendement rédactionnel a également été adopté (CD103).

L'amendement CD25, sous-amendé par le Gouvernement, a été adopté afin de modifier le 3° de l'article. Les b) et c) ont été supprimés. La création d'un programme d'actions spécifique pour les eaux et zones de production conchylicoles, zones humides d'intérêt environnemental particulier, n'est pas apparue opportune. Les zones humides sont définies par l'article L. 211-1 du code de l'environnement comme « *les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation, quand elle existe, y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année* ». L'introduction de l'intérêt pour la protection des ressources conchylicoles et piscicoles dans la définition des zones humides d'intérêt environnemental particulier a fait l'objet du sous-amendement de suppression du gouvernement.

Le fait de prévoir un décret fixant les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchylicoles et aquacoles au sein de l'article L. 211-3 du code de l'environnement est apparu suffisant pour prendre en compte ces enjeux très spécifiques dans les prescriptions territoriales devant assurer la protection de la ressource en eau.

L'amendement CD27 présenté par le rapporteur a été adopté afin de supprimer la mention expresse de la protection des eaux et zones de production conchylicoles parmi les objectifs des zones spécifiques couvertes par une réglementation européenne. En effet, la protection des eaux et zones de production conchylicoles fait déjà partie des objectifs des SDAGE.

L'amendement CD34 présenté par le rapporteur a également été adopté afin de préciser le 6° de l'article, selon lequel les SCOT seraient compatibles avec les dispositions de l'article L. 321-1 du code de l'environnement.

*

* *

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous reprenons l'examen de l'article 18 précédemment réservé à la demande du Gouvernement.

La Commission aborde l'amendement CD23 du rapporteur.

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

M. le secrétaire d'État Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD24 du rapporteur.

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

M. le secrétaire d'État Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD103 du rapporteur.

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

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

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

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

La Commission adopte l'amendement ainsi rectifié.

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

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

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine l'amendement CD34 du rapporteur.

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

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 18 ainsi modifié.

Article 18 bis (nouveau)

(article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime)

Renforcer le degré de compatibilité entre les schémas de cohérence territoriale et les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine

Le présent article additionnel, introduit par l'amendement CD33 présenté par le rapporteur, vise à renforcer le respect des schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine (SRDAM) par les documents de planification et les projets de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, qui doivent déjà notamment veiller à l'accessibilité des zones aquacoles.

Des schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine sont établis dans chaque région comportant une façade maritime afin de recenser les sites existants et les sites propices au développement d'une aquaculture marine durable. Ces schémas sont élaborés par le représentant de l'État dans la région, en concertation avec des représentants élus des collectivités territoriales, des représentants des établissements publics et des professionnels concernés, ainsi que des personnalités qualifiées.

Le représentant de l'État doit prendre en compte les orientations nationales et de l'Union européenne en matière d'aquaculture marine et s'assurer que le schéma prend en compte les autres documents de planification, notamment les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux et, s'il existe, le schéma de mise en valeur de la mer ou, au sein d'un schéma de cohérence territoriale, le chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer.

Les schémas, après avoir été mis à la disposition du public et éventuellement modifiés, sont ensuite établis par arrêté préfectoral.

L'autorité administrative prend en compte les SRDAM lors de la délivrance des autorisations d'utilisation du domaine public maritime mentionnées à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques. Cet article dispose que les décisions d'utilisation du domaine public maritime tiennent compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques.

Les documents de planification et les projets de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements devraient, en application des dispositions proposées, être compatibles avec ces schémas. Sont ainsi notamment visés, en matière d'urbanisme, les SCOT et les PLU, les cartes communales ou encore les plans d'occupation des sols.

Il convient de relever qu'il serait nécessaire de prévoir la même modification au sein de l'article L. 111-1-1 du code de l'urbanisme selon lequel les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur prennent en compte, s'il y a lieu, les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine.

Le ministère chargé de l'environnement, interrogé par votre rapporteur, a indiqué que quatre SRDAM avaient été approuvés à ce jour. Le rapport de compatibilité pourrait soulever des difficultés compte tenu du caractère relativement général des SRDAM, qui doivent permettre de conforter les activités existantes et de faciliter le lancement de nouveaux projets par l'identification de zones propices au développement de l'aquaculture. Ils ne procèdent pas à la réservation de certains espaces à l'aquaculture marine. Le principe de libre administration des collectivités locales soulève également des difficultés d'articulation avec la modification proposée. En conséquence, le Gouvernement s'en est remis, au cours de la réunion de commission, à la sagesse de la commission.

*

* *

La Commission examine ensuite l'amendement CD33 du rapporteur.

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

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

La Commission adopte l'amendement.

Après l'article 18

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

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

L'amendement CD51 est retiré.

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

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

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

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

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

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

M. le secrétaire d'État. La ministre de l'écologie a, par un courrier en date du 3 juillet 2015 adressé aux préfets des départements, demandé qu'aucune

nouvelle autorisation d'ouverture d'un delphinarium ne soit accordée d'ici à l'examen en deuxième lecture à l'Assemblée nationale du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

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

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

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

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

La Commission rejette l'amendement.

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

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

Depuis 2008, des surmortalités du naissain et des huîtres juvéniles affectent les stocks d’huîtres creuses de l’ensemble des bassins de production en France. Elles ont déjà provoqué une baisse de plus de 40 % du tonnage français. Cette hécatombe, largement imputable à un virus qui n’a cessé de se développer, coïncide avec l’introduction massive de triploïdes dans le milieu. L’étiquetage, en favorisant le maintien d’une production traditionnelle, peut ainsi concourir à la préservation de la biodiversité.

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

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

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

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

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

Je ne suis pas totalement fermé à l’idée d’un étiquetage des huîtres triploïdes. Certes, on pourrait l’introduire par voie réglementaire, ce qui pourrait paraître quelque peu autoritaire, surtout qu’une telle mesure ne serait motivée que par des craintes indéterminées. On peut aussi – et c’est ce que nous faisons aujourd’hui – travailler avec les professionnels, parmi lesquels le sujet fait débat et

qui ont accepté d'en discuter dans le cadre d'une rencontre organisée cette année au Sénat. Nous devons veiller à ne pas brusquer les choses en faisant une application maladroite et inopportune de je ne sais quel principe de précaution. C'est pourquoi je suis plutôt favorable à la solution consistant à faire confiance aux professionnels. Nous sommes conscients de la situation et le travail engagé avance bien. Si votre amendement était adopté, dès demain, c'est toute une filière qui ne manquerait pas d'exprimer son incompréhension et sa révolte.

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

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

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

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

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

M. le secrétaire d'État. En effet.

La Commission rejette l'amendement.

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

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

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

La pêche en eaux profondes vise des espèces comme le grenadier de roche, que l'UICN considère comme en danger d'extinction. Les prises

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La Commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

L'amendement est retiré.

TITRE III DISPOSITIONS DIVERSES

Article 19

(articles L. 111-6 et L. 125-5 du code des assurances)

Instituer un régime d'assurance adapté pour les installations d'énergies marines renouvelables

Le présent article vise à garantir que les projets d'éoliennes *offshore*, qui sont des projets de conception très récente, pourront effectivement être assurés.

À cette fin, compte tenu des éléments transmis par les professionnels du secteur et de celui des assurances, le présent article vise à affranchir les installations d'énergie marines renouvelables des obligations légales en matière d'assurance au titre des catastrophes naturelles et d'assurance au titre du terrorisme. Ces obligations d'assurance sont en effet considérées, non par leur objet, mais du seul fait de l'existence de contraintes légales très précises, comme un frein au concours des assureurs étrangers. Or, ces derniers sont indispensables à l'assurabilité des projets car les capacités de couverture du seul marché français sont insuffisantes à ce jour. Il apparaît donc nécessaire de rendre l'assurance des éoliennes *offshore* moins « contraignante ».

Les dispositifs d'assurance légale obligatoire reposent sur la mutualisation des risques. En conséquence, toute exclusion doit être précisément pesée.

I. LE RÉGIME D'ASSURANCE OBLIGATOIRE AU TITRE DU TERRORISME

Le 1^o du présent article vise à prévoir que sont considérés comme « grands risques » au sens de l'article L. 111-6 du code des assurances les installations d'énergies marines renouvelables. Les corps de véhicules maritimes le sont également. Les grands risques sont définis comme ceux dont les capitaux assurés sont supérieurs à 20 millions d'euros.

L'article L. 126-2 du code des assurances définit les contrats concernés par la couverture obligatoire du risque terrorisme. Il dispose que les contrats d'assurance garantissant les dommages d'incendie à des biens situés sur le territoire national ainsi que les dommages aux corps de véhicules terrestres à moteur ouvrent droit à la garantie de l'assuré pour les dommages matériels directs causés par un attentat ou un acte de terrorisme et subis sur le territoire national.

Un décret en Conseil d'État détermine les dérogations ou les exclusions éventuellement applicables aux contrats concernant les grands risques définis à l'article L. 111-6 au regard de l'assurabilité de ces risques.

Sont exclus du champ d'application de l'article L. 126-2 les contrats d'assurance de biens couvrant les dommages subis par les corps de véhicules

ferroviaires, aériens, maritimes, lacustres et fluviaux⁽¹⁾ ainsi que par les marchandises transportées.

La caisse centrale de réassurance (CCR), qui est un réassureur public, est habilitée à fournir une réassurance illimitée avec la garantie de l'État pour les seuls dommages relevant de l'assurance obligatoire au titre de l'article L. 126-2 du code des assurances.

Pour les grands risques, un groupement d'intérêt économique (Gestion de l'assurance et de la réassurance des risques attentats et actes de terrorisme GAREAT) permet une co-réassurance mutuelle entre les adhérents. Un accord de marché impose aux assureurs français la cession de leurs risques de terrorisme à la section « grands risques » de GAREAT. Pour les petits risques et les risques moyens, aucun accord de place n'a été conclu mais la CCR est habilitée à offrir une couverture illimitée à chaque société d'assurance qui en fait la demande.

L'objectif du 1^o du présent article est d'exclure du champ d'application de l'article L. 126-2 les installations d'énergies marines renouvelables, en leur appliquant le même régime qu'aux véhicules maritimes. Les dispositions réglementaires du code devront être modifiées en conséquence.

Le rapprochement avec le régime applicable aux corps de véhicules maritimes a du sens du fait de l'environnement marin et tout particulièrement pour les engins flottants (éoliennes et hydroliennes flottantes).

Le différentiel en matière de coût de l'assurance ne peut pas être évalué à ce stade. Les montants de primes nettes au titre du GAREAT grands risques varient selon les risques. Il convient par ailleurs de relever que les assureurs maritimes ont toujours proposé la couverture du risque terrorisme, dans le cadre d'une police « risques de guerre ». L'objectif de l'article n'est donc pas que les installations d'énergies marines renouvelables ne soient pas assurées au titre du terrorisme mais qu'elles le soient dans les conditions qui puissent être fixées par le marché.

II. LE RÉGIME D'ASSURANCE OBLIGATOIRE AU TITRE DES CATASTROPHES NATURELLES

Le 2^o du présent article vise à exclure les installations d'énergies marines renouvelables du régime d'assurance obligatoire au titre des catastrophes naturelles, défini au chapitre V du titre II du livre premier du code des assurances.

L'article L. 125-1 dispose que les contrats d'assurance garantissant les dommages d'incendie ou tous autres dommages à des biens situés en France, ainsi que les dommages aux corps de véhicules terrestres à moteur, ouvrent droit à la garantie de l'assuré contre les effets des catastrophes naturelles. Le taux de prime

(1) Sont uniquement compris les contrats couvrant les dommages aux corps de véhicules aériens à usage non commercial, et aux corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux destinés à la navigation de plaisance, d'une valeur inférieure à un million d'euros.

additionnelle est fixé à 12 % de la prime afférente aux garanties du contrat de base (6 % des primes vol et incendie des véhicules terrestres). Les franchises minimales légales sont fixées par l'État et tout réassureur qui en fait la demande peut être réassuré par la CCR. Une intervention de l'État est également prévue en dernier ressort, par une garantie accordée à la CCR. L'indemnisation est accordée lorsque l'état de catastrophe naturelle a été constaté par arrêté et lorsque le bien endommagé est couvert par un contrat d'assurance « dommages » (incendie, vol, dégâts des eaux, etc.) Enfin, un lien de causalité doit être établi entre la catastrophe naturelle et les dommages subis. La solidarité du régime est indissociable de la notion de responsabilité, liée notamment aux franchises applicables et aux plans de prévention des risques.

L'article L. 125-5 du code des assurances dispose que sont exclus du régime légal d'assurance au titre des catastrophes naturelles les dommages subis par les véhicules aériens, maritimes, lacustres et fluviaux, ainsi que les marchandises transportées. Il est proposé d'exclure également les installations d'énergies marines renouvelables.

Une nouvelle fois, il convient de relever que cette exclusion n'impliquerait pas que ces installations ne seraient pas couvertes au titre de catastrophes naturelles mais que leur couverture relèverait du marché et non du régime légal.

Par ailleurs, il n'est pas exclu qu'une interprétation du code des assurances actuel permette de considérer que les éoliennes flottantes puissent être assimilées à des corps de véhicules maritimes. Sans modification du code des assurances, le régime légal obligatoire, ne serait applicable qu'aux installations posées, ce qui ne serait pas satisfaisant.

*
* *

La Commission adopte l'article 19 sans modification.

Après l'article 19

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

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

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

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

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

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

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

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

La Commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'amendement est retiré.

Article 20

(articles L. 123-22 et L. 442-6 du code de commerce)

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

• Dans la rédaction initiale, **le 1^o du présent article** visait à permettre aux entreprises justifiant d'une activité internationale d'établir leur comptabilité en devises. Toutefois, compte tenu de la modification proposée, de son champ d'application général et de l'impact sur les règles de base de la comptabilité française ainsi qu'en matière de fiscalité, cette disposition n'est pas apparue comme la plus adaptée.

Il convient de souligner que le nouveau règlement de l'autorité des normes comptables n° 2015-05 du 21 juillet 2015 relatif aux instruments financiers à terme et aux opérations de couverture, qui vise à une meilleure prise en compte des opérations de couverture des risques de change, devrait permettre de couvrir une partie des préoccupations exprimées notamment par les armateurs, dont l'essentiel de l'activité se déroule en dollars.

Le règlement, qui n'est pas encore entré en application, vise à neutraliser les plus ou moins-values d'actifs s'agissant des opérations de couverture et a été conçu pour répondre aux préoccupations des entreprises.

Il est par ailleurs possible d'établir une comptabilité en devises sur une base infra-annuelle.

Enfin, même si la comptabilité pouvait être établie en devises, le versement des dividendes s'effectuant en euros, le risque lié au taux de change serait alors reporté sur les actionnaires, ce qui ne paraît pas souhaitable.

Compte tenu de ces éléments, un amendement de suppression (n° CD 26) présenté par votre rapporteur a été adopté en commission.

• **Le 2^o de l'article** visait à empêcher la répercussion, par les acteurs de la commercialisation, d'une cotisation professionnelle obligatoire établie en application de l'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime dans les secteurs des pêches et de la conchyliculture. Il convient toutefois de souligner que, la loi disposant d'ores et déjà que la cotisation est obligatoire, la présente disposition n'aurait pas été de nature à faciliter son recouvrement, qui constituait en fait l'objectif principal de l'article 20. Cette disposition a donc également été supprimée par l'amendement CD26, présenté par votre rapporteur.

*

* *

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

En conséquence, l'article 20 est supprimé.

Article 21

(articles L. 512-68, L. 512-69, L. 512-71 [abrogé], L. 512-72, L. 512-74, L. 512-76, L. 512-80 et L. 512-83 du code monétaire et financier)

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

Le présent article vise à finaliser le processus d'adossement du crédit maritime mutuel au groupe des banques populaires et des caisses d'épargne (BPCE).

Cette opération a débuté dès 2003 avec l'affiliation du crédit maritime mutuel à la banque fédérale des banques populaires, devenue BPCE en 2009. Un protocole d'adossement a été signé en 2005, puis amendé en novembre 2011, afin de régler les relations entre les caisses régionales de crédit maritime et les banques populaires auxquelles elles sont adossées.

La société centrale des caisses de crédit maritime mutuelle a ensuite obtenu un retrait d'agrément d'établissement de crédit le 14 août 2014. Cette société centrale est devenue « société centrale des caisses de crédit maritime mutuel ».

Compte tenu de ces évolutions, plusieurs dispositions obsolètes du code monétaire et financier doivent être revues. Tel est l'objet de l'article 21.

I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Le présent article a plusieurs objets : supprimer la référence aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes ainsi qu'à l'approbation ministérielle des statuts de la société centrale du crédit maritime mutuel, qui sont une survivance du passé ; supprimer la commission supérieure du crédit maritime mutuel, comprenant une cinquantaine de

membres mais qui ne s'est de fait plus réunie depuis 2005 ⁽¹⁾, aucun nouveau membre n'ayant été nommé depuis cette date.

