

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2^e SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 18 septembre 2007

(1^{er} jour de séance de la session)



SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTIAN PONCELET

1. **Ouverture de la deuxième session extraordinaire de 2006-2007** (p. 3175)
2. **Procès-verbal** (p. 3176)
3. **Décès d'un sénateur** (p. 3176)
4. **Décès d'anciens sénateurs** (p. 3176)
5. **Élection de sénateurs** (p. 3176)
6. **Contestation de l'élection d'un sénateur** (p. 3177)
7. **Vacance du siège d'un sénateur décédé** (p. 3177)
8. **Démission d'une sénatrice** (p. 3177)
9. **Désignation de sénateurs en mission** (p. 3177)
10. **Demande d'autorisation d'une mission d'information** (p. 3178)
11. **Organismes extraparlimentaires** (p. 3178)
12. **Décisions du Conseil constitutionnel** (p. 3178)
13. **Dépôt de rapports en application de lois** (p. 3178)
14. **Candidatures à des commissions** (p. 3179)
15. **Conférence des présidents** (p. 3179)
16. **Rappels au règlement** (p. 3181)
MM. Jean-Pierre Bel, le président.
Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, M. le président.
17. **Nationalité des équipages de navires.** – Adoption d'un projet de loi (p. 3182)
Discussion générale : MM. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports ; Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Henri de Richemont, Gérard Le Cam.

PRÉSIDENTE DE M. GUY FISCHER

MM. Charles Josselin, Jean Desessard.

Clôture de la discussion générale.

Intitulé du Chapitre I^{er} (p. 3193)

Amendement n° 13 de M. Gérard Le Cam. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, le secrétaire d'État. – Rejet.

Article 1^{er} (p. 3194)

MM. Jean Desessard, Henri de Richemont.

Amendements n°s 14 de M. Gérard Le Cam, 1 rectifié à 3 de la commission et 10 de M. Henri de Richemont. – MM. le rapporteur, Henri de Richemont, le secrétaire d'État, Charles Josselin, Jean Desessard, Bruno Sido. – Rejet des amendements n°s 14 et 10 ; adoption des amendements n° 1 rectifié à 3.

Adoption de l'article modifié.

Article 2 (p. 3199)

Amendements n°s 15 de M. Gérard Le Cam, 12, 11 de M. Henri de Richemont et 4 à 8 de la commission. – MM. Henri de Richemont, le rapporteur, le secrétaire d'État, Charles Josselin, Josselin de Rohan, Jean Desessard, Bruno Sido. – Retrait des amendements n°s 11 et 12 ; rejet de l'amendement n° 15 ; adoption des amendements n°s 4 à 8.

Adoption de l'article modifié.

Article 3 (p. 3204)

Amendement n° 16 de M. Gérard Le Cam. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 4 (p. 3204)

Amendement n° 9 de la commission. – MM. le rapporteur, le secrétaire d'État. – Adoption de l'amendement rédigeant l'article.

Article 5. – Adoption (p. 3205)

Article additionnel après l'article 5 (p. 3205)

Amendement n° 17 de M. Gérard Le Cam. – MM. Gérard Le Cam, le rapporteur, le secrétaire d'État, Henri de Richemont, Charles Josselin. – Rejet.

Vote sur l'ensemble (p. 3206)

MM. Bruno Sido, Gérard Le Cam, Jean Desessard, Henri de Richemont, Charles Josselin.

Adoption du projet de loi.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'État.

18. **Nomination de membres de commissions** (p. 3209)

19. **Dépôt d'une question orale avec débat** (p. 3209)

20. **Retrait d'une question orale** (p. 3210)

21. **Dépôt d'une proposition de loi** (p. 3210)

22. **Texte soumis au Sénat en application de l'article 88-4 de la Constitution** (p. 3210)

23. **Renvoi pour avis** (p. 3210)

24. **Dépôts rattachés pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007** (p. 3210)

25. **Ordre du jour** (p. 3212)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE M. CHRISTIAN PONCELET

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à seize heures.)

1

OUVERTURE DE LA DEUXIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2006-2007

M. le président. La séance est ouverte.

J'ai reçu de M. le Premier ministre communication du décret de M. le Président de la République, en date du 7 septembre 2007, portant convocation du Parlement en session extraordinaire...

M. Guy Fischer. Encore !

M. le président. ... à compter d'aujourd'hui, mardi 18 septembre 2007.

J'ai tenu à vous transmettre dès réception le courrier du Premier ministre.

L'article 2 de ce décret précise que l'ordre du jour de cette session extraordinaire comprendra l'examen et la poursuite de l'examen des vingt-six projets de loi suivants :

– projet de loi portant création d'une délégation parlementaire pour le renseignement ;

– projet de loi portant création d'un contrôleur général indépendant des lieux de privation de liberté ;

– projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration, à l'intégration et à l'asile ;

– projet de loi de lutte contre la contrefaçon ;

– projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires ;

– projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2007-613 du 26 avril 2007 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine du médicament ;

– projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail (partie législative) ;

– projet de loi autorisant la ratification du protocole portant amendement à la Convention européenne pour la répression du terrorisme ;

– projet de loi autorisant la ratification de la convention destinée à adapter et à approfondir la coopération administrative entre la République française et la Principauté de Monaco ;

– projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif à la mise en place d'une gestion unifiée du tunnel routier de Tende et la construction d'un nouveau tunnel ;

– projet de loi autorisant l'approbation d'accords entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Émirats arabes unis relatifs au musée universel d'Abou Dabi ;

– projet de loi autorisant la ratification de l'acte constitutif de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (ensemble une annexe) ;

– projet de loi autorisant l'approbation du septième protocole additionnel à la Constitution de l'Union postale universelle ;

– projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports routiers internationaux et au transit des voyageurs et des marchandises ;

– projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et l'Agence spatiale européenne relatif à l'Ensemble de lancement Soyouz (ELS) au Centre spatial guyanais (CSG) et lié à la mise en œuvre du programme facultatif de l'Agence spatiale européenne intitulé « Soyouz au CSG » et à l'exploitation de Soyouz à partir du CSG ;

– projet de loi autorisant l'approbation de l'accord-cadre entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne relatif aux implantations communes de missions diplomatiques et de postes consulaires ;

– projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Canada sur l'exploration et l'exploitation des champs d'hydrocarbures transfrontaliers ;

– projet de loi autorisant l'approbation de l'accord-cadre entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Belgique sur la coopération sanitaire transfrontalière ;

– projet de loi autorisant la ratification de l'accord sur l'application de l'article 65 de la convention sur la délivrance de brevets européens ;

– projet de loi autorisant la ratification de l'acte portant révision de la convention sur la délivrance de brevets européens ;

– projet de loi autorisant l'approbation du protocole sur la modification de l'accord instituant une commission internationale pour le Service international de recherches ;

– projet de loi autorisant la ratification d'une convention relative à l'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de

la République de Pologne, de la République de Slovénie et de la République slovaque à la convention relative à l'élimination des doubles impositions en cas de correction des bénéfices d'entreprises associées ;

– projet de loi autorisant l'approbation du deuxième avenant à la convention entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune ;

– projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu ;

– projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et la Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire socialiste en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et de prévenir l'évasion fiscale ;

– projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant à la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu.

Acte est donné de cette communication.

En conséquence, en application des articles 29 et 30 de la Constitution, la deuxième session extraordinaire de 2006-2007 est ouverte.

Aussi permettez-moi, mes chers collègues, de vous dire combien je suis heureux de vous retrouver pour la reprise de nos travaux en séance publique, après, il est vrai, une brève interruption.

J'espère que ces quelques semaines d'intersession estivale vous auront néanmoins été profitables, tant par le repos que par le travail et la réflexion, qui vont nous permettre de reprendre nos travaux dans les meilleures conditions pour une session extraordinaire qui est la soixante-neuvième depuis le début de la V^e République.

Réjouissons-nous que son ordre du jour ne soit pas trop chargé, ce qui nous laisse le temps de travailler dans la sérénité.

Je relève avec plaisir que la plupart des projets de loi inscrits à l'ordre du jour de cette session extraordinaire ont été déposés en premier lieu sur le bureau de notre assemblée. Nous sommes sensibles à cette considération.

M. Charles Revet. C'est vrai et cela montre que le Sénat compte !

2

PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 2 août a été distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

3

DÉCÈS D'UN SÉNATEUR

M. le président. J'ai le très profond regret de vous rappeler le décès, survenu le 3 septembre 2007, de notre collègue et ami Jacques Pelletier. (*MM. les secrétaires d'État, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent.*) Sénateur de l'Aisne depuis 1966, ancien ministre, ancien Médiateur de la République, Jacques Pelletier était président du groupe du Rassemblement démocratique et social européen.

Le 5 septembre dernier, j'ai fait part à la conférence des présidents de la très grande tristesse que m'avait causée la disparition de cet homme d'ouverture, esprit libre, épris de justice et d'humanité et grand défenseur des droits de l'homme.

Il fut en son temps le benjamin du Sénat avant d'en être le plus ancien élu.

J'ai rappelé que, en toutes circonstances, nous avons pu apprécier la profonde sagesse de ses réflexions et la grande pertinence de ses interventions, empreintes du bon sens sénatorial.

Nous avons été nombreux, très nombreux, membres du Gouvernement et sénateurs, à nous rendre à Laon pour l'accompagner une dernière fois.

Je prononcerai ultérieurement en séance publique l'éloge funèbre de celui qui restera dans nos mémoires comme une grande figure du Sénat.

Messieurs les secrétaires d'État, mes chers collègues, en mémoire du président Jacques Pelletier, je vous propose de nous recueillir quelques instants. (*MM. les secrétaires d'État, Mmes et MM. les sénateurs observent une minute de silence.*)

4

DÉCÈS D'ANCIENS SÉNATEURS

M. le président. J'ai le regret de vous rappeler le décès de nos anciens collègues Michel Chauty, qui fut sénateur de Loire-Atlantique de 1965 à 1992 et président de la commission des affaires économiques, et Paul Malassagne, qui fut sénateur du Cantal de 1971 à 1989.