II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Le présent article a fait l'objet de l'amendement CD30 de rédaction globale présenté par votre rapporteur. L'article dans sa rédaction issue des travaux en commission a donc pour objet de :

– modifier l'article L. 512-68 du code monétaire et financier afin de supprimer les références aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes s'agissant de l'objet du crédit maritime mutuel et de prendre acte du retrait de l'agrément d'établissement de crédit de la société centrale ;

– modifier l'article L. 512-69 définissant les catégories d'établissements de crédit pratiquant du crédit maritime mutuel, compte tenu du retrait de l'agrément d'établissement de crédit de la société centrale. Les deux derniers alinéas ont été modifiés afin de tenir compte du changement de nom et d'objet de cette société centrale, dont les statuts ne sont plus soumis à approbation ministérielle ;

– abroger l'article L. 512-71 relatif à la commission supérieure du crédit maritime mutuel, qui était dans le passé consultée sur les projets de textes réglementaires concernant le crédit maritime mutuel ainsi que sur la répartition des avances de l'État ;

– modifier l'article L. 512-72 afin d'effectuer des modifications rédactionnelles ;

– modifier l'article L. 512-74 afin de supprimer la référence au décret prévu à l'article L. 512-84 fixant les conditions dans lesquelles peuvent être sociétaires d'une caisse régionale les personnes ayant exercé une activité dans le secteur des pêches maritimes, des cultures marines, de l'extraction des sables ou de la récolte des végétaux marins. Par ailleurs, pourraient être sociétaires d'une caisse régionale d'autres personnes physiques qui ont leur résidence ou exercent

(1) Sa composition est fixée par les articles L. 512-71 et R-512-44 du code monétaire et financier. Elle comprend : six députés désignés par l'Assemblée nationale ; trois sénateurs désignés par le Sénat ; le directeur général du Trésor ou son représentant ; le commissaire du Gouvernement près l'organe central du crédit maritime mutuel ; quatre représentants du ministre chargé des pêches maritimes, dont le directeur des pêches maritimes et de l'aquaculture ; un représentant du ministre chargé des départements et territoires d'outre-mer ; le gouverneur de la Banque de France ou son représentant ; le directeur général de l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires ou son représentant ; le président du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins ; le président du Comité national de la conchyliculture ; dix-neuf membres nommés pour trois ans par arrêté du ministre chargé des pêches maritimes et comprenant six représentants des établissements de crédit maritime mutuel, trois représentants de la Confédération de la coopération, de la mutualité et du crédit maritime, quatre représentants des organisations syndicales de marins pêcheurs, trois représentants des organisations de producteurs mentionnées et trois personnalités choisies en raison de leur compétence particulière. Le président et le vice-président de la commission sont nommés par arrêté du ministre chargé des pêches maritimes. La commission doit se réunir au moins une fois par an.

une activité dans le ressort territorial de la caisse régionale et non plus seulement dans les départements côtiers ;

– modifier l'article L. 512-76 afin de prévoir que les administrateurs des conseils des caisses régionales ou d'une union sont élus pour six ans et non plus trois ans avec renouvellement par tiers tous les ans, afin d'inscrire l'action des conseils davantage dans la durée. Par ailleurs, la proportion de marins de la marine marchande ou de concessionnaires d'établissement de pêche sur le domaine public maritime parmi les membres du conseil d'administration d'une caisse régionale ou d'une union serait ramenée des deux tiers au moins à un tiers au moins, compte tenu de l'évolution de l'économie maritime et des activités de la banque ;

– modifier l'article L. 512-80 compte tenu de la suppression des orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes ;

– modifier l'article L. 512-83 afin de supprimer la référence à une décision du ministre chargé des pêches maritimes sur l'affectation du reliquat de l'actif en cas de dissolution d'une caisse régionale.

*

* *

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 22

(article L. 121-82-3 [nouveau] du code de la consommation)

Assurer l'information sur l'origine des produits aquatiques proposés

I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Le présent article vise à ce que les personnes ou entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires, dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou de vente à emporter, précisent, sur leurs cartes ou sur tout autre support, le pays d'origine des produits aquatiques qu'ils proposent, pays déterminé conformément au règlement UE n° 1379/2013⁽¹⁾ portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture.

Cette démarche de transparence et d'information vise à valoriser les efforts faits par les restaurateurs dans la sélection des produits qu'ils proposent ainsi qu'à permettre au consommateur de disposer de toute l'information nécessaire.

Il convient de souligner que, depuis l'entrée en vigueur du règlement précité, le consommateur final de produits non transformés de la pêche et de l'aquaculture doit être informé :

- de la dénomination commerciale,
- du nom scientifique,
- de la méthode de production : « pêché », « pêché en eaux douces » ou « élevé », de la zone de pêche ou du pays d'élevage. Pour les poissons d'aquaculture, l'article 38 du règlement précise en son point 1, c, que le pays d'élevage correspond au pays dans lequel « *le produit a atteint plus de la moitié de son poids final ou est resté plus de la moitié de la période d'élevage* ». Dans le

(1) Règlement UE n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil.

cas des crustacés et des mollusques, il s'agit du pays « *dans lequel il a passé la dernière phase du processus d'élevage ou de culture, d'une durée minimale de six mois* ». Dans le cas des produits de la pêche capturés en eaux douces, la mention portée doit être celle des eaux d'origine dans l'État membre ou le pays tiers de provenance du produit. Il est possible d'indiquer une zone de capture ou de production plus précise.

– de la catégorie de l'engin de pêche (« senne », « chalut », « filet maillant », etc.),

– de la mention « décongelé ». Des dérogations sont cependant permises pour les ingrédients dans une salade composée, par exemple.

II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Le texte de l'article 22 a évolué en commission afin de viser également la restauration collective, après avis favorable du rapporteur (amendement adopté par la commission des affaires économiques saisie pour avis CD108 et présenté par Mme Le Loch et amendement CD91, présenté par Mme Laurence Abeille).

L'article a également fait l'objet d'un amendement CD28 de précision rédactionnelle présenté par le rapporteur, afin de viser, pour les produits de la pêche, la zone de pêche définie à l'article 38 du règlement UE 1379/2013. Un décret devra également préciser les conditions de mise en œuvre de cet article, comme pour le label « fait maison » (amendement CD29).

*

* *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Avis défavorable.

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

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

La Commission rejette l'amendement.

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

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

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

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

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

La Commission rejette l'amendement.

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

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

M. le secrétaire d'État. Avis favorable.

La Commission adopte l'amendement.

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

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

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

Avis défavorable.

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

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte l'article 22 ainsi modifié.

Article 22 bis (nouveau)

(article L. 321-1 du code de l'environnement)

Introduire la prise en compte de la prévention des risques naturels liés aux submersions marines dans la politique en faveur du littoral

Le présent article additionnel, introduit par l'amendement CD44, présenté par M. Jean-Luc Bleunven, adopté avec l'avis favorable et un sous-amendement de votre rapporteur, vise à souligner que la politique d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral, définie à l'article L. 321-1 du code de l'environnement, doit passer par une coordination des différents acteurs impliqués (État et collectivités locales) pour la prévention des risques naturels liés aux submersions marines. Cette mention explicite devrait permettre une meilleure prise en compte de cette problématique.

*

* *

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

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

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

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte le sous-amendement.

Puis elle adopte l'amendement sous-amendé.

Article 22 ter (nouveau)
(article L. 146-2 du code de l'urbanisme)

Introduire la prise en compte de la prévention des risques naturels liés aux submersions marines dans les documents d'urbanisme pour la détermination des capacités d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser

Le présent article, introduit par l'amendement CD45 présenté par M. Jean-Luc Bleunven, adopté avec l'avis favorable et un sous-amendement de votre rapporteur, vise à prévoir explicitement que les documents d'urbanisme tiennent compte, pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, de la prévention des risques naturels liés aux submersions marines.

Le texte actuel de l'article L. 146-2 dispose que les documents d'urbanisme tiennent compte, pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser : de la préservation des espaces, sites, paysages et milieux protégés, de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes, ainsi que des conditions de fréquentation par le public des espaces naturels, du rivage et des équipements qui y sont liés.

La mention de la prévention des risques naturels liés aux submersions marine impliquera qu'une attention spécifique soit obligatoirement portée à ces questions. Une difficulté résidera probablement dans le fait qu'il n'existe pas à proprement parler de schéma des risques de submersion marine. Les plans de prévention des risques littoraux prennent en compte les risques de submersion marine et l'érosion, pour les communes les plus exposées. Ils sont élaborés sous l'autorité des préfets de département et définissent des zones de danger et des zones de précaution. Ils n'interdisent les constructions que dans les zones les plus dangereuses. Ces plans, une fois approuvés, constituent des servitudes d'utilité publiques annexées aux documents d'urbanisme.

Par ailleurs, même en l'absence de plan de prévention des risques littoraux, les collectivités territoriales sont tenues de prendre en compte les risques

dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme, sur la base des éléments portés à leur connaissance par l'État.

Par ailleurs, une disposition générale de l'article L. 121-1 du code de l'urbanisme dispose que les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable, la prévention des risques naturels prévisibles, parmi lesquels figurent les risques de submersion marine.

*

* *

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

Article 22 quater (nouveau)
(article L. 146-4 du code de l'urbanisme)

Permettre l'élargissement de la bande littorale de cent mètres en cas de risque de submersion marine et supprimer la limite des étiers et des rus, en amont de laquelle ne s'appliquent pas certaines dispositions de la loi littoral

• **Le 1° du présent article**, introduit par l'amendement CD46 présenté par M. Jean-Luc Bleunven, adopté avec l'avis favorable de votre rapporteur, vise à permettre, par une modification de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme, que la largeur de la bande littorale puisse être portée à plus de 100 mètres par le plan local d'urbanisme (PLU) pour des motifs liés à un risque de submersion marine.

Le PLU peut actuellement porter la largeur de cette bande à plus de 100 mètres lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient. L'ajout des risques de submersion marine pourrait faire sens au sein de cette disposition. Cette évolution permettrait le renforcement de la prévention des risques et la sécurisation des biens et des personnes en évitant des sinistres importants.

• **Le 2° du présent article**, introduit par l'amendement CD47 présenté par M. Jean-Luc Bleunven, adopté avec avis favorable de votre rapporteur, vise à permettre, par une modification du même article L. 146-4, de supprimer la limite des étiers (canal principal conduisant l'eau de mer dans les marais salants) et des rus (petits ruisseaux) devant être définie par l'autorité administrative dans des conditions fixées par décret.

En effet, le V de l'article L. 146-4 ⁽¹⁾ dispose que les rives des étiers et des rus, en amont d'une limite située à l'embouchure et fixée par l'autorité administrative dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État, ne se

(1) Introduit par l'article 235 de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.

voient pas appliquer les dispositions de l'article L. 146-4 relatives à l'extension de l'urbanisation sur le littoral en continuité avec les agglomérations et villages existants, ni celles relatives à l'interdiction des constructions sur la bande des 100 mètres le long de ces rus et étiers.

Cette définition d'une limite en amont de laquelle les constructions auraient été possibles, parce que l'application de la bande des 100 mètres à de petits cours d'eau ne paraissait pas justifiée, visait à sécuriser le régime juridique des constructions. Les divergences d'interprétation de la loi littoral à l'intérieur des terres, entre les communes et les tribunaux, avaient eu pour conséquence, dans une commune, que des permis de construire soient annulés alors même que des constructions étaient déjà réalisées, créant ainsi un préjudice important pour les personnes concernées, qui avaient par la suite été indemnisées.

Toutefois, le décret n'a pas pu être pris à ce jour, compte tenu de la difficulté de recenser les rus et étiers et de définir juridiquement et physiquement ces notions. Les implications environnementales et juridiques sont en effet complexes et très variables d'un lieu à un autre.

Cette définition aurait pour conséquence d'accroître les possibilités de construction à proximité des cours d'eau. La suppression de cette mesure spécifique aux rus et étiers permettrait en outre d'assurer la protection de zones humides très sensibles et présentant une biodiversité souvent riche, souligne l'auteur de l'amendement.

Il convient enfin de souligner qu'il résulte de l'absence de décret une insécurité juridique qui n'est pas satisfaisante.

Toutefois, il convient d'indiquer que la suppression du V de l'article L. 146-4 impliquera un retour à la situation antérieure à 2005 qui avait conduit à l'adoption de la mesure devant les difficultés rencontrées s'agissant de l'application de la loi littoral.

*

* *

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

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

Avis favorable également à l'amendement CD46.

M. le secrétaire d'État. Sagesse.

La Commission adopte l'amendement.

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

Article 23

Engager une réflexion approfondie sur la création d'un code de la mer

Le présent article vise à demander au Gouvernement de remettre au parlement un rapport sur la création d'un code de la mer rassemblant « *l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes* ».

Des efforts de codification ont été réalisés, ces dernières années, afin d'intégrer les dispositions relatives aux pêches maritimes au sein du code rural. La codification de la partie réglementaire du code rural et de la pêche maritime vient en effet d'être achevée.

Il apparaît clairement, à la lumière de la présente proposition de loi, qui modifie le code des transports, le code rural et de la pêche maritime, le code de l'environnement, le code de la consommation, le code des assurances, le code monétaire et financier, le code de la sécurité intérieure et le code de la défense, que les dispositions applicables au monde maritime demeurent excessivement dispersées. Cela nuit à leur intelligibilité et à leur application. Ainsi, cet exercice de codification permettrait de :

- rassembler des normes applicables, législatives ou réglementaires, et les coordonner pour les rendre cohérentes et accessibles à travers un plan logique ;
- abroger les textes obsolètes ;
- mettre en lumière les réformes législatives ou réglementaires nécessaires.

Par ailleurs, le monde maritime souffre de l'absence d'une politique maritime forte et intégrée, qui pourrait s'appuyer sur un code clair.

Une option pourrait consister en la rédaction d'un code de la mer « suiveur » qui ne ferait que reprendre les dispositions figurant dans d'autres codes. Toutefois, cette technique n'est généralement plus utilisée aujourd'hui car elle est lourde à mettre en œuvre et recèle des risques d'erreurs.

La gouvernance maritime doit prendre appui sur des outils plus ambitieux et la coordination actuelle de la politique maritime est trop centrée, au sein du secrétariat général de la mer, sur l'action de l'État en mer. Par ailleurs, le ministère en charge de la mer ne peut, du fait de son champ très large, suffisamment maîtriser l'ensemble des aspects de la politique de la mer.

Il convient également de souligner que l'ambition de cette proposition de loi est bien de créer un lien entre le littoral et le monde de la mer, et il ne faudrait

donc pas interpréter cette création d'un code de la mer comme une volonté de marquer une césure entre terre et mer. Bien au contraire, ce code de la mer devra faciliter l'articulation des dispositions maritimes avec celles applicables aux activités littorales, voire permettre que la mer pèse davantage.

Des difficultés surviendront nécessairement pour établir la frontière du code de la mer mais votre rapporteur estime qu'elles ne sauraient justifier de renoncer à cette ambition.

Ce rapport devra également faire le point sur l'adaptation des dispositions du code de la mer aux départements et régions d'outre-mer, sur leur extension aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution et à la Nouvelle-Calédonie et indiquer les évolutions souhaitables dans ce domaine.

*

* *

La Commission adopte l'article 23 sans modification.

Après l'article 23

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

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

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

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

Titre

L'amendement CD94 de Mme Laurence Abeille est retiré.

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

*

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

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Code des transports	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>— L'article L. 5000-5 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément :</p>	<p style="text-align: center;">TITRE I^{ER} RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE</p> <p style="text-align: center;"><u>CHAPITRE I^{ER}</u> <u>Simplifier les procédures administratives</u></p> <p style="text-align: center;">amendement CD52</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :</p> <p>1° L'article L. 5000-5 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées :</p>
<p>Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément aux stipulations de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires et, le cas échéant, aux dispositions des règlements communautaires.</p>	<p>« Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées conformément :</p>	<p>« Art. L. 5000-5. – La définition de la jauge des navires et son expression en unités de mesure sont effectuées :</p>
	<p>— aux stipulations de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires d'une longueur de plus de vingt-quatre mètres ;</p>	<p>« 1° Pour les navires à usage professionnel qui ne sont pas des navires de pêche :</p> <p>« a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires ;</p> <p>« b) Si leur longueur est inférieure à vingt-quatre mètres, selon une méthode simplifiée définie par voie réglementaire ;</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~—aux dispositions, le cas échéant, des règlements communautaires pour les navires de pêche ;~~

« 2° Pour les navires de pêche :

« a) Si leur longueur est supérieure ou égale à 24 mètres, conformément à la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, au règlement n° 2930/86 du Conseil du 22 septembre 1986 définissant les caractéristiques des navires de pêche et au règlement n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, modifiant les règlements (CE) n° 847/96, (CE) n° 2371/2002, (CE) n° 811/2004, (CE) n° 768/2005, (CE) n° 2115/2005, (CE) n° 2166/2005, (CE) n° 388/2006, (CE) n° 509/2007, (CE) n° 676/2007, (CE) n° 1098/2007, (CE) n° 1300/2008, (CE) n° 1342/2008 et abrogeant les règlements (CEE) n° 2847/93, (CE) n° 1627/94 et (CE) n° 1966/2006 ;

~~—aux dispositions d'un règlement national simplifié pour autres navires professionnels d'une longueur de moins de vingt quatre mètres.»~~

« b) Si leur longueur est inférieure à 24 mètres, conformément aux règlements n° 2930/86 du Conseil du 22 septembre 1986 et n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 précités. » ;

Art. L. 5111-1 – Les éléments d'identification des navires sont :

H. — L'article L. 5111-1 est ainsi modifié :

2° L'article L. 5111-1 est ainsi modifié :

1° Le nom ;

1° Le 1° est complété par les mots : « ~~tel~~ qu'indiqué par le certificat d'immatriculation »

a) Le 1° est complété par les mots : « , indiqué par le certificat d'immatriculation » ;

4° Le tonnage.

2° Le 5° est complété par les mots : « défini en unités de jauge ~~conformément aux dispositions~~ de l'article L. 5000-5 du présent code. »

b) Le 4° est complété par les mots : « défini en unités de jauge en application de l'article L. 5000-5 du présent code » ;

Des marques extérieures d'identification doivent être portées sur les navires dans les conditions définies par voie réglementaire.

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 5112-2</i> – Tous les navires battant pavillon français sont jaugés à l’exception des navires de plaisance dont la longueur, au sens de la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires, est inférieure à 24 mètres.</p>	<p>III.— Après l’article L. 5111-1, il est inséré un article L. 5111-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>«<i>Art. 5111-1-1.</i> — Un navire ne remplissant plus les conditions de propriété ou d’établissement visées au I et au II de l’article 219 du code des douanes est radié d’office du pavillon français par l’autorité compétente. Un navire ne peut néanmoins être radié d’office s’il fait l’objet d’une hypothèque.»</p> <p>IV.— Après le mot : « navires », la fin de l’article L. 5112-1 est ainsi rédigée : « fixées par la section 2 du chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes sont transférées dans le Code des transports. La procédure de francisation des navires professionnels est fusionnée avec la procédure d’immatriculation dans des conditions définies par voie réglementaire.»</p>	<p>3° Après le chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er}, il est inséré un chapitre II <i>bis</i> intitulé « Jaugeage des navires » et comprenant l’article L. 5112-2 :</p>
<p>Les certificats de jauge sont délivrés par l’autorité administrative ou par des sociétés de classification habilitées dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État. Ils peuvent faire l’objet de mesures de retrait.</p>	<p>V.— L’article L. 5112-2 est ainsi modifié :</p>	<p>4° L’article L. 5112-2 est ainsi modifié :</p>
<p>Leur délivrance peut donner lieu à perception d’une rémunération.</p>	<p>1° La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;</p> <p>2° Il est complété par trois alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« La jauge des navires professionnels de moins de vingt-quatre mètres fait l’objet d’une déclaration par les propriétaires dans des conditions définies par voie réglementaire.»</p>	<p>a) La seconde phrase du deuxième alinéa est supprimée ;</p> <p>b) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :</p> <p>« La jauge des navires de charge dont la longueur est inférieure à 24 mètres fait l’objet d’une déclaration par les propriétaires. Toute déclaration frauduleuse faite en application est punie d’un an d’emprisonnement et de 75 000 € d’amende.»</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Code des douanes	<p>« Tous les certificats de jauge peuvent faire l'objet de mesures de retrait.</p> <p>« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende le fait pour le propriétaire d'un navire de faire une déclaration frauduleuse. »</p>	amendement CD53 rect.
Titre IX : Navigation		Article 1 ^{er} bis (nouveau)
Chapitre I ^{er} : Régime administratif des navires		<u>Le paragraphe 2 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre IX du code des douanes est complété par un article 220 bis ainsi rédigé :</u>
Section 2 : Francisation des navires		<u>« Art. 220 bis. – Un navire ne remplissant plus l'une des conditions requises pour obtenir la francisation mentionnées aux articles 219 ou 219 bis est radié d'office du registre du pavillon français par l'autorité compétente.</u>
Paragraphe 2 : Conditions requises pour obtenir la francisation		<u>« Un navire ne peut pas être radié d'office s'il fait l'objet d'une hypothèque. »</u>
		amendement CD55
		Article 1 ^{er} ter (nouveau)
Code des transports		<u>Le chapitre II du titre I^{er} du livre I^{er} de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</u>
Cinquième partie : Transport et navigation maritimes		
Livre I ^{er} : Le navire		
Titre I ^{er} : Statut des navires		
Chapitre II : Francisation		1° L'intitulé est complété par les mots : « et immatriculation » ;
		2° Après l'article L. 5112-1, sont insérés des articles L. 5112-1-1 à L. 5112-1-3 ainsi rédigés :

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p>Livre II : La navigation maritime</p> <p>Titre III : Titres de navigation maritime</p> <p><i>Art. L. 5231-2.</i> – Les titres de navigation maritime mentionnés à l'article L. 5231-1 sont :</p> <p>1° Le rôle d'équipage ;</p> <p>2° Le permis de circulation ;</p> <p>3° La carte de circulation.</p> <p>Les conditions d'application des dispositions du présent titre, notamment les conditions de délivrance et de retrait</p>	<p>—</p> <p>Article 2</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>I. – L'article L. 5231-2 est ainsi modifié :</p> <p>1° Le 1° est ainsi rédigé : « Le rôle qui peut être d'équipage et ne concerner qu'un seul navire ou regrouper un ensemble de navires sous pavillon français gérés par une entreprise maritime. »</p> <p>2° Le 3° est supprimé.</p>	<p>—</p> <p><u>« Art. L. 5112-1-1. –</u> <u>L'immatriculation inscrit un navire francisé sur un registre du pavillon français.</u></p> <p><u>« Tout navire battant pavillon français doit être immatriculé.</u></p> <p><u>« Elle donne lieu à l'établissement d'un certificat d'immatriculation.</u></p> <p><u>« Art. L. 5112-1-2. – Tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à bord le certificat d'immatriculation prévu à l'article L. 5112-1-1.</u></p> <p><u>« Art. L. 5112-1-3. – L'acte de francisation mentionné à l'article 217 du code des douanes et le certificat d'immatriculation du navire francisé défini à l'article L. 5112-1-1 du présent code donnent lieu à la délivrance d'un document unique. »</u></p> <p>amendement CD54 rect.</p> <p>Article 2</p> <p>Le <u>titre III du livre II de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :</u></p> <p><u>1° Les 1° à 3° de l'article L. 5231-2 sont remplacés par des 1° et 2° ainsi rédigés :</u></p> <p><u>« 1° Le permis d'armement ;</u></p> <p><u>« 2° La carte de circulation. » ;</u></p> <p><u>1° bis (nouveau) L'intitulé du chapitre II est ainsi rédigé : « Permis d'armement » ;</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>des titres de navigation maritime ainsi que leur durée de validité, sont fixées pour chaque catégorie par voie réglementaire.</p>	<p>H.— L'article L. 5232-1 est ainsi rédigé :</p>	<p><u>2°</u> L'article L. 5232-1 est ainsi <u>modifié</u> :</p>
<p><i>Art. L. 5232-1.</i> – Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un rôle d'équipage délivré par l'autorité administrative.</p>	<p>« Art. L. 5232-1. — Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un rôle délivré par l'autorité administrative.</p>	<p><u>a) Au premier alinéa, les mots : « est constitué de marins au sens du 3° » sont remplacés par les mots : « comprend des gens de mer au sens du 4° » et les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</u></p>
<p>Le rôle d'équipage est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire. Son contenu est fixé par voie réglementaire.</p>	<p>« Le rôle est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire ou des navires concernés. Il atteste de la conformité de l'armement du navire, tant en ce qui concerne la composition de l'équipage que ses conditions d'emploi, aux dispositions des livres V à VII de la cinquième partie du présent code.</p>	<p><u>b) À la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</u></p>
<p><i>Art. L. 5232-2.</i> – Sans préjudice des dispositions du titre II du livre II de la quatrième partie et de celles de l'article L. 5241-2, les bateaux et engins fluviaux dont l'équipage est constitué de marins au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doivent également être</p>	<p>« Le contenu du rôle est défini par décret en Conseil d'État.</p>	<p><u>c) Après la même phrase, est insérée une phrase ainsi rédigée :</u></p>
	<p>« Il est délivré et peut être suspendu ou retiré par l'autorité maritime dans des conditions également prévues par décret en Conseil d'État.</p>	<p><u>« Il atteste de la conformité de l'armement du navire, en matière de composition de l'équipage et de conditions d'emploi, aux livres V et VI et au chapitre V des titres I^{er} à IX du livre VII de la présente cinquième partie. » ;</u></p>
	<p>« Est puni d'une amende de 3 750 euros le fait pour l'armateur, l'employeur ou la personne faisant fonction de falsifier le rôle. »</p>	<p>Alinéa supprimé</p>
	<p>H.— Au premier alinéa de l'article L. 5232-2 les mots :</p>	<p>Alinéa supprimé</p>
		<p>Alinéa supprimé</p>
		<p><u>3°</u> Au premier alinéa de l'article L. 5232-2, <u>les mots : « est constitué de</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>titulaires d'un rôle d'équipage lorsqu'ils naviguent exclusivement en aval de la limite de la navigation maritime.</p>	<p>« d'équipage » sont supprimés.</p>	<p><u>marins au sens du 3°</u> » sont remplacés par les mots : « <u>comprend des gens de mer au sens du 4°</u> » et les mots : « <u>rôle d'équipage</u> » sont <u>remplacés par les mots</u> : « <u>permis d'armement</u> » ;</p>
<p><i>Art. L. 5232-3.</i> – Lorsqu'un navire de commerce effectuant des services réguliers de transport accomplit accessoirement une partie de son parcours au-delà des limites de la navigation maritime fixées en application des dispositions de l'article L. 5000-1, la totalité de son parcours est considérée comme maritime pour l'application des dispositions relatives au rôle d'équipage.</p>	<p>IV. L'article L. 5232-3 est ainsi modifié :</p>	<p><u>4° À la fin de l'article L. 5232-3, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</u></p>
<p><i>Art. L. 5232-4.</i> – Les différents genres de navigation ainsi que les catégories de rôle d'équipage correspondantes sont définis par voie réglementaire.</p>	<p>1° Au premier alinéa, les mots : « d'équipage » sont supprimés;</p> <p>2° Il est complété par les mots : « qui lui est délivré ».</p>	<p>2° Supprimé</p>
<p><i>Art. L. 5236-1.</i> – Les infractions aux dispositions réglementaires prises pour l'application des dispositions du présent titre sont constatées par les personnes mentionnées à l'article L. 5222-1.</p>	<p>V. À l'article L. 5232-4 les mots : « d'équipage » sont supprimés.</p>	<p><u>5° L'article L. 5232-4 est ainsi modifié :</u></p>
	<p>VI. L'article L. 5236-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :</p>	<p><u>a) Au début, sont ajoutés les mots : « Le contenu du permis d'armement, » ;</u></p>
	<p>« Ces agents sont habilités à exiger des employeurs de gens de mer et de leurs représentants comme de toute</p>	<p><u>b) Les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « permis d'armement » ;</u></p>
		<p><u>5° bis (nouveau) Le chapitre III est abrogé ;</u></p>
		<p><u>5° ter (nouveau) À l'article L. 5234-1, les mots : « de plaisance » sont supprimés ;</u></p>
		<p>VI. – Supprimé</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~personne se trouvant à bord des navires contrôlés la justification de son identité, de son domicile et, en tant que de besoin, des titres attestant de leur qualité de gens de mer.~~

~~« Pour l'exercice de leur mission de contrôle, ces agents ont librement accès et à tout moment aux navires contrôlés. »~~

6° Le chapitre VI est complété par un article L. 5236-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 5236-2. – Pour l'exercice de leurs missions, les personnes mentionnées à l'article L. 5236-1 sont habilitées à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité ou de son adresse et, le cas échéant, de présenter une pièce d'identité des gens de mer.

« Pour l'exercice de leurs missions, elles ont libre accès à bord des navires, à toute heure. »

amendement CD56

Article 2 bis (nouveau)

La cinquième partie du code des transports est ainsi modifiée :

1° Au 2° de l'article L. 5511-4, les mots : « le rôle » sont remplacés par les mots : « la liste » :

2° L'article L. 5542-5 est ainsi modifié :

Art. L. 5511-4. – Pour l'application du présent livre :

1° Le terme " capitaine " désigne le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire ;

2° Le terme " officier " désigne toutes les personnes portées comme officiers ou élèves officiers sur le rôle d'équipage ;

.....
Art. L. 5542-5. – I. – Le marin dispose d'un délai suffisant pour lui permettre de prendre connaissance du contrat et de demander conseil avant de

Dispositions en vigueur

le signer.

Il signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement.

II. – L'employeur en adresse simultanément une copie à l'autorité administrative compétente.

III. – La transmission prévue au II du présent article dispense des formalités prévues aux articles L. 1221-10 à L. 1221-12 du code du travail.

Art. L. 5542-18. – Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.

.....
Art. L. 5715-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 et au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé dans un département d'outre-mer peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Art. L. 5735-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Barthélemy peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

a) Le II est abrogé :

b) Le début du III est ainsi rédigé : « L'inscription sur la liste d'équipage d'une personne appartenant à la catégorie des gens de mer dispense...*(le reste sans changement)* » :

3° Au premier alinéa de l'article L. 5542-18 et au second alinéa des articles L. 5715-4, L. 5735-4, L. 5745-4 et L. 5755-4, les mots : « au rôle » sont remplacés par les mots : « à l'état des services ».

amendement CD58

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Art. L. 5745-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Martin peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Art. L. 5755-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Pierre-et-Miquelon peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Livres V : Les gens de mer Titre V : La protection sociale des marins Chapitre I ^{er} : Dispositions générales		<p data-bbox="850 316 1036 343">Article 2 <i>ter</i> (nouveau)</p> <p data-bbox="775 365 1112 460"><u>Le chapitre I^{er} du titre V du livre V de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5551-3 ainsi rédigé :</u></p> <p data-bbox="775 535 1112 675"><u>« Art. L. 5551-3. – Pour l'application du présent code, l' "état des services" désigne le document identifiant l'ensemble des salariés d'une entreprise d'armement maritime qui exercent la profession de marin.</u></p> <p data-bbox="775 698 1112 769"><u>« L'état des services peut être établi pour un ou plusieurs navires exploités par un même armateur.</u></p> <p data-bbox="775 793 1112 862"><u>« La mise à jour de l'état des services peut se faire sous forme dématérialisée. »</u></p>
Livres III : Les ports maritimes Titre I ^{er} : Organisation des ports maritimes Chapitre II : Grands ports maritimes Section 2 : Organisation Sous-section 1 : Conseil de surveillance		<p data-bbox="940 888 1112 915">amendement CD98</p> <p data-bbox="892 960 994 988">CHAPITRE II</p> <p data-bbox="795 990 1090 1017"><u>Rénover la gouvernance des ports</u></p> <p data-bbox="940 1081 1112 1108">amendement CD59</p> <p data-bbox="850 1153 1036 1181">Article 3 A (nouveau)</p> <p data-bbox="775 1203 1112 1317"><u>La sous-section 1 de la section 2 du chapitre II du titre I^{er} du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5312-8-1 ainsi rédigé :</u></p> <p data-bbox="775 1463 1112 1534"><u>« Art. L. 5312-8-1. – Le conseil de surveillance constitue en son sein un comité d'audit.</u></p> <p data-bbox="775 1557 1112 1628"><u>« Il comprend au moins un représentant de la région dans laquelle se trouve le siège du grand port</u></p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

Art. L. 5312-7. – Le conseil de surveillance est composé de :

1° Cinq représentants de l'État ;

2° Quatre représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements dont au moins un représentant de la région et un représentant du département ;

maritime concerné, sauf dans le cas où il n'y a qu'un représentant de cette région au conseil de surveillance et que celui-ci est le président de ce conseil.

« Le commissaire du Gouvernement et l'autorité chargée du contrôle économique et financier assistent aux séances de ce comité avec voix consultative. Le président du conseil de surveillance ne fait pas partie du comité d'audit.

« Le comité d'audit assiste le conseil de surveillance dans sa fonction de garant de la qualité du contrôle interne et de la fiabilité des informations fournies à l'État.

« Le conseil de surveillance fixe, dans la limite de ses attributions, les affaires qui sont de la compétence du comité d'audit. Celles-ci comprennent notamment le contrôle de l'efficacité des systèmes de contrôle interne, la supervision du contrôle légal des comptes annuels et des comptes consolidés, les risques d'engagement hors bilan significatifs et l'examen et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes. »

amendement CD65 rect.

Article 3 B (nouveau)

L'article L. 5312-7 du même code est ainsi modifié :

1° Le 2° est ainsi rédigé :

« 2° Deux représentants de la région dans laquelle est située le siège du port ; »

2° Après le 2°, il est inséré un 2° bis ainsi rédigé :

« 2° bis Trois représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, autres que la région, dont au moins un représentant du département ; »

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>3° Trois représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés ;</p>		<p>3° Au 5°, après le mot : « État », sont insérés les mots : « après avis du président du conseil régional. ».</p>
<p>4° Cinq personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.</p>		<p>amendement CD61</p>
<p>Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix.</p>		
<p><i>Art. L. 5311-1.</i> – Les ports maritimes soumis au présent livre sont :</p>	<p>Article 3</p> <p>Après l'article L. 5311-1 du même code, il est inséré un nouvel article L. 5311-1-1 ainsi rédigé :</p>	<p>Article 3</p> <p>I. – L'article L. 5312-11 du même code est ainsi rédigé :</p>
<p>1° Les grands ports maritimes, relevant de l'État ;</p>		<p><u>« Art. L. 5312-11. – Dans chaque grand port maritime, sont représentés dans un conseil de développement :</u></p>
<p>2° Les ports maritimes autonomes, relevant de l'État ;</p>		<p><u>« 1° Les milieux professionnels, sociaux et associatifs ;</u></p>
<p>3° Les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements ;</p>		<p><u>« 2° Les collectivités territoriales et leurs groupements, notamment la région dans laquelle se trouve le siège du port.</u></p>
<p>4° Le port de Port-Cros relevant pour son aménagement, son entretien et sa gestion de l'Établissement public du parc national de Port-Cros.</p>	<p>« Art. L. 5311-1-1. – Dans chaque port maritime, les personnes morales de droit public y ayant investi, ainsi que les personnes morales de droit privé, titulaires d'un titre d'occupation domaniale d'une durée supérieure à celle fixée par décret et ayant réalisé des investissements d'un montant supérieur à celui fixé par décret, sont représentées dans un « Conseil des investisseurs publics et privés.</p>	<p><u>« Les membres du conseil de développement sont nommés par le représentant de l'État. Les membres mentionnés au 1° sont nommés après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port.</u></p>
	<p>« Ce Conseil rend un avis conforme sur le projet stratégique</p>	<p><u>« Le conseil de développement est consulté sur le projet stratégique, les projets d'investissements et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance.</u></p>
		<p><u>« Une commission des investissements est constituée au sein du</u></p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

Art. L. 5713-1-1. – Pour son application aux ports relevant de l'État mentionnés à l'article L. 5713-1, le chapitre II du titre I^{er} du livre III de la présente partie fait l'objet des adaptations suivantes :

5° L'article L. 5312-11 est complété par une phrase ainsi rédigée :

Art. L. 5312-12. – Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret.

~~propre à chaque grand port maritime. Dans les grands ports maritimes, les ports autonomes et les ports maritimes relevant des collectivités territoriales et de leurs groupements, il est en outre obligatoirement consulté sur tout projet d'investissement de l'établissement public portuaire dont le montant est supérieur à un seuil fixé par décret. Ses avis sont publiés sans délai au recueil des actes administratifs de la préfecture. Il établit un rapport annuel qu'il rend public.»~~

conseil de développement. Elle rend un avis sur les projets d'investissements réalisés sur le domaine portuaire.»

II (nouveau). – Au début du premier alinéa du 5° de l'article L. 5713-1-1 du même code, les mots : « L'article » sont remplacés par les mots : « Le premier alinéa de l'article ».

amendement CD60 2^{ème} rect.

Article 3 bis (nouveau)

Au premier alinéa de l'article L. 5312-12 du même code les mots : « de grands » sont remplacés par les mots : « d'un ou de plusieurs grands » et le mot : « autonomes » est supprimé.

amendement CD63

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

—

—

—

Article 4

Article 4

~~L'article L. 5442-1 du même code est ainsi rédigé :~~

Supprimé

amendement CD31

Art. L. 5442-1. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues. Un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.

~~« Art. L. 5442-1. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est exercée au-delà de la mer territoriale des États sous réserve de déclaration de cette activité aux services compétents du ministre chargé de la mer. Des arrêtés du Premier ministre en raison d'absence de menaces encourues peuvent exclure certaines zones du bénéfice de ces dispositions après avis d'un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre chargé de la mer et du ministre des affaires étrangères. »~~

Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

~~« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres. »~~

Un décret fixe les types de navires non éligibles ainsi que les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent embarquer des agents de protection.