5

ÉLECTION DE SÉNATEURS

M. le président. J'ai reçu de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales une communication de laquelle il résulte qu'à la suite des opérations électorales du 26 août 2007 M. Marc Laménie a été proclamé élu sénateur des Ardennes (*Applaudissements.*) et M. Raymond Couderc a été proclamé élu sénateur de l'Hérault. (*Nouveaux applaudissements.*)

Au nom du Sénat tout entier, je souhaite une cordiale bienvenue à nos deux nouveaux collègues.

Tous mes vœux les accompagnent pour le succès de leur mission.

6

CONTESTATION DE L'ÉLECTION D'UN SÉNATEUR

M. le président. En application de l'article 34 de l'ordonnance n° 584067 du 7 novembre 1958 portant loi organique sur le Conseil constitutionnel, j'ai été informé que le Conseil constitutionnel a été saisi d'une requête contestant les opérations électorales auxquelles il a été procédé le 26 août 2007 dans le département de l'Hérault pour l'élection d'un sénateur.

Acte est donné de cette communication.

7

VACANCE DU SIÈGE D'UN SÉNATEUR DÉCÉDÉ

M. le président. Conformément aux articles L.O. 325 et L.O. 179 du code électoral, Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales m'a fait connaître que, en application de l'article L.O. 322 du code électoral, à la suite du décès de Jacques Pelletier, un siège de sénateur de l'Aisne est devenu vacant et sera pourvu par une élection qui aura lieu en même temps que le prochain renouvellement partiel du Sénat.

8

DÉMISSION D'UNE SÉNATRICE

M. le président. Par courrier en date du 14 septembre, notre collègue Mme Hélène Luc m'a fait part de son intention de démissionner de son mandat de sénateur du Val-de-Marne. (*Exclamations attristées sur les travées de l'UMP.*) Je vous donne lecture du courrier qu'elle m'a adressé :

« Monsieur le président,

« J'ai l'honneur de vous informer de ma décision de démissionner de mon mandat de sénatrice du Val-de-Marne. Celle-ci prendra effet le 18 septembre 2007, à minuit.

« Je passe le relais après trente ans de mandat, siégeant toujours avec beaucoup d'émotion à cette place qu'occupait Victor Hugo.

« Durant toutes ces années, j'ai eu l'honneur, avec mon groupe, de pouvoir porter avec conviction notre contribution dans des débats passionnés et de haute tenue.

« Je quitte notre Haute Assemblée au terme d'un travail législatif et parlementaire sous-tendu en permanence par un idéal de justice, l'avenir de la jeunesse, la parité pour les femmes et le rôle de la France dans le monde.

« Je remercie tous les personnels du Sénat pour leur contribution de qualité.

« Je tiens à vous saluer, monsieur le président, ainsi que l'ensemble de mes collègues en les remerciant de leur fidèle attention.

« Je vous prie de croire, monsieur le président, en l'assurance de mes sentiments les plus respectueux.

« *Signé* : Hélène Luc »

Acte est donné de cette démission qui prendra effet aujourd'hui, à minuit.

Cependant, madame la présidente, chère Hélène Luc, je ne peux vous voir prendre cette décision sans évoquer quelques souvenirs marquants – et il y en a pléthore – de votre longue vie sénatoriale. Longue vie, en effet, car, je le rappelle, vous avez siégé au Sénat sans interruption depuis votre première élection en septembre 1977.

En avance sur votre temps, vous n'avez pas attendu une réforme constitutionnelle pour devenir sénatrice, ni pour être présidente du groupe communiste, ce que vous avez été pendant vingt ans : votre formation politique avait mis en œuvre la parité avant l'heure et c'est d'ailleurs par une femme que vous avez été remplacée...

Nul doute que personne ici n'oubliera votre forte personnalité, votre tempérament, votre redoutable ténacité au cours de nos débats – les présidents de séance peuvent avec moi en témoigner – et la fougue que vous avez toujours montrée pour défendre la cause des plus démunis.

Élue locale, vous n'avez jamais manqué une occasion de nous parler de Choisy-le-Roi : combien de rappels au règlement, combien de questions orales et écrites pour nous décrire les difficultés quotidiennes des populations de cette commune à laquelle vous êtes très attachée, nous le savons...

Mais les causes que vous défendiez ne sont pas restées cantonnées à votre circonscription. Membre de la commission des affaires étrangères, vous avez élargi vos combats, au-delà de nos frontières, au monde entier : reconnaissance du génocide arménien, indemnisation des victimes des essais nucléaires, interdiction des mines antipersonnel, autant de batailles que vous avez livrées récemment encore, toujours avec la même passion.

Chère présidente, au fil du temps, vous êtes devenue une sénatrice dans l'âme, très représentative de notre institution, et vous avez démontré, par l'exemple, que le mandat sénatorial pouvait offrir de multiples possibilités d'expression, de réflexion et d'action, mais aussi de représentation de la diversité française.

Au-delà de nos divergences politiques, chère Hélène Luc, dans cette maison à laquelle vous êtes très attachée, je regretterai votre humanisme et je sais que je ne serai pas le seul ici.

Merci encore de tout ce que vous avez fait pour le Sénat. (*Applaudissements prolongés.*)

9

DÉSIGNATION DE SÉNATEURS EN MISSION

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre une lettre en date du 27 août 2007 par laquelle il a fait part au Sénat de sa décision de placer en mission temporaire auprès du M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, M. Jean-François Le Grand, sénateur de la Manche, et Mme Marie-Christine Blandin, sénatrice du Nord.