~~« Les types de navires non éligibles au dispositif prévu par l'article L. 5441-1 sont :~~

~~« 1° Les navires de plaisance, y compris les navires à utilisation commerciale à l'exception des navires de plaisance d'une longueur égale ou supérieure à vingt quatre mètres, lorsque les seules personnes à bord sont l'équipage professionnel ;~~

~~« 2° Les navires à passagers de moins de vingt quatre mètres à l'exception des cas où ils ne transportent pas de passagers. »~~

CHAPITRE III

Renforcer l'employabilité des gens de mer et leur protec

amendement CD66

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 5511-3.</i> – L'équipage comprend le capitaine et les marins définis au 3° de l'article L. 5511-1.</p>	<p>Article 5</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p> <p>I. – Au premier alinéa de l'article L. 5511-3 le mot : « marins » est remplacé par les mots : « gens de mer ».</p>	<p>Article 5</p>
<p><i>Art. L. 5511-4.</i> – Pour l'application du présent livre :</p>	<p>II. – À la fin du 2° de l'article L. 5511-4, les mots : « rôle d'équipage » sont remplacés par les mots : « liste d'équipage ».</p>	<p>Supprimé</p> <p>amendement CD67</p>
<p>1° Le terme « capitaine » désigne le capitaine, le patron ou toute autre personne qui exerce de fait le commandement du navire ;</p>	<p>III. – Le II de l'article L. 5514-1 est ainsi modifié :</p>	
<p>2° Le terme « officier » désigne toutes les personnes portées comme officiers ou élèves officiers sur le rôle d'équipage ;</p>	<p>1° Après le mot : « conformes » est inséré le mot : « respectivement » ;</p>	
<p>3° Le terme « maître » désigne les maîtres d'équipage ainsi que toutes personnes portées comme maîtres ou chefs de service sur le rôle d'équipage.</p>	<p>2° Il est complété par les mots : « en ce qui concerne les navires de commerce ou la convention internationale attestant sa conformité aux dispositions de l'État du pavillon mettant en œuvre, sur les navires de pêche assurant des navigations de plus de trois jours ou à plus de 200 milles des côtes, la convention n° 188 de 2007 sur le travail dans la pêche, de</p>	
<p><i>Art. L. 5514-1.</i> – I. – Pour prendre la mer, tout navire jaugeant 500 ou plus et effectuant des voyages internationaux, à l'exception des navires traditionnels ou de ceux armés par une personne publique n'effectuant pas d'activité commerciale, est doté d'un certificat de travail maritime en cours de validité.</p>		
<p>II. – Le certificat mentionné au I atteste que les conditions de travail et de vie des gens de mer à bord sont conformes aux dispositions de l'État du pavillon mettant en œuvre la convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du travail.</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>.....</p> <p><i>Art. L. 5522-3. – I. - Une liste d'équipage identifiant les gens de mer à bord de chaque navire est tenue à la disposition de toutes autorités compétentes de l'État du pavillon et de l'État du port qui en font la demande.</i></p>	<p>L'Organisation internationale du travail lorsque celle-ci entrera en vigueur sur le territoire de la République française.»</p> <p>Article 6</p> <p>I.— L'article L. 5522-3 du même code est ainsi modifié :</p> <p>1° Au début du I, les mots : « Une liste d'équipage » sont remplacés par les mots « La liste d'équipage annexée au rôle et » ;</p> <p>2° Le même I est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les autorités maritimes françaises concernées cette demande peut avoir un caractère systématique et concerner, en tant que de besoin, chaque départ de navire par type de navigation. »</p>	<p>Article 6</p> <p>L'article L. 5522-3 du code <u>des transports</u> est ainsi modifié :</p>
<p>II. La sous-section 2 de la section 3 du chapitre 1^{er} du titre II du livre II de la première partie du code du travail n'est pas applicable à bord des navires.</p>	<p>3° Au III, après la première occurrence du mot : « navire » sont insérés les mots : « comme les modalités de transmission aux autorités visées au I du présent article en fonction du type de navire, sont fixées par décret.»</p>	<p>1° Supprimé</p> <p>2° Le I est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p><u>« Les autorités françaises compétentes peuvent demander cette liste à tout moment. »</u></p>
<p>III. Les caractéristiques de la liste d'équipage et les modalités de tenue par le capitaine du navire, en fonction du type de navire, sont fixées par décret.</p>	<p>Article 7</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p>	<p>3° Supprimé</p> <p>amendement CD68 rect.</p>
<p><i>Art. L. 5542-5. – I. Le marin dispose d'un délai suffisant pour lui permettre de prendre connaissance du contrat et de demander conseil avant de le signer.</i></p>	<p>I.— L'article L. 5542-5 est ainsi modifié :</p>	<p>Article 7</p> <p>I à VII. – Supprimés</p>

Dispositions en vigueur

Il signe le contrat et en reçoit un exemplaire avant l'embarquement.

II. – L'employeur en adresse simultanément une copie à l'autorité administrative compétente.

III. – La transmission prévue au II du présent article dispense des formalités prévues aux articles L. 1221-10 à L. 1221-12 du code du travail.

Art. L. 5542-18. – Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.

.....
Art. L. 5715-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 et au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé dans un département d'outre-mer peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Art. L. 5745-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Martin peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est

Texte de la proposition de loi

~~1° Le II est ainsi rédigé : « II. – Toute inscription sur une liste d'équipage annexée à un rôle se substitue aux formalités prévues aux articles L. 1221-10 à L. 1221-12 du code du travail. »~~

~~2° Le III est supprimé.~~

~~H. – Aux articles L. 5542-18, L. 5715-4, L. 5745-4 et L. 5755-4 du même code, les mots : « au rôle » sont remplacés par les mots : « sur la liste ».~~

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Art. L. 5755-4. – Les contributions et cotisations exigées en application des dispositions des articles L. 5553-1 à L. 5553-13 au titre des marins embarqués sur un navire immatriculé et armé à Saint-Pierre-et-Miquelon peuvent faire l'objet d'une réduction, si ce navire est affecté à certaines activités de pêche dans des conditions définies par voie réglementaire.

La réduction est de droit pour le marin qui en fait la demande lors de son embarquement sur un des navires mentionnés au premier alinéa ; elle est maintenue tant que le marin est inscrit au rôle d'équipage du navire.

Art. L. 5542-18. – Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription au rôle d'équipage.

Art. L. 5542-21. – Lorsque le marin est blessé au service du navire ou tombe malade pendant le cours de son embarquement ou après que le navire a quitté le port où le marin a embarqué, il est soigné aux frais de l'employeur.

Art. L. 5544-23. – Le droit à congés payés du marin est calculé à raison de trois jours calendaires par mois.

Art. L. 5548-1. – L'inspecteur ou le contrôleur du travail est chargé du contrôle de l'application de celles des dispositions de la législation du travail et de la législation sociale qui ont été rendues applicables aux équipages de

Texte de la proposition de loi

~~III. Le premier alinéa de l'article L. 5542-18 est ainsi rédigé :~~

~~« Tout marin a droit gratuitement à la nourriture ou à une indemnité pendant toute la durée de son inscription sur la liste d'équipage annexée au rôle du navire sur lequel il est embarqué. »~~

~~IV. Au premier alinéa de l'article L. 5542-21, après le mot : « embarqué », sont insérés les mots : « et qu'il figure de ce fait sur la liste d'équipage annexé au rôle ».~~

~~V. Le premier alinéa de l'article L. 5544-23 est complété par les mots : « de service ».~~

~~VI. L'article L. 5548-1 est ainsi modifié :~~

~~1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :~~

~~« Les officiers et agents affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont chargés à titre principal de constater les infractions aux dispositions~~

Texte adopté par la Commission

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

navires battant pavillon étranger.

~~sociales du présent titre et aux dispositions de la législation du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer qui ont été rendues applicables aux équipages de navires battant pavillon étranger. Ils disposent de cet effet et en tant que de besoin du concours des fonctionnaires de l'inspection du travail.»;~~

~~2° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :~~

Pour l'exercice de ces missions, l'inspecteur ou le contrôleur du travail est habilité à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin.

~~«Pour l'exercice de ses missions, les officiers et agents mentionnés à l'alinéa précédent sont habilités à demander à l'employeur ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire de justifier de son identité, de son adresse et le cas échéant de sa qualité de marin.»~~

~~3° Le dernier alinéa est ainsi rédigé :~~

Lors de ses visites à bord du navire, l'inspecteur du travail ou le contrôleur du travail se fait accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent.

~~«Lors de la visite à bord du navire, ces officiers et agents se font accompagner par le ou les délégués de bord ou les délégués du personnel si ces derniers le souhaitent.»~~

~~VII. L'article L. 5548-2 est ainsi rédigé :~~

Art. L. 5548-2. – L'inspecteur ou le contrôleur du travail participe au contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

~~«Art. L. 5548-2. Les agents chargés du contrôle de l'inspection du travail peuvent participer en tant que de besoin aux côtés des agents publics mentionnés à l'article L. 5548-1 au contrôle de l'application des normes de l'organisation internationale relative au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français dans les conditions prévues à l'article L. 5548-1.»~~

~~VIII. – Après l'article L. 5548-2 est inséré un article L. 5548-2-1 rédigé ainsi :~~

VIII. – Le chapitre VIII du titre IV du livre V de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

1° (*nouveau*) Après l'article L. 5548-3, il est inséré un article L. 5548-3-1 ainsi rédigé :

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~« Art. L. 5548-2-1. — Les fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les agents chargés du contrôle de l'inspection du travail se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement de leur mission de contrôle de la législation du travail applicable aux gens de mer, de la certification sociale des navires mentionnée au chapitre IV du titre I^{er}, des dispositions du titre VI du présent livre V et de la mise en œuvre des conventions internationales du travail de l'Organisation internationale du travail applicables aux gens de mer. »~~

« Art. L. 5548-3-1. — Sans préjudice des missions des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont chargés du contrôle de l'application du titre VI du présent livre ainsi que du contrôle de l'application des normes de l'Organisation internationale du travail relatives au travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français.

« Pour l'exercice de ces missions, ils sont habilités à demander à l'employeur, ainsi qu'à toute personne employée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire, de justifier de son identité, de son adresse et, le cas échéant, de sa qualité de marin.

« Lors de leurs visites à bord du navire, ils se font accompagner par le ou les délégués de bord ou délégués du personnel, si ces derniers le souhaitent. » ;

2° Il est ajouté un article L. 5548-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5548-5. — Les officiers et fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer et les inspecteurs et contrôleurs du travail se communiquent réciproquement tous renseignements et tous documents utiles à l'accomplissement des missions de contrôle définies au présent chapitre. »

~~IX. — L'article L. 5548-3 est ainsi rédigé :~~

IX et X. — **Supprimés**

amendement CD69 rect.

Art. L. 5548-3. —
Indépendamment des inspecteurs et contrôleurs du travail, les officiers et

~~« Art. L. 5548-3. — La certification sociale des navires mentionnée d'une part au chapitre IV du~~

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer sont chargés de constater les infractions aux dispositions du code du travail en tant qu'elles sont applicables aux gens de mer, ainsi qu'aux dispositions du présent titre.

~~titre I^{er} et d'autre part au chapitre I du titre VI du présent livre V comme la mise en œuvre des conventions internationales de l'Organisation internationale du travail applicables aux gens de mer est assurée par les agents affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre chargé de la mer. À cet effet, ils disposent en tant que de besoin du concours des agents de l'inspection du travail et d'officiers de police judiciaire au sein de groupes de contrôle spécialisés par façade maritime à qui il sera assigné des objectifs quantitatifs d'inspection des navires étrangers concernés par cette certification sociale et par les dispositions « pays d'accueil » du titre VI du livre V de la cinquième partie du présent code.»~~

Pour les navires touchant les rades et ports étrangers, la constatation des infractions mentionnées au premier alinéa est confiée à l'autorité compétente de l'État en fonction dans ce pays.

~~X. — Au début de l'article L. 5548-4 les mots : « Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et fonctionnaires » sont remplacés par les mots : « Les officiers et fonctionnaires ».~~

Art. L. 5548-4. – Les inspecteurs, contrôleurs, officiers et fonctionnaires mentionnés au premier alinéa de l'article L. 5548-3 sont habilités à constater les infractions aux dispositions de la législation du travail applicable aux personnels embarqués à bord des navires immatriculés à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises, qui font escale dans un port d'un département français ou à Saint-Barthélemy, Saint-Martin ou Saint-Pierre-et-Miquelon.

Article 8

Article 8

~~Le même code est ainsi modifié :~~

Supprimé

Art. L. 5551-1. – Sont affiliés au régime d'assurance vieillesse des marins, les marins mentionnés à l'article L. 5511-1 embarqués sur un navire battant pavillon français.

~~I. Le premier alinéa de l'article L. 5551-1 est complété par les mots : « ainsi que les pêcheurs à pied détenant un permis de pêche à pied professionnelle. »~~

amendement CD110

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

Art. L. 5553-11. – Les entreprises d’armement maritime sont exonérées de la contribution patronale mentionnée à l’article L. 5553-1 pour les équipages et gens de mer qu’elles emploient affiliés au régime d’assurance vieillesse des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises à titre principal à une concurrence internationale.

~~II. – L’article L. 5553-11 est ainsi modifié :~~

~~1° Les mots : « d’armement maritime » sont remplacés par le mot : « maritimes » ;~~

~~2° Après la référence : « article L. 5553-1 », les mots : « pour les équipages et gens de mer qu’elles emploient affiliés au régime d’assurance vieillesse des marins et embarqués à bord des navires battant pavillon français de commerce affectés à des activités de transport maritime soumises » sont remplacés par les mots : « des cotisations d’allocations familiales et des contributions à l’allocation d’assurance contre le risque de privation dues par les employeurs, pour les équipages et les gens de mer qu’elles emploient au titre des navires battant pavillon français de commerce soumis ».~~

~~3° La dernière phrase de l’article L. 5553-1 est complétée par les mots : « effective pendant l’exercice de leurs missions. »~~

Article 9

Le même code est ainsi modifié :

~~I. – Le texte de l’article L. 5561-1 est ainsi modifié :~~

Art. L. 5561-1. – Le présent titre est applicable aux navires :

Article 9

Le titre VI du livre V de la cinquième partie du même code est ainsi modifié :

1° L’article L. 5561-1 est ainsi modifié :

a) Le 3° est complété par les mots : « ou une prestation de service se rapportant à une installation ou à un dispositif mis en place dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental définis par la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay le

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>3° Utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises.</p>	<p>1° Le 3° est complété par les mots : « à l'exception des navires de construction traditionnelle participant à des manifestations nautiques ».</p>	<p>10 décembre 1982 » ;</p> <p><u>b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
<p>Art. L. 5561-2. – Les dispositions des articles L. 5522-1, relatives à la nationalité des équipages, et L. 5522-2, relatives aux effectifs à bord, ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre sont applicables aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1.</p>	<p>2° Il est complété par un 4° ainsi rédigé :</p> <p>« 4° Utilisés pour assurer des transports entre le territoire français et les installations et dispositifs mis en place sur le plateau continental adjacent comme définis par la loi n° 77-485 du 11 mai 1977 modifiant la loi n° 68-1181 du 30 décembre 1968 relative à l'exploration du plateau continental et à l'exploitation de ses ressources naturelles. »</p>	<p>« Le présent titre n'est pas applicable aux navires de construction traditionnelle participant à des manifestations nautiques. » ;</p>
<p>Art. L. 5562-2. – Un contrat de travail écrit est conclu entre l'armateur et chacun des salariés relevant des gens de mer. Il mentionne :</p>	<p>II. – L'article L. 5561-2 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 5561-2. – Les dispositions des articles L. 5113-1 relatives aux normes concernant la santé et la sécurité au travail ainsi que l'hygiène et l'habitabilité à bord des navires issues des conventions internationales pertinentes applicables en France ; L. 5522-1 relatives à la nationalité des équipages ; L. 5522-2 relatives aux effectifs à bord ; ainsi que les règlements pris pour leur mise en œuvre sont appliqués aux navires mentionnés à l'article L. 5561-1. »</p>	<p><u>c) Supprimé</u></p>
<p>3° Les nom et prénoms ou raison sociale et l'adresse de l'armateur ;</p>	<p>III. – L'article L. 5562-2 est ainsi modifié :</p> <p>1° Au premier alinéa, après le mot : « armateur » sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</p>	<p><u>2° Supprimé</u></p>
	<p>2° Le 3° est complété par les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction ».</p>	<p>3° L'article L. 5562-2 est ainsi modifié :</p> <p><u>a) Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</u></p>
		<p><u>b) Le 3° est complété par les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;</u></p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

.....

Art. L. 5562-3. – La prise des congés déterminés par le contrat de travail ne peut être remplacée par une indemnité compensatrice, sauf si la relation de travail est arrivée à son terme. L'armateur établit un document individuel mentionnant l'indemnité compensatrice perçue par chacun des gens de mer pour la fraction de congés dont il n'a pas bénéficié.

~~IV.~~ – À la ~~deuxième~~ phrase de l'article L. 5562-3, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction ».

c) (nouveau) Le 8° est complété par les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

4° À la seconde phrase de l'article L. 5562-3, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

~~V.~~ – L'article L. 5566-1 est ainsi modifié :

~~1°~~ Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

4° bis (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 5563-2, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur » ;

5° L'article L. 5566-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

Art. L. 5566-1. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de recruter des gens de mer :

1° Sans avoir établi un contrat de travail écrit ;

2° En ayant conclu un contrat de travail ne comportant pas les mentions prévues à l'article L. 5561-2 ou comportant ces mentions de manière volontairement inexacte.

~~2°~~ Au ~~troisième~~ alinéa, la référence : « L. 5561-2 » est remplacée par la référence : « ~~L. 5562-1~~ ».

b) Au 2°, la référence : « L. 5561-2 » est remplacée par la référence : « L. 5562-2 » ;

.....

Art. L. 5566-2. – Est puni d'une amende de 3 750 € le fait pour l'armateur de méconnaître les dispositions de l'article L. 5563-1 relatives à l'obligation de faire bénéficier les gens de mer d'un régime de protection sociale de l'un des États membres de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen couvrant obligatoirement les risques santé, maternité-famille, emploi et vieillesse.

~~VI.~~ – Au premier alinéa de l'article L. 5566-2 après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « l'employeur ou la personne faisant fonction ».

6° Au premier alinéa de l'article L. 5566-2, après le mot : « armateur », sont insérés les mots : « , l'employeur ou la personne faisant fonction » ;

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
V ^{ème} partie : Transport et navigation maritimes Livres V : Les gens de mer Titre VI : Les conditions sociales du pays d'accueil	<p>VII. — Le titre VI du livre V de la V^{ème} partie est complété par un chapitre VII ainsi rédigé :</p> <p><i>« Chapitre VII</i></p> <p><i>« Constatation des infractions</i></p> <p><i>« Art. L. 5567-1. — Les infractions aux dispositions du présent titre sont constatées par les officiers de police judiciaire mentionnés à l'article L. 5548-3 et les personnes mentionnées à l'article L. 5222-1 du présent code ainsi que par les agents de l'inspection du travail. Les inspecteurs et contrôleurs du travail sont tenus de leur signaler en tant que de besoin les faits contrevenant aux dispositions du présent titre dont ils pourrait avoir connaissance dans le cadre des dispositions de l'article L. 5548-2-1»</i></p> <p><i>« Art. L. 5567-2. — En cas de manquement aux formalités administratives prévues par le présent titre et des mesures prises pour son application, de même qu'en cas d'obstacle aux missions des agents de contrôle ou de non-présentation des documents devant être tenus à leur disposition, l'autorité maritime met en demeure l'amateur concerné de mettre son navire à quai dans un port désigné par ses soins dans un délai maximal de vingt-quatre heures en vue de permettre aux services de l'État concerné de procéder aux contrôles requis. »</i></p>	<p><u>7° Il est ajouté</u> un chapitre VII ainsi rédigé :</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>« Art. L. 5567-1. — Les infractions <u>au</u> présent titre sont constatées par les <u>agents</u> mentionnés à l'article L. 5548-3, <u>par</u> les personnes mentionnées à l'article L. 5222-1 ainsi que par les <u>inspecteurs et les contrôleurs</u> du travail.</i></p> <p><i>« Art. L. 5567-1-1(nouveau). - <u>Le</u> s personnes mentionnées à l'article L. 5567-1 sont tenues de <u>se</u> signaler <u>réciiproquement</u> les faits contrevenant <u>au</u> présent titre dont <u>elles peuvent</u> avoir connaissance <u>à l'occasion des communications prévues à</u> l'article L. 5548-5.</i></p> <p><i>« Art L. 5567-2. — En cas de manquement aux formalités administratives prévues par le présent titre <u>ou par les</u> mesures prises pour son application, en cas d'obstacle aux missions des agents de contrôle ou <u>en cas</u> de non-présentation des documents devant être tenus à <u>la</u> disposition <u>de ces agents</u>, l'autorité maritime met en demeure l'armateur, <u>l'employeur ou la personne faisant fonction</u> de mettre le navire à quai dans <u>le port qu'elle désigne</u> dans un délai maximal de vingt-quatre heures, en vue de permettre aux services de l'État concerné de procéder aux contrôles requis. »</i></p> <p>amendement CD77 rect.</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 5611-2.</i> – Peuvent être immatriculés au registre international français :</p> <p>1° Les navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;</p> <p>2° Les navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.</p>	<p>Article 10</p> <p>Le même code est ainsi modifié :</p> <p>1— L'article L. 5611-2 est ainsi modifié :</p> <p>1° Après la deuxième occurrence du mot : « navires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « à passagers visés à l'article L. 5611-3 » ;</p> <p>2° Au 2°, le nombre « 24 » est remplacé par « 15 »</p> <p>3° Il est complété par un 3° ainsi rédigé :</p> <p>« 3° Les navires de pêche professionnelle armés en grande pêche et navigant en première catégorie figurant dans des zones fixée par voie réglementaire. »</p>	<p>Article 9 bis (nouveau)</p> <p><u>Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport, qui est établi par le Conseil supérieur des gens de mer, prend en compte, d'une part, l'évolution générale du système de protection sociale français et son financement et, d'autre part, les attentes et les besoins des gens de mer.</u></p> <p>amendement CD72 2^{ème} rect.</p> <p>CHAPITRE IV</p> <p><u>Renforcer l'attractivité du pavillon français</u></p> <p>amendement CD73</p> <p>Article 10</p> <p>Le <u>chapitre 1^{er} du titre 1^{er} du livre VI de la cinquième partie du code des transports</u> est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 5611-2 est ainsi modifié :</p> <p><i>a)</i> Après la <u>seconde</u> occurrence du mot : « navires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « à passagers <u>mentionnés au 1° de l'article L. 5611-3</u> ; »</p> <p><i>b)</i> Au 2°, le nombre : « 24 » est remplacé par <u>le nombre</u> : « 15 » ;</p> <p><i>c)</i> Il est <u>ajouté</u> un 3° ainsi rédigé :</p> <p>« 3° Les navires de pêche professionnelle armés <u>à la</u> grande pêche, <u>classés</u> en première catégorie <u>et travaillant</u> dans des zones <u>définies</u> par voie réglementaire. » ;</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 5611-3.</i> – Ne peuvent pas être immatriculés au registre international français :</p>	<p>II. – L'article L. 5611-3 est ainsi modifié :</p>	<p>II. – (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>1° Les navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ou, selon une liste fixée par voie réglementaire, des lignes régulières internationales ;</p>	<p>1° Après le mot : « intracommunautaires », la fin du 1° est ainsi rédigée : « même à titre temporaire, saisonnier ou intermittent. » ;</p>	<p><i>a et b) Supprimés</i></p>
<p>2° Les navires exploités exclusivement au cabotage national ;</p>	<p>2° Le troisième alinéa est complété par le mot : « continental » ;</p>	<p><i>c) Le 4° est complété par les mots : « non mentionnés au 3° de l'article L. 5611-2 et par les mesures réglementaires prises pour son application » ;</i></p>
<p>3° Les navires d'assistance portuaire, notamment ceux affectés au remorquage portuaire, au dragage d'entretien, au lamanage, au pilotage et au balisage ;</p>	<p>3° Le cinquième alinéa est complété par les mots : « non visés par le troisième alinéa de l'article L. 5611-2 modifié du code des transports et les règlements pris pour son application. »</p>	<p><i>3° et 4° Supprimés</i></p>
<p>4° Les navires de pêche professionnelle.</p>	<p>III. Au début de l'article L. 5611-4 est inséré le mot : « Seuls ».</p>	
<p><i>Art. L. 5611-4.</i> – Les livres I^{er}, II, IV et les titres I^{er} et VII du livre V sont applicables aux navires immatriculés au registre international français.</p>		
<p><i>Art. L. 5612-3.</i> – À bord des navires immatriculés au registre international français, les membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.</p>	<p>IV. Après le deuxième alinéa de l'article L. 5612-3 sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :</p>	
<p>Le pourcentage visé au premier alinéa est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.</p>	<p>« Pour les navires immatriculés au registre international français, lorsque l'armateur se voit délivrer un rôle pour l'ensemble de sa flotte sous</p>	

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~pavillon français conformément aux dispositions des articles L. 5231-2 et L. 5232-1 et suivants du code des transports, il garantit l'emploi d'une proportion de marins d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, ressortissant d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.~~

~~« Le respect du pourcentage visé au premier alinéa est vérifié annuellement pour l'ensemble de la flotte sous pavillon français gérée par chaque exploitant concerné, et ne fait pas obstacle à l'affectation ou au détachement des marins concernés sur d'autres navires ou dans d'autres fonctions à caractère nautique.~~

~~« Les modalités de mise en œuvre des alinéas 3 et 4 sont précisées par voie réglementaire. »~~

amendement CD96

Article 10 bis (nouveau)

L'article L. 5612-3 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa, après le mot : « les », il est inséré le mot : « marins » :

2° Après le deuxième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

.....

Art. L. 5612-3. – À bord des navires immatriculés au registre international français, les membres de l'équipage sont, dans une proportion d'au moins 35 % calculée sur la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2, des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un État partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

Le pourcentage visé au premier alinéa est fixé à 25 % pour les navires ne bénéficiant pas ou plus du dispositif d'aide fiscale attribué au titre de leur acquisition.

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« Le respect de l'obligation résultant des deux premiers alinéas peut, à la demande de l'armateur, s'apprécier non par navire, mais à l'échelle de l'ensemble des navires immatriculés au registre international français exploités par cet armateur.

« Le respect de l'obligation résultant des deux premiers alinéas est vérifié chaque année. »

amendement CD97

Article 11

Supprimé

amendement CD74

Article 11

~~I. — Le Gouvernement remet au Parlement, dans les dix-huit mois suivant la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les résultats d'une revue générale de l'ensemble des textes réglementaires applicables aux navires et autres bâtiments de mer en vue d'en simplifier la présentation et le contenu. Ceci devra être fait en référence aux normes de même type effectivement appliquées aux navires analogues exploités sous le pavillon d'autres États membres de l'Union européenne et d'en éliminer toutes les surtranspositions des conventions internationales ou des normes européennes et qui auraient un effet négatif sur la compétitivité des entreprises maritimes françaises. Le même rapport portera également sur la mise en place d'une mesure de l'impact de compétitivité avant toute nouvelle disposition réglementaire à caractère maritime.~~

~~II. — Le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, un ensemble de rapports portant sur les points suivants :~~

~~1. L'évaluation de la mise en œuvre des récentes mesures concernant l'adaptation de la réglementation concernant les navires conchyliques.~~

~~2. L'État d'avancement de l'application des dispositions~~

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~législatives et réglementaires relatives aux normes de l'Etat d'accueil. Ce rapport sera à actualisé périodiquement sous l'égide du Conseil supérieur de la marine marchande.~~

~~3. — Les axes possibles d'adaptation du régime de protection sociale des marins dans l'objectif d'accroître tant l'attractivité du métier de marin que la compétitivité des entreprises. Ce rapport à établir par le Conseil supérieur des gens de mer prendra en compte d'une part l'évolution générale du système de protection sociale français et d'autre part les attentes et les besoins des gens de mer.~~

~~4. La possibilité de faire évoluer le cadre réglementaire applicable aux établissements sportifs ou de loisirs et leur extension à d'autres activités sportives et de loisirs pouvant entrer en concurrence avec des activités de navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC) ou de transports de passagers.~~

Article 12

Le code de la sécurité intérieure est ainsi rédigé :

I.— Au premier alinéa de l'article L. 321-3 les mots : « n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de quarante-huit heures » sont remplacés par les mots : « battant pavillon français, et quel que soit leur registre d'immatriculation ».

Article 12

(Alinéa sans modification)

1° Au premier alinéa de l'article L. 321-3, les mots : « n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de quarante-huit heures » sont remplacés par les mots : « battant pavillon français, quel que soit leur registre d'immatriculation, » ;

Code de la sécurité intérieure

Art. L. 321-3. – Par dérogation aux dispositions des articles L. 324-1 et L. 324-2, il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers n'assurant pas de lignes régulières et immatriculés au registre international français et pour des croisières de plus de quarante-huit heures l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard dans les conditions fixées au présent chapitre.

Art. L. 616-1. – En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité

Dispositions en vigueur

de l'obtention d'une certification dont la liste des prescriptions est fixée par décret en Conseil d'État. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.

Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'État.

Code de la sécurité intérieure

Art. L. 616-1. – En vue de l'obtention de l'autorisation d'exercice mentionnée à l'article L. 612-9, les entreprises privées de protection des navires justifient auprès du Conseil national des activités privées de sécurité de l'obtention d'une certification dont la liste des prescriptions est fixée par décret en Conseil d'État. Les normes et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret.

Si l'entreprise n'a pas encore exercé l'activité définie au 4° de l'article L. 611-1, le Conseil national des activités privées de sécurité peut lui délivrer une autorisation d'exercice provisoire pour une durée maximale de six mois, après avoir vérifié l'engagement par l'entreprise d'une démarche de certification. Les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire sont définies par décret en Conseil d'État.

Texte de la proposition de loi

~~H. — Au deuxième alinéa de l'article L. 616-1 le mot : « six » est remplacé par le mot : « douze ».~~

Texte adopté par la Commission

2° Supprimé
amendement CD75

CHAPITRE V

Renforcer les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité

Article 12 *bis* (nouveau)

À la première phrase du second alinéa de l'article L. 616-1 du code de la sécurité intérieure, le mot : « six » est remplacé par le mot : « douze ».

amendement CD76

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code de la défense</p>	<p>TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES</p>	<p>Article 12 <i>ter</i> (nouveau)</p> <p><u>Le chapitre III du titre I^{er} du livre II de la deuxième partie du code de la défense est complété par un article L. 2213-9 ainsi rédigé :</u></p> <p><u>« Art. L. 2213-9. – Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d’assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature et permettre de compléter les moyens des forces armées en tant que de besoin. La composition de cette flotte stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »</u></p> <p>amendement CD32</p>
<p>Deuxième partie : Régimes juridiques de défense</p>	<p>Article 13</p>	<p>TITRE II SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES</p>
<p>Livre II : Réquisitions</p>	<p>L'article L. 1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :</p>	<p>Article 13</p>
<p>Titre I^{er} : Réquisitions pour les besoins généraux de la nation</p>	<p>1° Au 3°, après le mot : « agriculteurs », sont insérés les mots : « des aquaculteurs » ;</p>	<p><u>I. – Supprimé</u></p>
<p>Chapitre III : Réquisitions de biens et services</p>	<p>Code rural et de la pêche maritime</p>	
<p><i>Art. L. 1. – I.</i> La politique en faveur de l’agriculture et de l’alimentation, dans ses dimensions internationale, européenne, nationale et territoriale, a pour finalités :</p> <p>.....</p>	<p>3° De soutenir le revenu, de développer l’emploi et d’améliorer la qualité de vie des agriculteurs et des salariés ainsi que de préserver le caractère familial de l’agriculture et l’autonomie et la responsabilité individuelle de l’exploitant ;</p>	

Dispositions en vigueur

4° De soutenir la recherche, l'innovation et le développement, en particulier des filières de produits biosourcés et de la chimie végétale ;

6° De développer la valeur ajoutée dans chacune des filières agricoles et alimentaires et de renforcer la capacité exportatrice de la France ;

Code rural et de la pêche maritime

Art. L. 2. – La politique des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halioalimentaires définie à l'article L. 911-2 du présent code concourt à la politique de l'alimentation et au développement des régions littorales, en favorisant la compétitivité de la filière et la mise sur le marché de produits de qualité, dans le cadre d'une exploitation durable de la ressource.

Art. L.653-2. – I. Des décrets en Conseil d'État déterminent :

Texte de la proposition de loi

~~2° Le 4° est complété par les mots : « et de l'aquaculture » ;~~

~~3° Le 6° est ainsi rédigé : « De développer sur le territoire national la valeur ajoutée dans chacune des filières agricoles, aquacoles et alimentaires, d'en améliorer la place sur le marché national et de renforcer la capacité exportatrice de la France. »~~

Article 14

~~Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :~~

Texte adopté par la Commission

II. (nouveau). – L'article L. 2 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° La dernière occurrence du mot : « et » est remplacée par les mots : « , le développement de sa valeur ajoutée. » ;

2° Après le mot : « qualité », sont insérés les mots : « , le renforcement de la place de la filière sur le marché national et la capacité exportatrice de la France » ;

3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Cette politique vise à soutenir le revenu, à développer l'emploi et à améliorer la qualité de vie des pêcheurs, des aquaculteurs et des salariés ainsi qu'à soutenir la recherche, l'innovation et le développement, en particulier dans la filière aquacole. »

amendement CD4

Article 14

Le même code est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>1° Les règles applicables à la monte privée et à la monte publique naturelle et artificielle ;</p>	<p>I. — Après le 1° du I de l'article L. 653-2 est inséré un 1° bis ainsi rédigé :</p>	<p>1° Le I de l'article L. 653-2 est complété par un 4° ainsi rédigé :</p>
<p><i>Art. L. 722-1.</i> – Le régime de protection sociale des non-salariés des professions agricoles est applicable aux personnes non salariées occupées aux activités ou dans les exploitations, entreprises ou établissements énumérés ci-dessous :</p>	<p>« 1° bis. – Les règles applicables en matière de reproduction et d'amélioration génétiques des ressources conchylicoles. »</p>	<p>« 4° Les règles applicables à la reproduction et <u>à</u> l'amélioration génétique des ressources conchylicoles. » ;</p>
<p>4° Établissements de conchyliculture et de pisciculture et établissements assimilés ainsi qu'activités de pêche maritime à pied professionnelle telle que définie par décret, sauf pour les personnes qui relèvent du régime social des marins ;</p>	<p>II. — Après le mot : « assimilés » supprimer la fin du 4° de l'article L. 722-1.</p>	<p><u>2° Supprimé</u> amendement CD6</p>
<p><i>Art. L. 640-1.</i> – La politique conduite dans le domaine de la qualité et de l'origine des produits agricoles, forestiers ou alimentaires et des produits de la mer répond aux objectifs suivants :</p>	<p>III. — L'article 640-1 est ainsi modifié :</p>	<p><u>3°</u> L'article L. 640-1 est ainsi modifié :</p>
<p>– renforcer le développement des secteurs agricoles, halieutiques, forestiers et alimentaires et accroître la qualité des produits par une segmentation claire du marché ;</p>	<p>4° Au troisième alinéa, après le mot : « halieutiques » est inséré le mot : « aquacoles » ;</p>	<p><u>a)</u> Au troisième alinéa, après le mot : « halieutiques », <u>il</u> est inséré le mot : « aquacoles » ;</p>
<p>– fixer sur le territoire la production agricole, forestière ou alimentaire et assurer le maintien de l'activité économique notamment en zones rurales défavorisées par une valorisation des savoir-faire et des bassins de production ;</p>	<p>2° Le quatrième alinéa est complété par les mots : « et par l'encouragement à la reprise d'exploitation par de nouveaux exploitants ».</p>	<p><u>b)</u> L'avant-dernier alinéa est complété par les mots : « <u>ainsi que</u> par l'encouragement à la reprise d'exploitation par de nouveaux exploitants » ;</p>
		<p>amendement CD7</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

3° Au ~~cinquième~~ alinéa, après le mot : « agricoles », est inséré le mot : « aquacoles ».

c) Au dernier alinéa, après le mot : « agricoles », il est inséré le mot : « aquacoles ».

Article 15

Article 15

Le même code est ainsi modifié :

Le livre IX du même code est ainsi modifié :

~~1—~~ L'article L. 911-1 est ~~ainsi~~ modifié :

1° Le premier alinéa de l'article L. 911-1 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :

« ~~Art. L. 911-1.~~— Sont soumis aux ~~dispositions~~ du présent livre :

« Sont soumis au présent livre :

Art. L. 911-1.— L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées, est soumis aux dispositions du présent livre qui s'appliquent également à l'élevage des animaux et à la culture des végétaux marins.