Cette mission porte sur la préservation de la biodiversité et les ressources naturelles dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », dont nous débattons prochainement et auquel participent à des titres divers de nombreuses sénatrices et de nombreux sénateurs.

J'ai également reçu de M. le Premier ministre une lettre en date du 3 septembre 2007 par laquelle il a fait part au Sénat de sa décision de placer en mission temporaire auprès de Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales et de M. le ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique M. Alain Lambert, sénateur de l'Orne.

Cette mission porte sur les relations entre l'État et les collectivités territoriales dans le cadre de la révision générale des politiques publiques. Vaste sujet...

Je me réjouis que cette mission ait été confiée à un membre éminent de notre assemblée, toujours soucieuse d'assumer pleinement son rôle constitutionnel de représentant des collectivités territoriales.

Acte est donné de ces communications.

10

DEMANDE D'AUTORISATION D'UNE MISSION D'INFORMATION

M. le président. J'ai été saisi par M. Jean-Paul Emorine, président de la commission des affaires économiques, d'une demande tendant à obtenir du Sénat l'autorisation de désigner une mission d'information portant sur les infrastructures, le fonctionnement et le financement des transports terrestres.

Le Sénat sera appelé à statuer sur cette demande dans les formes fixées par l'article 21 du règlement.

11

ORGANISMES EXTRAPARLEMENTAIRES

M. le président. J'informe le Sénat que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation des sénateurs appelés à siéger au sein des organismes extraparlamentaires suivants :

- la Commission supérieure du service public des postes et des communications électroniques ;
- le Conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche ;
- le conseil d'administration de l'Établissement public des parcs nationaux de France.

Conformément à l'article 9 du règlement, j'invite la commission des finances à présenter une candidature pour chacun des deux premiers organismes et la commission des affaires économiques à présenter une candidature pour le dernier.

La nomination au sein de ces organismes extraparlamentaire aura lieu ultérieurement, dans les conditions prévues par l'article 9 du règlement.

12

DÉCISIONS DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel les textes de trois décisions rendues par le Conseil constitutionnel qui concernent la conformité à la Constitution :

- de la loi renforçant la lutte contre la récidive des majeurs et des mineurs ;
- de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat ;
- et de la loi sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Acte est donné de ces communications.

Ces décisions du Conseil constitutionnel ont été publiées au *Journal officiel*, édition des Lois et décrets.

13

DÉPÔT DE RAPPORTS EN APPLICATION DE LOIS

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre :

- le rapport sur l'évolution des loyers des locaux à usage d'habitation dans le parc locatif privé, établi en application de l'article 16 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989 tendant à améliorer les rapports locatifs ;
- le rapport pour 2006 du Comité du contentieux fiscal, douanier et des changes, établi en application de l'article 20 de la loi n° 77-1453 du 29 décembre 1977 accordant des garanties de procédure aux contribuables en matière fiscale et douanière ;
- le rapport sur les suites données aux recommandations de la Cour des comptes sur l'application de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2005, établi en application de l'article 4 de la loi n° 2002-1487 du 20 décembre 2002 de financement de la sécurité sociale pour 2003.

Acte est donné du dépôt de ces trois rapports.

Le premier a été transmis à la commission des affaires économiques et les deux suivants à la commission des finances.

J'ai également reçu de M. le Premier ministre, conformément à l'article 50 de la loi n° 2003-1200 du 18 décembre 2003 portant décentralisation en matière de revenu minimum d'insertion et créant un revenu minimum d'activité :

- le rapport d'évaluation de cette loi ;
- le rapport sur les dépenses des départements relatives au revenu minimum d'insertion et au contrat d'insertion-revenu minimum d'activité et sur les bénéficiaires de ces dispositifs.

Acte est donné du dépôt de ces deux rapports.

Ils ont été transmis à la commission des affaires sociales et à la commission des finances.

J'ai par ailleurs reçu de M. le Premier ministre, en application de l'article 67 de la loi n° 2004-1343 du 9 décembre 2004 de simplification du droit :

– le rapport sur la mise en application de la loi n° 2006-1537 du 7 décembre 2006 relative au secteur de l'énergie ;

– le rapport sur la mise en application de la loi n° 2006-1667 du 21 décembre 2006 visant à faciliter le transfert des ports maritimes aux groupements de collectivités.

– le rapport sur la mise en application de la loi n° 2007-128 du 31 janvier 2007 tendant à promouvoir l'égal accès des femmes et des hommes aux mandats électoraux et fonctions électives.

Acte est donné du dépôt de ces trois rapports.

Les deux premiers ont été transmis à la commission des affaires économiques et le dernier à la commission des lois.

J'ai en outre reçu :

– de M. Christian Noyer, Gouverneur de la Banque de France, le rapport pour 2006 sur les opérations de cette institution, la politique monétaire et ses perspectives, établi en application de l'article L. 143-1 du code monétaire et financier.

– de Mme Carine Camby, directrice générale de l'Agence de la biomédecine, le rapport d'activité pour 2006 de cet organisme, établi en application de l'article L. 1418-1 du code de la santé publique.

– de M. Bruno Racine, président du Haut Conseil de l'éducation, le bilan des résultats du système éducatif consacré à l'école primaire, établi en application de l'article 14 de la loi d'orientation et de programme pour l'avenir de l'école du 23 avril 2005.

– de Mme Christine Lagarde, ministre de l'économie, des finances et de l'emploi, présidente du comité consultatif de la législation et de la réglementation financières, le rapport pour 2006 de cet organisme, établi en application de l'article D. 614-3 du code monétaire et financier.

Acte est donné du dépôt de ces quatre rapports.

Le premier et le quatrième rapport ont été transmis à la commission des finances, le deuxième à la commission des affaires sociales et le troisième à la commission des affaires culturelles.

Tous ces documents sont disponibles au bureau de la distribution.

14

CANDIDATURES À DES COMMISSIONS

M. le président. J'informe le Sénat que le groupe Union pour un mouvement populaire a fait connaître à la présidence les noms des candidats qu'il propose pour siéger à la commission des affaires économiques et à la commission des affaires sociales, aux places laissées vacantes.

Ces candidatures vont être affichées et la nomination aura lieu conformément à l'article 8 du règlement.

15

CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS

M. le président. La conférence des présidents, qui s'est réunie le mercredi 12 septembre, a établi comme suit l'ordre du jour du Sénat pour la deuxième session extraordinaire de 2006-2007 et le début de la session ordinaire de 2007-2008 :

DEUXIÈME SESSION EXTRAORDINAIRE 2006-2007

Mardi 18 septembre 2007

À 16 heures et, éventuellement, le soir :

1°) Ouverture de la deuxième session extraordinaire de 2006-2007 ;

2°) Fixation de l'ordre du jour ;

3°) Projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires (n° 415, 2006-2007) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au lundi 17 septembre 2007, à seize heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 17 septembre 2007).

Mercredi 19 septembre 2007 et jeudi 20 septembre 2007

Projet de loi de lutte contre la contrefaçon (n° 226, 2006-2007).

Nous avons prévu de commencer l'examen du projet de loi de lutte contre la contrefaçon demain, **mercredi 19 septembre, à quinze heures**. À la demande du groupe UMP, je vous propose, mes chers collègues, de n'ouvrir la séance de demain qu'à *seize heures* et de poursuivre l'examen de ce texte *le soir* et, s'il y a lieu, **jeudi 20 septembre, à neuf heures trente et quinze heures**.

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 18 septembre 2007, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 18 septembre 2007).

Mardi 25 septembre 2007

À 16 heures et, éventuellement, le soir :

1°) Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, portant création d'une délégation parlementaire au renseignement (n° 422, 2006-2007) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au lundi 24 septembre 2007, à seize heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 24 septembre 2007) ;

2°) Projet de loi autorisant l'approbation d'accords entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Émirats Arabes Unis relatifs au musée universel d'Abou Dabi (n° 436, 2006-2007) ;

3°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif au tunnel routier de Tende (n° 442, 2006-2007) ;

4°) Projet de loi autorisant la ratification du protocole portant amendement à la convention européenne pour la répression du terrorisme (n° 178, 2006-2007) ;

(Pour les sept projets de loi suivants, la conférence des présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée ;

Selon cette procédure simplifiée, le projet de loi est directement mis aux voix par le président de séance. Toutefois, un groupe politique peut demander, au plus tard le vendredi 21 septembre 2007, à dix-sept heures, que le projet de loi soit débattu en séance selon la procédure habituelle) ;

5°) Projet de loi autorisant la ratification de la convention destinée à adapter et à approfondir la coopération administrative entre la République française et la Principauté de Monaco (n° 327, 2006-2007) ;

6°) Projet de loi autorisant l'approbation du protocole sur la modification de l'accord instituant une Commission internationale pour le Service international de recherches (n° 434, 2006-2007) ;

7°) Projet de loi autorisant la ratification d'une convention relative à l'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie et de la République slovaque à la convention relative à l'élimination des doubles impositions en cas de correction des bénéficiaires d'entreprises associées (n° 242, 2006-2007) ;

8°) Projet de loi autorisant l'approbation du deuxième avenant à la convention entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (n° 280, 2006-2007) ;

9°) Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (n° 282, 2006-2007) ;

10°) Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et la Grande Jamahiriya Arabe Libyenne Populaire Socialiste en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et de prévenir l'évasion fiscale (n° 325, 2006-2007) ;

11°) Projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant à la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (n° 435, 2006-2007).

Mercredi 26 septembre 2007

À 15 heures et le soir :

1°) Projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail (partie législative) (n° 293, 2006-2007) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 septembre 2007, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure et demie la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 25 septembre 2007) ;

2°) Projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2007-613 du 26 avril 2007 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine du médicament (n° 340, 2006-2007) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au mardi 25 septembre 2007, à dix-sept heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mardi 25 septembre 2007).

SESSION ORDINAIRE 2007-2008

Lundi 1^{er} octobre 2007

À 16 heures :

1°) Ouverture de la session ordinaire de 2007-2008 ;

Ordre du jour complémentaire :

2°) Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission des affaires économiques sur la proposition de loi tendant à autoriser les consommateurs particuliers à retourner au tarif réglementé d'électricité présentée par M. Ladislav Poniatowski et plusieurs de ses collègues (n° 369, 2006-2007) et sur la proposition de loi tendant à autoriser la réversibilité de l'exercice des droits relatifs à l'éligibilité pour l'achat d'énergie électrique présentée par M. Xavier Pintat (n° 427, 2006-2007) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au lundi 1^{er} octobre 2007, à onze heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le vendredi 28 septembre 2007).