« 1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer ~~comme~~ sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ;

« 1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer, sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ;

« 2° L'exercice ~~en général~~ de l'aquaculture, de la pisciculture, ~~des~~ élevages marins et ~~des~~ autres cultures marines, ~~e'est-à-dire~~ les activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales ;

« 2° L'exercice de l'aquaculture, c'est-à-dire la conchyliculture, la pisciculture, les élevages marins et les autres cultures marines, qui constituent des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales. Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits. » ;

« 3° ~~L'exercice en particulier de la conchyliculture e'est-à-dire les activités d'exploitation du cycle biologique des mollusques bivalves ;~~

« 3° **Supprimé**

« 4° ~~Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché de leurs produits.~~

« 4° **Supprimé**

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Pour l'application du présent livre, des décrets fixent les limites des affaires maritimes et les points de cessation de la salure des eaux pour les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer.</p>	<p>« Pour l'application du présent livre, des décrets fixent les limites des affaires maritimes et les points de cessation de la salure des eaux pour les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer. »</p>	<p>Alinéa supprimé</p>
<p><i>Art. L. 911-2.</i> – La politique des pêches maritimes, de l'aquaculture marine et des activités halio-alimentaires a pour objectifs, en conformité avec les principes et les règles de la politique commune des pêches et dans le respect des engagements internationaux :</p>	<p>II. – L'article L. 911-2 est ainsi modifié :</p>	<p>amendement CD8</p> <p>2° L'article L. 911-2 est ainsi modifié :</p>
<p>1° De permettre d'exploiter durablement et de valoriser le patrimoine collectif que constituent les ressources halieutiques auxquelles la France accède, tant dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté que dans les autres eaux où elle dispose de droits de pêche en vertu d'accords internationaux ou dans les zones de haute mer ;</p>	<p>1° Au 1°, après le mot : « constituent » sont insérés les mots : « les écosystèmes marins et les ressources halieutiques » ;</p>	<p><u>a)</u> Au 1°, les mots : « les ressources halieutiques auxquelles la France accède, tant dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté que » sont <u>remplacés par</u> les mots : « les écosystèmes marins et les ressources halieutiques auxquels la France accède, tant sur l'estran que dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté et » ;</p>
<p>2° De favoriser le développement de la recherche dans la filière ;</p>	<p>2° Au même 1°, après le mot : « accède », sont insérés les mots : « tant sur son littoral » ;</p>	<p>2° Supprimé</p>
<p>3° De faciliter l'adaptation aux marchés intérieurs et extérieurs de la filière des pêches maritimes et de l'aquaculture marine, qui comprend les activités de production, de transformation et de commercialisation ;</p>	<p>3° Au même 1°, le mot : « tant » est remplacé par le mot : « que » ;</p>	<p>3° Supprimé</p>
<p>5° De créer les conditions assurant le maintien et le renouvellement d'une flotte adaptée à ces objectifs ainsi que le développement et la modernisation des entreprises de l'aval de la filière ;</p>	<p>4° Au même 1°, la première occurrence du mot : « que » est remplacée par le mot : « et » ;</p>	<p>4° Supprimé</p>
<p>.....</p>	<p>5° Au 2°, les mots : « la filière » sont remplacés par les mots : « les filières des pêches maritimes et de l'aquaculture » ;</p>	<p><u>b)</u> À la fin du 2°, les mots : « la filière » sont remplacés par les mots : « les filières des pêches maritimes et de l'aquaculture » ;</p>
<p>.....</p>	<p>6° Au 3°, les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » et le mot : « comprend » est remplacé par le mot : « comprennent » ;</p>	<p><u>c)</u> Au 3°, les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » et le mot : « comprend » est remplacé par le mot : « comprennent » ;</p>
<p>.....</p>	<p>7° Au 5°, les mots : « d'une flotte adaptée » sont remplacés par les mots : « des flottes de pêches maritimes et de l'aquaculture adaptées » ;</p>	<p><u>d)</u> Au 5°, les mots : « d'une flotte adaptée » sont remplacés par les mots : « des flottes des pêches maritimes et de l'aquaculture adaptées » ;</p>

Dispositions en vigueur

6° De développer les activités d'aquaculture marine, notamment en veillant à la qualité du milieu ;

Art. L. 912-4.- I. - Le comité national mentionné à l'article L. 912-1 est administré par un conseil composé de représentants des chefs des entreprises de pêche maritime et d'élevage marin, de représentants des coopératives maritimes mentionnées aux articles L. 931-5 et suivants, de représentants des organisations de producteurs telles que définies à la section 3 du présent chapitre et de représentants des élevages marins. Il comprend également des représentants des comités régionaux mentionnés à l'article L. 912-1.

.....

II. Les comités régionaux et les comités départementaux ou interdépartementaux sont administrés par un conseil composé de représentants des équipages et salariés des entreprises de pêche maritime et d'élevage marin et des chefs de ces entreprises, de représentants des coopératives maritimes mentionnées aux articles L. 931-5 et suivants, de représentants des organisations de producteurs telles que définies à la section 3 du présent chapitre.

.....

Texte de la proposition de loi

~~8° Le 6° est complété par les mots : « et en favorisant l'implantation de nouveaux sites aquacoles ».~~

~~III. Aux I et II de l'article L. 912-4, après la première occurrence du mot : « représentants » sont insérés les mots : « âgés de moins de soixante-cinq ans révolus ».~~

~~IV. - L'article L. 921-1 est ainsi rédigé :~~

Texte adopté par la Commission

e) Au 6°, après le mot : « notamment », sont insérés les mots : « en favorisant l'implantation de nouveaux sites aquacoles et » ;

amendement CD11

3° Après le II de l'article L. 912-4, il est inséré un II bis ainsi rédigé :

« II bis. - Les membres des conseils du comité national, des comités régionaux et des comités départementaux et interdépartementaux, définis à l'article L. 912-1, sont âgés de moins de soixante-cinq ans révolus à la date de leur élection ou de leur désignation. » ;

amendement CD13

4° et 5° Supprimés

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 921-1.</i> – Dans le respect des objectifs mentionnés à l'article L. 911-2, la récolte des végétaux marins, l'exercice de la pêche maritime embarquée à titre professionnel ou de loisir, de la pêche maritime non embarquée à titre professionnel ou de loisir, de la pêche sous-marine à titre professionnel ou de loisir et de la pêche à pied à titre professionnel ou non peuvent être soumis à la délivrance d'autorisations.</p>	<p>« Art. L. 921-1. – Dans le respect des objectifs mentionnés à l'article L. 911-2, la récolte des végétaux marins, l'exercice de la pêche maritime embarquée à titre professionnel, scientifique ou de loisir, de la pêche maritime non embarquée à titre professionnel, scientifique ou de loisir, de la pêche sous-marine à titre professionnel, scientifique ou de loisir et de la pêche à pied à titre professionnel, scientifique ou non peuvent être soumis à la délivrance d'autorisations. »</p>	<p>amendement CD18</p>
<p>Ces autorisations ont pour objet de permettre à une personne physique ou morale pour un navire déterminé, d'exercer ces activités pendant des périodes, dans des zones, pour des espèces ou groupe d'espèces et, le cas échéant, avec des engins et pour des volumes déterminés. Elles couvrent une période maximale de douze mois. Elles ne sont pas cessibles.</p>	<p>V. – La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre IX est complétée par un article L. 921-7-1 ainsi rédigé :</p>	<p>amendement CD19</p>
<p>Livre IX : Pêche maritime et aquaculture marine</p> <p>Titre II : Conservation et gestion des ressources halieutiques</p> <p>Chapitre I^{er} : Dispositions générales</p> <p>Section 1 : Autorisation des activités de pêche maritime</p>	<p>« Art. L. 921-7-1. – Dès l'enregistrement du navire de pêche professionnelle au registre national mentionné à l'article L. 921-7 et en conformité avec les principes et les règles de la politique commune des pêches une licence européenne de pêche est délivrée à tout navire de pêche de l'Union européenne utilisé pour l'exploitation commerciale des ressources aquatiques vivantes.</p>	<p>amendement CD19</p>
	<p>« Les conditions d'attribution des licences européennes des navires de pêche professionnelle, qui en aucun cas ne sont cessibles, sont fixées par décret en Conseil d'État. Ce décret détermine, en fonction des objectifs prévus à l'article L. 921-6 et de la situation effective des capacités de capture de la flotte, les critères de suspension et de retrait des licences. »</p>	<p>amendement CD19</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

Art. L. 931-2. – La société de pêche artisanale est une société soumise au régime d'imposition des sociétés de personnes ou une société à responsabilité limitée et dont 100 % des droits sociaux et des droits de vote sont détenus par un ou des pêcheurs qui en assurent en droit la direction et sont embarqués sur le ou les deux navires dont la société est totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, ou qu'elle détient en copropriété avec un armement coopératif ou une société visée à l'article 238 bis HP du code général des impôts agréés dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder dix ans. Pour l'application du présent article, les parts détenues par les ascendants, descendants ou conjoints des marins pêcheurs sont assimilées à celles détenues par ces derniers.

~~VI.~~— L'article L. 931-2 est ainsi modifié :

1^o À la première phrase, les mots : « ~~société~~ à responsabilité limitée » sont remplacés par les mots : « ~~société~~ de capitaux » et le taux « 100 % » par le taux « 50 % » ;

2^o À la même phrase, le mot : « ~~deux~~ » est supprimé ;

3^o À la même phrase, ~~après la seconde occurrence du mot : « est »~~ sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« 1^o soit totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, ou qu'elle détient en copropriété avec un armement coopératif agréé dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder quinze ans ;

« 2^o soit exploitante. »

6^o L'article L. 931-2 est ainsi modifié :

a) À la première phrase, les mots : « à responsabilité limitée » sont remplacés par les mots : « de capitaux » et le taux : « 100 % » est remplacé par le taux : « 51 % » ;

amendement CD20

b) (Supprimé)

amendements CD12 et CD107

c) Après les mots : « société est », la fin de la même phrase est remplacée par deux alinéas ainsi rédigés :

« 1^o (Sans modification) ;

« 2^o (Sans modification)

d) (nouveau) La seconde phrase est supprimée ;

e) (nouveau) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application du présent article, les parts détenues par les ascendants, les descendants ou les conjoints des marins pêcheurs sont assimilées à celles détenues par ces derniers. » ;

amendement CD21

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 942-2.</i> – Les gardes jurés et les prud’hommes pêcheurs assermentés sont habilités à rechercher et constater les infractions prévues et réprimées par le présent livre dans le ressort territorial dont ils relèvent.</p>	<p>VII. Au deuxième alinéa de l’article L. 942-2 les deux occurrences des mots : « aux 1° et 2° de » sont supprimées.</p>	<p>7° Au <u>second</u> alinéa de l’article L. 942-2, les <u>références</u> : « à l’article L. 942-3, aux 1° et 2° de l’article L. 942-4 » sont <u>remplacées par les références</u> : « aux articles L. 942-3 et L. 942-4 » et les références : « , aux 1° et 2° de l’article L. 942-6 et à l’article L. 942-8 » sont <u>remplacées par les références</u> : « et aux articles L. 942-6 et L. 942-8 » ;</p>
<p>Titre IV : Contrôles et sanctions Chapitre VI : Sanctions administratives</p>	<p>VIII. Le chapitre VI du titre IV du livre IX est complété par un article L. 946-7-1 ainsi rédigé :</p>	<p>amendement CD105</p> <p>8° Le chapitre VI du titre IV est complété par un article <u>L. 946-8</u> ainsi rédigé :</p>
	<p>« Art. L. 946-7-1. – Les organisations de producteurs mentionnées à l’article L. 912-11 peuvent en application de l’article L. 921-2 et L. 912-12-11 :</p>	<p>« <u>Art. L. 946-8.</u> – Les organisations de producteurs mentionnées à l’article L. 912-11 peuvent, en application de l’article <u>L. 912-12-1</u> :</p>
	<p>« 1° infliger une sanction pécuniaire dont le montant ne peut excéder le chiffre d’affaires de l’expédition maritime au cours de laquelle les manquements commis ont été constatés ;</p>	<p>« 1° Infliger une sanction pécuniaire dont le montant ne peut excéder le chiffre d’affaires de l’expédition maritime au cours de laquelle les manquements <u>aux règles de gestion durable des sous-quotas</u> commis ont été constatés ;</p>
	<p>« 2° suspendre ou retirer les autorisations de pêche qu’ils délivrent en application du cinquième alinéa de l’article L. 921-2.</p>	<p>« 2° Suspendre ou retirer les autorisations de pêche qu’<u>elles</u> délivrent en application <u>de l’avant-dernier</u> alinéa de l’article L. 921-2.</p>
	<p>« Les intéressés sont avisés au préalable des faits relevés à leur rencontre et des sanctions qu’ils encourent ainsi que du délai dont ils disposent pour faire valoir leurs observations.</p>	<p>« Les <u>adhérents</u> intéressés sont avisés au préalable des faits relevés à leur rencontre et des sanctions qu’ils encourent ainsi que du délai dont ils disposent pour faire valoir leurs observations.</p>
		<p>amendement CD16</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Livres IX : Pêche maritime et aquaculture marine	« La sanction pécuniaire, la suspension et le retrait de l'autorisation de pêche ne peuvent être prononcés plus d'un an à compter de la date de constatation des faits.	« La sanction pécuniaire, la suspension <u>ou le retrait des autorisations</u> de pêche ne peuvent être prononcés plus d'un an à compter de la date de constatation des faits.
Titre III : Entreprises et commercialisation des produits de la mer	« En cas de carence de l'organisation de producteurs, l'autorité administrative peut se substituer à celui-ci dans son pouvoir de sanction en exerçant les pouvoirs prévus à l'article L. 946-1. »	amendement CD17 <i>(Alinéa sans modification)</i>
Chapitre I ^{er} : Entreprises de la pêche maritime et de l'aquaculture marine		Article 15 bis (nouveau) <u>Le chapitre I^{er} du titre III du livre IX du même code est complété par une section 3 ainsi rédigée :</u>
		<u>« Section 3</u> <u>« Gestion des risques de production</u> <u>« Art. L. 931-31. – Des fonds de mutualisation agréés par l'autorité administrative contribuent au financement de l'indemnisation des pertes économiques découlant de phénomènes climatiques défavorables, d'incidents environnementaux et de coûts de sauvetage de pêcheurs ou de navires de pêche en cas d'accident de mer au cours de leurs activités de pêche.</u>
		<u>« Ces fonds de mutualisation sont financés par les versements effectués par les entreprises de la pêche maritime et, pour les secteurs relevant de la politique commune de la pêche, par l'Union européenne et par l'État.</u>
		<u>« L'affiliation des entreprises de pêche à un fonds de mutualisation agréé peut être rendue obligatoire par décret en Conseil d'État.</u>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« Les règles régissant, selon les métiers de pêche ou les risques couverts, l'établissement et le fonctionnement des fonds de mutualisation, les conditions de leur agrément, les conditions et modalités de l'indemnisation des entreprises de pêche ainsi que la gestion et le contrôle du respect de ces règles sont fixées par décret en Conseil d'État. »

amendement CD95

Article 16

Le Gouvernement remet au Parlement, dans le délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, ~~un ensemble de trois rapports~~ portant sur :

~~1.~~ les possibilités et les conditions de diversification d'activité ~~des marins-pêcheurs~~ par le tourisme, notamment : pisciculture et commercialisation directe des produits de la pêche transformés ou non ;

~~2.~~ les conséquences sur l'environnement, la biodiversité et la ressource exploitée par les pêcheurs professionnels, de la pêche récréative en mer et sur l'estran ; et les résultats d'une consultation des organisations concernées sur ce sujet.

Article 16

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les possibilités et les conditions, pour les pêcheurs et les aquaculteurs, d'une diversification de leur activité par le tourisme, notamment le pisciculture et la commercialisation directe des produits de la pêche, transformés ou non.

amendement CD104

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Code de la défense	Article 17	Article 17
Deuxième partie : Régimes juridiques de défense	Le chapitre III du titre I ^{er} du livre II de la deuxième partie du code de la défense est complété par un article L. 2213-9 ainsi rédigé :	Supprimé
Livre II : Réquisitions		amendement CD32
Titre I ^{er} : Réquisitions pour les besoins généraux de la nation		
Chapitre III : Réquisitions de biens et services		
	« Art. L. 2213-9. Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature et permettre de compléter les moyens des forces armées en tant que de besoin. La composition de cette flotte stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »	
	Article 18	Article 18
Code de l'environnement	Le code de l'environnement est ainsi modifié :	<i>(Alinéa sans modification)</i>
<i>Art. L. 161-I.</i> – I. Constituent des dommages causés à l'environnement au sens du présent titre les détériorations directes ou indirectes mesurables de l'environnement qui :	I. L'article L. 161-1 est ainsi modifié :	<u>1° Supprimé</u>
..... 2° Affectent gravement l'état écologique, chimique ou quantitatif ou le potentiel écologique des eaux, à l'exception des cas prévus au VII de l'article L. 212-1 ;	1° Au 2°, après le mot : « eaux », sont insérés les mots : « et des zones protégées au titre de la Directive cadre sur l'Eau et de la Directive cadre stratégique pour le milieu marin, ainsi que toutes les autres directives pertinentes en matière de protection de l'environnement marin. »	
..... 4° Affectent les services écologiques, c'est-à-dire les fonctions assurées par les sols, les eaux et les	2° Après le 4° du I, est inséré un 5° ainsi rédigé :	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>espèces et habitats mentionnés au 3° au bénéfice d'une de ces ressources naturelles ou au bénéfice du public, à l'exclusion des services rendus au public par des aménagements réalisés par l'exploitant ou le propriétaire.</p>	<p>« 5° Affectent les zones protégées que constituent les zones de productions conchylicoles et de production conchylicole et aquacole, les ressources conchylicoles et les activités associées, notamment ceux impliquant des restrictions d'activités telles que l'interdiction temporaire de mise en marché à des fins de protection de la santé humaine. »</p>	<p>amendement CD23</p>
<p>Art. L. 211-J. – I. – Les dispositions des chapitres Ier à VII du présent titre ont pour objet une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau ; cette gestion prend en compte les adaptations nécessaires au changement climatique et vise à assurer :</p>	<p>H. – L'article L. 211-1 est ainsi modifié :</p>	<p><u>2° Le I de l'article L. 211-1 est ainsi modifié :</u></p>
<p>.....</p> <p>2° La protection des eaux et la lutte contre toute pollution par déversements, écoulements, rejets, dépôts directs ou indirects de matières de toute nature et plus généralement par tout fait susceptible de provoquer ou d'accroître la dégradation des eaux en modifiant leurs caractéristiques physiques, chimiques, biologiques ou bactériologiques, qu'il s'agisse des eaux superficielles, souterraines ou des eaux de la mer dans la limite des eaux territoriales ;</p>	<p>1^{er} Au 2° les mots : « ou bactériologique » sont remplacés par les mots : « bactériologiques ou microbiologiques » ;</p>	<p><u>a)</u> Au 2°, les mots : « ou bactériologiques » sont remplacés par les mots : « bactériologiques ou microbiologiques » ;</p>
<p>.....</p>	<p>2° Le même 2° est complété par les mots : « et de porter atteinte aux eaux et ressources de la conchyliculture ou des élevages marins » ;</p>	<p><u>b) Supprimé</u></p> <p>amendement CD24</p>
<p>.....</p>	<p>3^{er} Le neuvième alinéa est remplacé par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p><u>c)</u> Le dernier alinéa est complété par les mots : « et un décret en Conseil d'État précise ceux retenus pour l'application du 2° à la protection des eaux conchylicoles » ;</p>
		<p>amendement CD103</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Un décret en Conseil d'État précise les critères retenus pour l'application du 1^o.</p>	<p>« Des décrets en Conseil d'État précisent les critères retenus d'une part pour l'application du 1^o et d'autre part pour l'application du 2^o en ce qu'il concerne les eaux conchylicoles. ».</p>	<p>3^o Le II de l'article L. 211-3 est ainsi modifié :</p>
<p>Art. L. 211-3. – I – En complément des règles générales mentionnées à l'article L. 211-2, des prescriptions nationales ou particulières à certaines parties du territoire sont fixées par décret en Conseil d'État afin d'assurer la protection des principes mentionnés à l'article L. 211-1.</p>	<p>III. – L'article L. 211-3 est ainsi modifié :</p>	
<p>II. – Ces décrets déterminent en particulier les conditions dans lesquelles l'autorité administrative peut :</p>	<p>1^o Après le 3^o du II, il est inséré un 4^o rédigé :</p>	<p>a à c) Supprimés</p>
<p>3^o Fixer les dispositions particulières applicables aux sources et gisements d'eaux minérales naturelles et à leur protection ;</p>	<p>« 4^o Fixer les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchylicoles et piscicoles. » ;</p>	
<p>4^o À l'intérieur des zones humides définies à l'article L. 211-1 :</p>	<p>2^o Au a) du 4^o du II, après le mot : « versant », sont insérés les mots : « pour la protection des ressources conchylicoles et piscicoles » ;</p>	
<p>a) Délimiter des zones dites « zones humides d'intérêt environnemental particulier » dont le maintien ou la restauration présente un intérêt pour la gestion intégrée du bassin versant, ou une valeur touristique, écologique, paysagère ou cynégétique particulière. Ces zones peuvent englober les zones humides dites « zones stratégiques pour la gestion de l'eau » prévues à l'article L. 212-5-1 ;</p>	<p>3^o Au 5^o du II, est inséré un d) ainsi rédigé :</p>	
<p>5^o Délimiter, afin d'y établir un programme d'actions dans les conditions prévues au 4^o du présent article :</p>		