J'ai tenu, mes chers collègues, à ce que, conformément à notre tradition, nous siégions le jour de l'ouverture de la session ordinaire. Je me réjouis que, grâce à notre commission des affaires économiques, nous commencions cette nouvelle session par une initiative sénatoriale sur un sujet important pour la vie quotidienne de chacun.

Mardi 2 octobre 2007

À 16 heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire :

– Sous réserve de sa transmission, projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration, à l'intégration et à l'asile (Urgence déclarée) (A.N., n° 57) ;

(La conférence des présidents a fixé :

– au lundi 1er octobre 2007, à seize heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le lundi 1er octobre 2007).

Mercredi 3 octobre 2007

À 15 heures et le soir :

1°) Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes du Sénat ;

(Les candidatures à cette commission devront être remises au secrétariat central du service des commissions au plus tard le mardi 2 octobre 2007, à dix-sept heures) ;

Ordre du jour prioritaire :

2°) Suite du projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration, à l'intégration et à l'asile.

Jeudi 4 octobre 2007

À 9 heures 30 :

Ordre du jour prioritaire :

1°) Suite du projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration, à l'intégration et à l'asile ;

À 15 heures :

2°) Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant onze heures) ;

Ordre du jour prioritaire :

3°) Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, sur le « Grenelle de l'environnement » ;

(La conférence des présidents a prévu une durée de quatre heures maximum pour l'ensemble du débat, y compris la déclaration et la réponse du Gouvernement ;

La commission des affaires économiques disposera d'un temps de parole de trente minutes ; la conférence des présidents a fixé à deux heures trente la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les interventions ne pourront excéder dix minutes ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant dix-sept heures, le mercredi 3 octobre 2007).

J'insiste sur le fait que nous avons décidé, dans le souci de mieux organiser cette séance, de limiter à quatre heures la durée de ce débat, ce qui constitue une « première ».

Y a-t-il des observations en ce qui concerne les propositions de la conférence des présidents relatives à la tenue des séances ?...

Ces propositions sont adoptées.

16

RAPPELS AU RÈGLEMENT

M. le président. La parole est à M. Jean-Pierre Bel, pour un rappel au règlement.

M. Jean-Pierre Bel. Je rends bien volontiers hommage à notre collègue Hélène Luc au nom du groupe socialiste, mais, monsieur le président, si j'ai demandé à prendre la parole, c'est à propos de l'organisation de nos travaux.

Depuis février 2007, aucune séance de questions d'actualité n'a permis au Sénat de contrôler l'action du Gouvernement. Or les sénateurs socialistes considèrent, au vu d'événements graves, que la Haute Assemblée doit consacrer rapidement une séance à un débat sur la politique étrangère de notre pays, en particulier sur le dossier iranien.

En effet, la récente déclaration du ministre des affaires étrangères appelant à se préparer à la possibilité d'une guerre avec l'Iran est grave et inquiétante.

Nos interrogations sont multiples.

Le ministre des affaires étrangères souhaite-t-il ainsi préparer les esprits à une logique de guerre ? Notre pays doit-il suivre les erreurs de la politique voulue par l'administration Bush et les néo-conservateurs américains ? Comment peut-on prétendre que les États-Unis sont intervenus en Irak avec l'accord du Conseil de sécurité des Nations unies ?

Pourquoi le Président de la République et le ministre des affaires étrangères ont-ils choisi de faire ce type de déclaration aujourd'hui ?

Quelle pertinence stratégique y a-t-il dans le fait d'annoncer des préparatifs de guerre maintenant ?

À cela viennent s'ajouter les déclarations récentes du ministre de la défense relatives à « un futur retour dans l'OTAN pour conforter la défense européenne ».

Toutes ces déclarations constituent-elles, ou non, un changement de cap fondamental par rapport à la politique étrangère qu'a menée la France depuis 1958 ?

Faut-il que cette évolution se produise hors du regard de la représentation nationale ?

En conséquence, monsieur le président, le groupe socialiste souhaite vivement qu'un débat soit engagé rapidement au Parlement sur ce dossier et vous demande de transmettre ce souhait à M. le Premier ministre. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC, ainsi que sur certaines travées du RDSE.)*

M. le président. Mon cher collègue, je vous donne acte de votre rappel au règlement.

Vous souhaitez un débat. La prochaine séance de questions d'actualité aura lieu le jeudi 4 octobre.

M. Jean Desessard. 2008 ?

M. le président. Vous pourrez alors interroger le Gouvernement. *(Exclamations sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.)*

Le Gouvernement a pris bonne note de votre demande et je ne doute pas un seul instant qu'il lui donnera prochainement les suites que vous attendez.

La parole est à Mme Nicole Borvo Cohen-Seat, pour un rappel au règlement.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Je vous remercie au nom de mon groupe, monsieur le président, de l'hommage – mérité ! – que vous avez rendu à Mme Hélène Luc. Cela nous fait très plaisir.

M. le président. Je n'en doute pas, ma chère collègue.

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Cependant, si je prends la parole en cet instant, ce n'est pas simplement pour vous remercier, c'est aussi pour m'associer à la demande de mon collègue Jean-Pierre Bel.

Nous sommes réunis pour la seconde fois cette année en session extraordinaire, et ce pour examiner des projets de loi qui, il faut bien le dire, ne nécessitent pas, ni de mon point de vue, ni de celui de mon groupe, une session extraordinaire, loin s'en faut !

En revanche, il est d'autres sujets qui mériteraient, eux, débat.

Ainsi, j'observe que le ministre des affaires étrangères, en l'occurrence porte-parole du Président de la République et de sa politique étrangère, nous annonce que nous sommes à l'orée d'une guerre.

Dans un autre registre, et alors que l'on n'en est encore qu'au débat sur la réforme de la Constitution, les médias proclament haut et fort que le Président de la République est entré au Sénat. Il est vrai qu'il est dans nos murs, mais pas dans l'hémicycle, et pour présenter à des journalistes « sa » réforme des régimes spéciaux, ainsi que bien d'autres réformes, qui tendent, sur le fond, à mettre en cause le contrat social qui a existé jusqu'à aujourd'hui, pour en proposer un autre.

Voilà donc la presse informée, alors même que le Parlement est tenu dans l'ignorance sur ces questions.

Monsieur le président, au nom de mon groupe, je veux d'abord protester contre cette pratique des institutions et, comme le président du groupe socialiste, demander instamment que le Parlement ait à connaître de la situation en Iran, des relations de la France avec ce pays et, bien évidemment, de la politique étrangère que mène à l'heure actuelle la France. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC et du groupe socialiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

M. le président. Je vous donne également acte de votre intervention, ma chère collègue, dont, j'en suis certain, le Gouvernement a pris bonne note. Nous verrons, lors d'une prochaine conférence des présidents, si des propositions sont faites qui vont dans votre sens.

En ce qui concerne la venue au Sénat du Président de la République, je précise, car la nuance est d'importance, que M. Sarkozy est intervenu, sur l'invitation de l'association des journalistes de l'information sociale, non pas « au Sénat », mais dans une salle du Palais du Luxembourg, la salle Clemenceau. Je fais appel au témoignage des uns et des autres : de nombreuses réunions s'y sont déjà tenues. (*Protestations sur les travées du groupe CRC.*)

M. Guy Fischer. C'est trop facile !

M. le président. Monsieur Fischer, quand vos collègues me demanderont une salle, je la leur refuserai, en leur rappelant vos propos d'aujourd'hui ! (*Nouvelles protestations sur les mêmes travées.*)

M. Robert Hue. Il n'est pas Président de la République !

Mme Nicole Borvo Cohen-Seat. Pas de confusion !

M. le président. Je ne peux pas m'opposer aux invitations adressées à certaines personnalités par telle ou telle association de journalistes ! Je ne vais pas les contrôler ! Un peu de tolérance !

Mme Catherine Tasca. C'est une provocation !

17

NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES

Adoption d'un projet de loi

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires (n^{os} 415, 439).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État chargé des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, le Gouvernement s'associe à l'hommage amical que votre assemblée a tenu à rendre à Mme Hélène Luc.

Dans l'exercice de mes fonctions, j'ai toujours trouvé en elle une sénatrice connaissant merveilleusement bien ses dossiers, celui des aéroports parisiens en général et de l'aéroport d'Orly en particulier.

M. le Président de la République a demandé que soit élaborée une charte du développement durable de Roissy. J'espère, madame Luc, que nous pourrons, malgré cette retraite politique, profiter de votre expérience au cours de cette réflexion sur l'avenir des aéroports parisiens.

Bien évidemment, le Gouvernement s'associe également au premier hommage rendu à Jacques Pelletier par la Haute Assemblée.

Je ne peux oublier cette dernière séance, à la fin de la session extraordinaire de juillet,...

M. Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques. Tout à fait !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. ... au cours de laquelle, depuis la travée où il siégeait habituellement, il nous prodiguait ses conseils et formulait ses remarques, avec son talent coutumier.

Mais j'en viens maintenant au texte qui vous est aujourd'hui soumis, mesdames, messieurs les sénateurs.

Ce projet de loi, qui concerne la nationalité des équipages des navires, peut sembler bien technique, mais ce n'est pas seulement un texte juridique qui prend acte de l'évolution de notre droit pénal et des exigences communautaires, c'est aussi un texte qui s'inscrit dans une dynamique de modernisation du secteur de la marine marchande et de sa meilleure adaptation aux enjeux de la mondialisation.

La marine marchande – les événements de cet été, mettant en cause la sécurité des navires, et le drame récent survenu au large des côtes bretonnes en témoignage – est un secteur soumis à la concurrence que l'accroissement des échanges mondiaux ne cesse d'exacerber, parfois au détriment de la sécurité, et la France est en première ligne sur ce point. La sécurité maritime sera d'ailleurs l'une des politiques majeures de la présidence française de l'Union européenne au second semestre 2008.

Au fil des années, les gouvernements successifs, celui de M. Raffarin puis de M. de Villepin et, aujourd'hui, celui de M. Fillon, ont cherché à mettre en place des mesures visant à maintenir et à développer la compétitivité de nos armements en faveur tant de notre flotte de commerce elle-même, car, parfois, le nombre de navires peut sembler insuffisant, que de l'emploi des marins français.