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~« d) Des eaux et des zones de production conchylicoles, objectifs 2006/113 et Directive cadre stratégie pour le milieu marin. Le programme d'actions peut prévoir l'interdiction de l'usage de substances. Il peut interdire de jeter, déverser ou laisser écouler, directement ou indirectement en mer ou dans la partie des cours d'eau, canaux ou plans d'eau où les eaux sont salées, des substances ou organismes nuisibles pour la conservation ou la reproduction des mammifères marins, poissons, crustacés, coquillages, mollusques ou végétaux, ou de nature à les rendre impropres à la consommation. »~~

d) (nouveau) Il est ajouté un 9° ainsi rédigé :

« 9° Fixer les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchylicoles et piscicoles. »

amendement CD25 2^{ème} rect.

Art. L. 212-I. – I. – L'autorité administrative délimite les bassins ou groupements de bassins en déterminant le cas échéant les masses d'eau souterraines et les eaux maritimes intérieures et territoriales qui leur sont rattachées.

II. – Le comité de bassin compétent procède dans chaque bassin ou groupement de bassins :

1° A l'analyse de ses caractéristiques et des incidences des activités sur l'état des eaux ainsi qu'à une analyse économique des utilisations de l'eau ; ces analyses sont réexaminées périodiquement ;

III. – Chaque bassin ou groupement de bassins hydrographiques est doté d'un ou de plusieurs schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux fixant les objectifs visés au IV du présent article et les orientations permettant de satisfaire aux principes

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>prévus aux articles L. 211-1 et L. 430-1. Le schéma prend en compte l'évaluation, par zone géographique, du potentiel hydroélectrique établi en application du I de l'article 6 de la loi n° 2000-108 du 10 février 2000 relative à la modernisation et au développement du service public de l'électricité.</p>	<p>IV. Le 5° du IV de l'article L. 212-1 est complété par les mots : « et de protéger les eaux et zones de production conchylicoles. »</p>	<p><u>4° Supprimé</u> amendement CD27</p>
<p>IV. Les objectifs de qualité et de quantité des eaux que fixent les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux correspondent :</p>	<p>V. Le quatrième alinéa de l'article L. 213-1 est complété par les mots : « et conchylicoles ».</p>	<p><u>5° Le 3° de l'article L. 213-1 est complété par les mots : « et conchylicoles » ;</u></p>
<p><i>Art. L. 213-I.</i> – Le Comité national de l'eau a pour mission :</p>	<p>VI. L'article L. 321-1 est ainsi modifié :</p>	<p><u>6° Le II de l'article L. 321-1 est ainsi modifié :</u></p>
<p>3° De donner son avis sur les projets de décret concernant la protection des peuplements piscicoles ;</p>	<p>4° Au 4° du II, après le mot : « sylvicoles », insérer les mots : « des activités conchylicoles » ;</p>	<p><u>a) Au 4, après le mot : « sylvicoles », sont insérés les mots : « des activités conchylicoles, » ;</u></p>
<p><i>Art. L. 321-I.</i> – I. - Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur.</p>	<p>II. – La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'État et des collectivités locales, ou de leurs groupements, ayant pour objet :</p>	<p><u>b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
<p>4° Le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.</p>		

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~2° Il est complété par une phrase ainsi rédigée : « Les schémas de cohérence territoriale et plans locaux d'urbanisme concernés ne peuvent être contraires aux présentes dispositions. »~~

« Les schémas de cohérence territoriale sont compatibles avec les présentes dispositions. »

amendement CD34

Article 18 *bis* (nouveau)

Code rural et de la pêche maritime

Art. L. 923-11. – Des schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine sont établis dans chaque région comportant une façade maritime afin de recenser les sites existants et les sites propices au développement d'une aquaculture marine durable.

Ces schémas sont élaborés par le représentant de l'État dans la région en concertation avec des représentants élus des collectivités territoriales, des représentants des établissements publics et des professionnels concernés, ainsi que des personnalités qualifiées choisies en raison de leurs compétences en matière de protection de l'environnement et d'usage et de mise en valeur de la mer et du littoral.

Le représentant de l'État dans la région prend en compte les orientations nationales et de l'Union européenne en matière d'aquaculture marine et s'assure que le schéma prend en compte les autres documents de planification et notamment les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux mentionnés à l'article L. 212-1 du code de l'environnement et, s'il existe, le schéma de mise en valeur de la mer ou, au sein d'un schéma de cohérence territoriale, le chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer.

Les projets de schémas sont mis pendant une durée minimale d'un mois à la disposition du public sous des formes, notamment électroniques, de nature à permettre son information et sa participation. Les schémas, éventuellement modifiés pour tenir notamment compte des observations recueillies, sont ensuite établis par arrêté préfectoral.

Dispositions en vigueur

Au plus tard à l'issue d'un délai fixé par décret, un bilan de la mise en œuvre du schéma est effectué. Ce bilan est porté à la connaissance du public, notamment par voie électronique. Le représentant de l'État dans la région décide, après avis des collectivités territoriales intéressées, sa poursuite ou sa mise à jour. À défaut d'une décision du représentant de l'État dans la région, le schéma reste en vigueur. Il est procédé à la révision du schéma selon la procédure prévue pour son élaboration.

L'autorité administrative prend en compte ces schémas lors de la délivrance des autorisations d'utilisation du domaine public maritime mentionnées à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

Les documents de planification et les projets de l'État, des collectivités territoriales et de leurs groupements prennent en compte ces schémas, notamment en veillant à l'accessibilité des zones aquacoles qu'ils prévoient.

Code des assurances

Art. L. 111-6. – Sont regardés comme grands risques :

1° Ceux qui relèvent des catégories suivantes :

a) Les corps de véhicules ferroviaires, aériens, maritimes, lacustres et fluviaux ainsi que la responsabilité civile afférente auxdits véhicules ;

.....

Texte de la proposition de loi

**TITRE III
DISPOSITIONS DIVERSES**

Article 19

Le code des assurances est ainsi modifié :

~~I. Au~~ 1° de l'article L. 111-6 est ~~ajouté~~ un *d*) ainsi rédigé :

« *d*) Les installations d'énergies marines renouvelables ».

Texte adopté par la Commission

Au dernier alinéa de l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime, les mots : « prennent en compte » sont remplacés par les mots : « sont compatibles avec ».

amendement CD33

**TITRE III
DISPOSITIONS DIVERSES**

Article 19

(Alinéa sans modification)

1° ~~Le~~ 1° de l'article L. 111-6 est ~~complété par~~ un *d*) ainsi rédigé :

« *d*) *(Sans modification)* ».

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 125-5.</i> – Sont exclus du champ d’application du présent chapitre les dommages causés aux récoltes non engrangées, aux cultures, aux sols et au cheptel vif hors bâtiment, dont l’indemnisation reste régie par les dispositions du chapitre I^{er} du titre VI du livre III du code rural et de la pêche maritime.</p>	<p>H.— Au deuxième alinéa de l’article L. 125-5 après le mot : « fluviaux », sont insérés les mots : « les installations d’énergies marines renouvelables ».</p>	<p><u>2</u>^o Au deuxième alinéa de l’article L. 125-5₁ après le mot : « fluviaux », sont insérés les mots : « les installations d’énergies marines renouvelables ».</p>
<p>Sont exclus également du champ d’application du présent chapitre les dommages subis par les corps de véhicules aériens, maritimes, lacustres et fluviaux, ainsi que les marchandises transportées et les dommages mentionnés à l’article L. 242-1.</p>	<p>Article 20</p>	<p>Article 20</p>
<p>Code de commerce</p>	<p>Le code de commerce est ainsi modifié :</p>	<p>Supprimé amendement CD26</p>
<p><i>Art. L. 123-22.</i> – Les documents comptables sont établis en euros et en langue française.</p>	<p>I. — L’article L. 123-22 est ainsi rédigé :</p>	
<p>Les documents comptables et les pièces justificatives sont conservés pendant dix ans.</p>	<p>« Les documents comptables sont établis en euros et en langue française. Lorsque l’entreprise justifie d’une activité internationale, elle a la faculté d’établir sa comptabilité dans la devise de son choix. »</p>	
<p>Les documents comptables relatifs à l’enregistrement des opérations et à l’inventaire sont établis et tenus sans blanc ni altération d’aucune sorte, dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État.</p>	<p>« Les documents comptables et les pièces justificatives sont conservés pendant dix ans. »</p>	
<p><i>Art. L. 442-6.</i> – I. – Engage la responsabilité de son auteur et l’oblige à réparer le préjudice causé le fait, par tout producteur, commerçant, industriel ou personne immatriculée au répertoire des métiers :</p>	<p>« Les documents comptables relatifs à l’enregistrement des opérations et à l’inventaire sont établis et tenus sans blanc ni altération d’aucune sorte, dans des conditions fixées par décret en Conseil d’État. »</p>	
<p>1^o D’obtenir ou de tenter d’obtenir d’un partenaire commercial un avantage quelconque ne correspondant à aucun service commercial effectivement</p>		

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

rendu ou manifestement disproportionné au regard de la valeur du service rendu. Un tel avantage peut notamment consister en la participation, non justifiée par un intérêt commun et sans contrepartie proportionnée, au financement d'une opération d'animation commerciale, d'une acquisition ou d'un investissement, en particulier dans le cadre de la rénovation de magasins ou encore du rapprochement d'enseignes ou de centrales de référencement ou d'achat. Un tel avantage peut également consister en une globalisation artificielle des chiffres d'affaires, en une demande d'alignement sur les conditions commerciales obtenues par d'autres clients ou en une demande supplémentaire, en cours d'exécution du contrat, visant à maintenir ou accroître abusivement ses marges ou sa rentabilité ;

.....

II. – Sont nuls les clauses ou contrats prévoyant pour un producteur, un commerçant, un industriel ou une personne immatriculée au répertoire des métiers, la possibilité :

a) De bénéficier rétroactivement de remises, de ristournes ou d'accords de coopération commerciale ;

.....

II. Le II de l'article L. 442-6 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« f) De ~~répercuter rétroactivement ou non une cotisation professionnelle obligatoire instaurée en application de l'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime sur les prix, remises, ristournes ou accords de coopération commerciale entre un opérateur bénéficiaire d'un agrément communautaire d'expédition de coquillages et ses clients.~~ »

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code monétaire et financier</p>	<p>Article 21</p>	<p>Article 21</p>
<p><i>Art. L. 512-68.</i> – Conformément aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes, le crédit maritime mutuel a pour objet de faciliter le financement des opérations et des investissements relatifs aux pêches maritimes, aux cultures marines et aux activités qui s’y rattachent, ainsi qu’à l’extraction des sables, graviers et amendements marins et à la récolte des végétaux provenant de la mer ou du domaine maritime.</p>	<p>Le code monétaire et financier est ainsi modifié :</p>	<p><u>La section 7 du chapitre II du titre 1^{er} du livre V du code monétaire et financier est ainsi modifiée :</u></p>
<p>Les établissements de crédit maritime mutuel peuvent également, sous réserve des dispositions propres aux établissements mentionnés au 5 de l’article L. 512-69, effectuer toute opération de banque en faveur de leurs sociétaires et de ceux de l’organe central des caisses d’épargne et des banques populaires et recevoir de toute personne des dépôts de fonds et de titres.</p>	<p>1. L’article L. 512-68 est ainsi rédigé :</p>	<p>1^o L’article L. 512-68 est ainsi modifié :</p>
<p><i>Art. L. 512-69.</i> – Le crédit maritime mutuel est pratiqué par cinq catégories d’établissements de crédit affiliés à l’organe central des caisses d’épargne et des banques populaires :</p>	<p>« Art. L. 512-68. Le crédit maritime mutuel a pour objet de faciliter le financement des opérations et des investissements relatifs aux pêches maritimes, aux cultures marines et aux activités qui s’y rattachent, ainsi qu’à l’extraction des sables, graviers et amendements marins et à la récolte des végétaux provenant de la mer ou du domaine maritime.</p>	<p><u>a) Au début du premier alinéa, les mots : « Conformément aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes, » sont supprimés ;</u></p>
<p>1. Des caisses régionales de crédit maritime mutuel ;</p>	<p>« Les établissements de crédit maritime mutuel peuvent également, sous réserve des dispositions propres aux établissements mentionnés au 5 de l’article L. 512-69, effectuer toute opération de banque en faveur de leurs sociétaires et de ceux de l’organe central des caisses d’épargne et des banques populaires et recevoir de toute personne des dépôts de fonds et de titres. »</p>	<p><u>b) Au deuxième alinéa, la référence : « 5 » est remplacée par la référence : « 4 » ;</u></p>
<p>2. Des unions de crédit maritime mutuel que des caisses régionales peuvent former entre elles avec, éventuellement, des groupements tels que ceux qui sont définis à l’article L. 512-74 ;</p>	<p>H. L’article L. 512-69 est ainsi rédigé :</p>	<p>2^o L’article L. 512-69 est ainsi modifié :</p>
<p>1. Des caisses régionales de crédit maritime mutuel ;</p>	<p>« Art. L. 512-69. Le crédit maritime mutuel est pratiqué par cinq catégories d’établissements de crédit affiliés à l’organe central des caisses d’épargne et des banques populaires :</p>	<p><u>a) Au premier alinéa, le mot : « cinq » est remplacé par le mot : « quatre » ;</u></p>
<p>2. Des unions de crédit maritime mutuel que des caisses régionales peuvent former entre elles avec, éventuellement, des groupements tels que ceux qui sont définis à l’article L. 512-74 ;</p>	<p>« 1. Des caisses régionales de crédit maritime mutuel ;</p>	
	<p>« 2. Des unions de crédit maritime mutuel que des caisses régionales peuvent former entre elles avec, éventuellement, des groupements tels que ceux qui sont définis à l’article L. 512-74 ;</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>3. Une société centrale de crédit maritime mutuel ;</p>	<p>« 3. Une société centrale de crédit maritime mutuel ;</p>	<p><u>b) Le 3 est abrogé ;</u></p>
<p>4. Des banques populaires régies par les articles L. 512-2 à L. 512-13 ;</p>	<p>« 4. Des banques populaires régies par les articles L. 512-2 à L. 512-13 ;</p>	<p><u>c) Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</u></p>
<p>5. Des sociétés de caution mutuelle régies par les articles L. 515-4 à L. 515-12 et appartenant au réseau des banques populaires conformément à l'article L. 512-11.</p>	<p>« 5. Des sociétés de caution mutuelle régies par les articles L. 515-4 à L. 515-12 et appartenant au réseau des banques populaires conformément à l'article L. 512-11.3.</p>	<p><u>« Le crédit maritime mutuel comporte une société centrale qui est une union d'économie sociale. Elle représente le crédit maritime mutuel au sein des entités nationales ou régionales du secteur maritime. » ;</u></p>
<p>La composition et la répartition du capital social de la société centrale de crédit maritime mutuel sont régies par l'article 19 bis de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération. Les caisses régionales et les unions de crédit maritime mutuel doivent détenir la majorité du capital et des droits de vote de cette société, dont les statuts sont soumis à approbation ministérielle.</p>	<p>« La composition et la répartition du capital social de la société centrale de crédit maritime mutuel sont régies par l'article 19 bis de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération. Les caisses régionales et les unions de crédit maritime mutuel doivent détenir la majorité du capital et des droits de vote de cette société. »</p>	<p><u>d) À la fin de la seconde phrase du dernier alinéa, les mots : « , dont les statuts sont soumis à approbation ministérielle » sont supprimés ;</u></p>
<p><i>Art. L. 512-71.</i> – La Commission supérieure du crédit maritime mutuel est consultée sur les projets de textes réglementaires concernant le crédit maritime mutuel ainsi que sur la répartition des avances de l'État. Elle peut se saisir de toute question intéressant le crédit maritime mutuel et donner un avis au Gouvernement sur ces questions. Elle entend chaque année un rapport d'activité sur la situation du crédit maritime mutuel. La composition de cette commission, qui comporte six députés et trois sénateurs, est fixée par le décret prévu à l'article L. 512-84.</p>	<p>III. — L'article L. 512-71 est supprimé.</p>	<p><u>3° L'article L. 512-71 est abrogé ;</u></p>
<p><i>Art. L. 512-72.</i> – L'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires assure le contrôle de la régularité des opérations financières et comptables des établissements affiliés mentionnés à l'article L. 512-69 ; elle effectue à leur bénéfice toutes opérations financières ; elle leur apporte</p>	<p><u>3° bis (nouveau) L'article L. 512-72 est ainsi modifié :</u></p>	<p><u>3° bis (nouveau) L'article L. 512-72 est ainsi modifié :</u></p>
<p></p>	<p></p>	<p><u>a) Au premier alinéa, le mot : « elle » est remplacé, deux fois, par le mot : « il » ;</u></p>

Dispositions en vigueur

ses services dans le respect de leur autonomie juridique et financière.

Le décret prévu à l'article L. 512-84 détermine les conditions dans lesquelles la caisse centrale exerce ces attributions.

Art. L. 512-74. – Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 3 bis de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération, peuvent être sociétaires d'une caisse régionale de crédit maritime mutuel ou d'une union :

1. Dans les conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, les personnes physiques qui, à titre principal, exercent ou ont exercé l'une des activités professionnelles mentionnées au premier alinéa de l'article L. 512-68 ainsi que les ascendants, veuves et orphelins de ces personnes ;

2. Les groupements qui, se rattachant par leur objet à l'une des activités mentionnées au premier alinéa de l'article L. 512-68 appartiennent à l'une des catégories déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84 ;

3. L'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires et les organismes dont elle centralise ou contrôle la gestion financière et comptable ;

4. Les autres personnes physiques ou morales qui exercent leur activité ou qui ont une résidence dans les départements côtiers.

Art. L. 512-76. – Chaque caisse régionale ou union est administrée par un conseil composé de six administrateurs au moins et de douze au plus, élus parmi les sociétaires par

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

b) Au second alinéa, les mots : « la caisse centrale » sont remplacés par les mots : « l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires » :

3° ter (nouveau) L'article L. 512-74 est ainsi modifié :

a) Au début du 1, les mots : « Dans les conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, » sont supprimés :

b) Au 3, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » :

c) À la fin du 4, le mot : « côtiers » est remplacé par les mots : « du ressort territorial de la caisse régionale » :

3° quater (nouveau) L'article L. 512-76 est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur

l'assemblée générale pour une durée de trois ans et renouvelable par tiers tous les ans. Toutefois, si un siège d'administrateur devient vacant dans l'intervalle de deux assemblées générales ordinaires, le conseil d'administration peut procéder à une nomination à titre provisoire dans les conditions fixées par les statuts.

Deux tiers au moins des membres du conseil d'administration doivent avoir la qualité de marin de la marine marchande ou de concessionnaire d'établissement de pêche sur le domaine public maritime.

.....

Art. L. 512-80. – Si le conseil d'administration prend des décisions contraires aux dispositions législatives ou réglementaires particulières régissant le crédit maritime mutuel ou aux orientations prévues à l'article L. 512-68, ou s'il s'abstient d'exercer ses fonctions, l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires peut, sans préjudice des dispositions du dernier alinéa du I de l'article L. 612-34, après mise en demeure restée vaine et dans des conditions définies par le décret prévu à l'article L. 512-84, proposer au ministre chargé de l'économie, de dissoudre le conseil d'administration et de désigner un administrateur ou un comité provisoire, chargé de l'administration de la caisse ou de l'union.

La mission de l'administrateur ou du comité provisoire ainsi nommé prend fin dès l'élection, à sa diligence, d'un nouveau conseil d'administration qui doit intervenir dans un délai maximum de six mois.

Art. 512-83. – En cas de dissolution suivie de la liquidation d'une caisse régionale ou d'une union, le reliquat de l'actif, après paiement des dettes sociales et remboursement du capital effectivement versé, est affecté,

Texte de la proposition de loi

IV.-L'article L. 512-83 est ainsi rédigé :

~~« Art. 512-83. – En cas de dissolution suivie de la liquidation d'une caisse régionale ou d'une union, le reliquat de l'actif, après paiement des dettes sociales et remboursement du capital effectivement versé, est affecté,~~

Texte adopté par la Commission

a) À la première phrase, les mots : « trois ans et renouvelable par tiers tous les » sont remplacés par le mot : « six » :

b) Au deuxième alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « un » :

3° *quinquies* (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 512-80, les mots : « ou aux orientations prévues à l'article L. 512-68, » sont supprimés :

4° À l'article L. 512-83, les mots : « sur proposition » sont remplacés par les mots : « par décision » et les mots : « et par décision du ministre chargé des pêches maritimes »

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>sur proposition de l'assemblée générale et par décision du ministre chargé des pêches maritimes dans des conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, à d'autres établissements de crédit maritime mutuel, à des organismes de coopération maritime ou à des œuvres d'intérêt social maritime agréées à cet effet.</p>	<p>sur proposition de l'assemblée générale dans des conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, à d'autres établissements de crédit maritime mutuel, à des organismes de coopération maritime ou à des œuvres d'intérêt social maritime agréées à cet effet.</p>	<p><u>sont supprimés.</u></p> <p style="text-align: right;">amendement CD30</p>
<p>Code de la consommation</p>	<p>Article 22</p>	<p>Article 22</p>
<p>Livre I^{er} : Information des consommateurs et formation des contrats</p>	<p>La section 10 <i>bis</i> du chapitre I^{er} du titre II du code de la consommation est complétée par un article L. 121-82-3 ainsi rédigé :</p>	<p>La section 10 <i>bis</i> du chapitre I^{er} du titre II <u>du livre I^{er}</u> du code de la consommation est complétée par un article L. 121-82-3 ainsi rédigé :</p>
<p>Titre II : Pratiques commerciales</p>	<p>« Art. L. 121-82-3. – Les personnes ou entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou accessoire, précisent sur leurs cartes ou sur tout autre support le pays d'origine des produits aquatiques qu'ils proposent. Le pays d'origine est déterminé en accord avec le règlement UE n° 1379/2013. »</p>	<p>« Art. L. 121-82-3. – Les personnes ou <u>les</u> entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale <u>ou collective</u> ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou accessoire, précisent sur leurs cartes ou sur tout autre support <u>la zone de pêche ou</u> le pays d'origine des produits aquatiques qu'ils proposent. <u>La zone de pêche ou</u> le pays d'origine est déterminé <u>dans les conditions prévues à l'article 38 du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil.</u></p>
<p>Chapitre I^{er} : Pratiques commerciales réglementées</p>	<p></p>	<p>amendements CD91, CD102, CD108, CD28</p>
<p>Section 10 <i>bis</i> : Qualité et transparence dans l'élaboration des plats proposés dans le cadre d'une activité de restauration commerciale</p>	<p></p>	<p></p>

Dispositions en vigueur

—

Code de l'environnement

Art. L. 321-1. – I. - Le littoral est une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur.

II. – La réalisation de cette politique d'intérêt général implique une coordination des actions de l'État et des collectivités locales, ou de leurs groupements, ayant pour objet :

1° La mise en œuvre d'un effort de recherche et d'innovation portant sur les particularités et les ressources du littoral ;

2° La protection des équilibres biologiques et écologiques, la lutte contre l'érosion, la préservation des sites et paysages et du patrimoine ;

3° La préservation et le développement des activités économiques liées à la proximité de l'eau, telles que la pêche, les cultures marines, les activités portuaires, la construction et la réparation navales et les transports maritimes ;

4° Le maintien ou le développement, dans la zone littorale, des activités agricoles ou sylvicoles, de l'industrie, de l'artisanat et du tourisme.

Code de l'urbanisme

Pour déterminer la capacité d'accueil des espaces urbanisés ou à urbaniser, les documents d'urbanisme doivent tenir compte :

- de la préservation des espaces et milieux mentionnés à l'article

Texte de la proposition de loi

—

Texte adopté par la Commission

—

« Les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par décret. »

amendement CD29

Article 22 *bis* (nouveau)

Au 2° du II de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, après le mot : « érosion. », sont insérés les mots : « la prévention des risques naturels liés aux submersions marines ».

amendements CD44 et CD100

Article 22 *ter* (nouveau)

Après le deuxième alinéa de l'article L. 146-2 du code de

Dispositions en vigueur

L. 146-6 ;

- de la protection des espaces nécessaires au maintien ou au développement des activités agricoles, pastorales, forestières et maritimes ;

.....
Art. L. 146-4. –

III – En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 précitée.

Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau, et notamment, dans les communes riveraines des mers, des océans, des estuaires et des deltas mentionnées à l'article L. 321-2 du code de l'environnement, à l'atterrage des canalisations et à leurs jonctions, lorsque ces canalisations et jonctions sont nécessaires à l'exercice des missions de service public définies à l'article L. 121-4 du code de l'énergie. Les techniques utilisées pour la réalisation de ces ouvrages électriques sont souterraines et toujours celles de moindre impact environnemental. L'autorisation d'occupation du domaine public ou, à défaut, l'approbation des projets de construction des ouvrages mentionnée au 1° de l'article L. 323-11 du même code est refusée si les canalisations ou leurs jonctions ne respectent pas les conditions prévues au présent alinéa.

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

l'urbanisme, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – de la prévention des risques naturels liés aux submersions marines : ».

amendements CD45 et CD101

Article 22 *quater* (nouveau)

L'article L. 146-4 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

Dispositions en vigueur

—

Pour l'application du deuxième alinéa du présent III, l'autorisation ou l'approbation peut comporter des prescriptions destinées à réduire l'impact environnemental des canalisations et de leurs jonctions.

La réalisation des constructions, installations, canalisations et jonctions mentionnées au même deuxième alinéa est soumise à enquête publique réalisée en application du chapitre III du titre II du livre I^{er} du code de l'environnement.

Le plan local d'urbanisme peut porter la largeur de la bande littorale visée au premier alinéa du présent paragraphe à plus de cent mètres, lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient.

IV – Les dispositions des paragraphes II et III ci-dessus s'appliquent aux rives des estuaires les plus importants, dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

V. – Les dispositions des II et III ne s'appliquent pas aux rives des étiers et des rus, en amont d'une limite située à l'embouchure et fixée par l'autorité administrative dans des conditions définies par un décret en Conseil d'État.

Texte de la proposition de loi

—

Article 23

Le Gouvernement remet au Parlement dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi un rapport sur la création d'un code de la mer rassemblant l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes. Ce rapport fait également le point sur l'adaptation de ces dispositions aux départements et régions d'outre-mer, sur leur extension aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution et à la Nouvelle-Calédonie et indique les évolutions souhaitables dans ce domaine.

Texte adopté par la Commission

—

1° Au dernier alinéa du III, après le mot : « milieux », sont insérés les mots : « , à un risque de submersion marine ».

2° Le V est abrogé.

amendements CD46 et CD47

Article 23

(Sans modification)

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

WPD offshore France

M. Vincent Balès, directeur général

M. Brice Cousin, délégué aux affaires publiques

Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie

Cabinet du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche :

M. Claude Morel, directeur de cabinet

M. Christophe Lenormand, conseiller mer , outre-mer, ports et transport fluvial

M. Eamon Mangan, conseiller pêche et aquaculture

Mme Constance Deler, conseillère en charge des relations avec le Parlement et les élus

Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer :

M. François Poupard, directeur général

Mme Régine Bréhier, directrice des affaires maritimes à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer

M. Nicolas Trift, adjoint au sous-directeur des ports et du transport fluvial au sein de la direction des services de transport

Direction des pêches maritimes et de l'aquaculture :

Mme Laure Tourjansky, directrice adjointe

La Touline

M. Cédric Boissaye, président

Mme Anne Le Page, directrice

Union des Ports de France

M. Hervé Martel, président de l'Union des Ports de France, président du directoire du grand port maritime du Havre

Union fédérale maritime CFDT

M. Thierry Le Guevel, secrétaire général

M. Jean-Paul Corbel, secrétaire national équipage navigant

Syndicat national des cadres navigants de la marine marchande CFE-CGC

M. Patrice Le Vigouroux, secrétaire général

Ministère des Finances et des Comptes publics : direction générale des douanes et droits indirects

Mme Hélène Crocquevieille, directrice générale

Mme Laurence Jaclard, chargée des relations institutionnelles – élus

Mme Corinne Cleostrate, sous-directrice des droits indirects -

M. Emmanuel Brossier, adjoint au chef du bureau fiscalité, transports et politiques fiscales communautaires de la sous-direction des droits indirects

European Transport Workers' Federation

M. Philippe Alfonso, political secretary for maritime transport

Secrétariat général de la Mer

M. Michel Aymeric, secrétaire général

Mme Claude Wohrer, chargée de mission

Union des Armateurs à la Pêche de France

M. Yvon Riva, président

Mme Axelle Bodmer, secrétaire général

M. Marc Ghiglia, délégué général

Syndicat des Énergies renouvelables

M. Jean-Louis Bal, Président

M. Antoine Decout, chargé de mission EnR électriques et énergies marines

M. Alexandre de Montesquiou, directeur associé, Accompagnements institutionnels vers les Pouvoirs publics*

Cluster Maritime Français

M. Frédéric Moncany de Saint-Aignan, président

Armateurs de France

M. Gildas Maire, président d'Armateurs de France, directeur général de Louis Dreyfus Armateurs

M. Fernand Bozzoni, président suppléant d'Armateurs de France, président directeur général de SOCATRA

M. Régis Adnet, directeur de flotte de V-SHIPS

M. Marc Etcheberry, directeur général de Geogas Maritime

M. Stéphane Mottet, directeur général de Sea tankers

M. Eric Banel, délégué général d'Armateurs de France

Mme Cécile Bellord, déléguée générale adjointe d'Armateurs de France

Mme Manon Fritisse, Armateurs de France

Compagnie du Ponant

M. Jean-Emmanuel Sauvée, président

Fédération française des pilotes maritimes

M. Jean-Philippe Casanova, président

France Nature Environnement*

Mme Julie Michalski, coordinatrice du réseau mer et littoral

M. Christian Garnier, administrateur

Ministère de la Défense : État-major de la marine

Mme Anne Cullerle, vice-amiral, sous-chef d'état-major « opérations aéromaritimes »

M. Thierry de la Burgade, commissaire en chef de 1^{ère} classe

M. François-Xavier Polderman, capitaine de vaisseau

Coopération Maritime

M. Jean-Loup Velut, secrétaire général

Mme Petrana Mintseva, chargée de mission

Établissement national des invalides de la Marine

M. Philippe Illionnet, directeur

M. Christophe Van Der Linden, directeur adjoint

Ministère de l'Économie, de l'industrie et du numérique : Direction générale des entreprises

M. Nicolas Lermant, chef du Service du Tourisme, du Commerce, de l'Artisanat et des Services (STCAS)

M. Ludovic Abiven, chef du bureau des services pour la performance compétitive de la sous-direction des entreprises de services et des professions libérales

M. Eric Berner, adjoint au chef du bureau des services pour la performance compétitive

Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie : Conseil supérieur de la Marine marchande

Mme Marie-Françoise Simon-Rovetto, présidente

Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie : Conseil supérieur des gens de mer

M. Jean-François Jouffray, président

Comité national de la Conchyliculture (CNC)

M. Gérald Viaud, président

M. Philippe Maraval, directeur général

M. Charles-Louis Ponchy Pommeret, chargé des affaires juridiques

Comité National des Pêches Maritimes

M. Hubert Carré, directeur général

Mme Julie Maillot, juriste

M. Pierre-Etienne Brouté, juriste

Via Aqua

M. Philippe Balma, président du syndicat français de l'aquaculture marine et nouvelle, directeur général LES POISSONS DU SOLEIL SCEA

M. Benoit Vidal-Giraud, directeur associé VIA AQUA, conseil et prospective en produits de la mer

M. Dominique Duval, représentant des élevages marins du Comité National des Pêches Maritimes et des Élevages Marins

Fédération des officiers de marine marchande UGICT CGT

M. Jean-Philippe Chateil, secrétaire général

Fédération nationale des syndicats maritimes CGT

M. Michel Le Cavorzin, secrétaire général

Délégation du conseil régional des Pays de la Loire

M. Jacques Auxiette, président de la région Pays de la Loire

M. Olivier Bessin, délégué régional aux mobilités de la région Pays de la Loire, direction générale stratégies et territoires

Mme Hélène Fortier, chargée du programme Planification et mobilité durable au sein de la direction transports et déplacements de la direction générale stratégies et territoires

M. Amaury Lombard, conseiller infrastructures, déplacements, transports de l'Association des régions de France

Ministère des affaires sociales, de la santé et des droits des femmes : direction de la sécurité sociale

Mme Agathe Denéchère, sous-directrice des retraites et des institutions de la protection sociale complémentaire

Mme Marine Pardessus, chef de bureau des régimes spéciaux de la sous-direction des retraites et des institutions de la protection sociale complémentaire

Ministère des Finances et des Comptes publics : Direction du budget

M. Vincent Chip, chef du bureau de l'emploi et de la formation professionnelle de la sixième sous-direction

Ministère du Travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social : Direction générale du travail

M. Yves Calvez, directeur-adjoint et chef du service de l'animation territoriale de la politique du travail et de l'action de l'inspection du travail

M. Philippe Dingeon, chef du département de l'animation de la politique du travail et du contrôle du service de l'animation territoriale de la politique du travail et de l'action de l'inspection du travail

Ministère des Finances et des Comptes publics : Direction générale du Trésor

Mme Constance Valigny, cheffe du bureau ASSUR 1 de la sous-direction des assurances, du service du financement de l'économie

Mme Lucie Castets, adjointe à la cheffe du bureau ASSUR 1 de la sous-direction des assurances, du service du financement de l'économie

Mme Sabine Lemoyne de Forges, cheffe du bureau Affaires Bancaires – BANCFIN 1 de la sous-direction banques et financements d'intérêt général, du service du financement de l'économie

Fédération des industries nautiques (FIN)

M. Fabien Métayer, délégué général

M. Guillaume Arnauld des Lions, délégué général adjoint

M. Frédéric Verrons, administrateur

**Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de l'Assemblée nationale, s'engageant ainsi dans une démarche de transparence et de respect du code de conduite établi par le Bureau de l'Assemblée nationale.*

LISTE DES CONTRIBUTIONS ÉCRITES

Sous-direction des polices administratives, de la direction des libertés publiques et des affaires juridiques, ministère de l'intérieur

Ministère de la justice

Syndicat national des personnels navigants et sédentaires de la marine marchande - CFTC