Au premier rang de ces mesures, je citerai la création, par la loi du 3 mai 2005, du registre international français, le fameux RIF, qui a été permise grâce à l'excellent travail du sénateur Henri de Richemont. Alors parlementaire en mission, celui-ci a fait au Gouvernement des propositions très importantes pour l'avenir de notre marine marchande, propositions que nous avons, bien entendu, immédiatement cherché à mettre en œuvre.

La loi du 3 mai 2005 visait non seulement à redonner confiance à nos armements, mais aussi, dans la mesure où le nombre des navires de notre flotte a beaucoup diminué, à créer une nouvelle dynamique en faveur du pavillon français. Force est de constater que la situation s'est améliorée puisque, aujourd'hui, près de 250 navires sont inscrits à ce registre.

Naturellement, mesdames, messieurs les sénateurs, je n'oublie pas les soucis que nous causent un certain nombre d'organisations syndicales, lesquelles ont demandé à l'ITF, la Fédération internationale des ouvriers du transport, de classer le RIF sur la liste des pavillons de complaisance.

Non, le registre international français n'est nullement ce registre indigne et ne mérite pas un tel classement. Au contraire, il offre à nos yeux toutes les garanties sociales pour les marins étrangers naviguant à bord des navires concernés, qu'il s'agisse des conditions de vie, de travail ou de rémunération.

Nous avons toujours bon espoir que ce registre soit enfin reconnu. À cet effet, puisqu'il faut toujours remettre l'ouvrage sur le métier, j'ai demandé à M. Bernard Scemama, le président du Conseil supérieur de la marine marchande, de mener une nouvelle mission de médiation sur cette délicate question.

Cela étant, je voudrais de nouveau remercier et féliciter devant la Haute Assemblée le sénateur Henri de Richemont, qui, grâce à tempérament que nous lui connaissons tous, a porté ce projet avec conviction et opiniâtreté. Il est certes charentais, mais, je le dis plus particulièrement devant M. Doublet, au vu de son amour de la mer, il mériterait bien d'être charentais-maritime ! (*Sourires.*)

Je rappellerai également trois autres mesures prises au cours des dernières années.

Il s'agit, tout d'abord, de l'exonération à 100 % des charges patronales ENIM et URSSAF pour les activités de transports maritimes soumises à concurrence internationale effective, qui est une disposition importante sur le plan financier.

Il s'agit, ensuite, de l'exonération des cotisations d'allocations familiales et d'assurance chômage pour les entreprises d'armement à passagers bénéficiant de l'exonération ENIM.

Il s'agit, enfin, de l'instauration d'un taux réduit pour les autres navires inscrits au RIF.

Sur le plan de la fiscalité, les mesures que nous avons prises ont eu un impact important pour l'avenir de notre flotte.

Il s'agit, premièrement, de l'instauration de la taxe au tonnage, qui était elle aussi une préconisation incluse dans le rapport de M. Henri de Richemont.

Il s'agit, deuxièmement, de la mise en place du groupe-ment d'intérêt économique fiscal, ou GIE fiscal, dispositif très important dont l'intérêt n'est pas à démontrer, qu'il a fallu négocier et renégocier avec la Commission européenne.

Il s'agit, troisièmement, de mesures spécifiques en faveur des liaisons à courte distance et des « autoroutes de la mer ».

Au demeurant, monsieur le président, puisque vous avez vous-même évoqué tout à l'heure le « Grenelle de l'environnement », le concept d'autoroutes de la mer, qui représente une alternative importante en termes de report modal, sera certainement l'un des éléments importants qui sortiront des discussions menées dans ce cadre.

M. Jean Desessard. À quand le « TGV de la mer » ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. D'autres chantiers sont désormais ouverts, notamment une étude sur la comparaison globale des coûts des différents pavillons européens et des aides dont ils bénéficient. Par ailleurs, nous continuons de réfléchir aux moyens de satisfaire une revendication ancienne du milieu maritime, le principe du « salaire net », c'est-à-dire zéro pour cent de charges sociales et fiscales.

M. Jean Desessard. Toujours des exonérations !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Cependant, monsieur le rapporteur, vous devinez aisément les difficultés juridiques et financières que cela peut soulever.

Enfin, et je m'adresse particulièrement aux sénateurs du littoral, nous souhaitons moderniser le dispositif d'enseignement maritime, pour disposer d'une bonne filière maritime française de formation au service de nos entreprises.

Nous organiserons le plus vite possible, avant la fin de l'année, une table ronde sur l'emploi et la formation afin d'aborder les trois points suivants : optimiser notre réseau d'enseignement maritime, pour redonner de la cohérence à ce réseau d'écoles qui se sont créées au fil des années ; adapter nos contenus de formation ; enfin, renforcer l'attractivité des métiers de la mer, qui, comme chacun le sait, sont très difficiles.

Mesdames, messieurs les sénateurs, toutes ces mesures démontrent l'attachement du Gouvernement à ce secteur et notre volonté de mettre en place les conditions de son développement. En outre, conformément aux souhaits exprimés à Roissy et à Marseille par le Président de la République, le Gouvernement mène un travail de réflexion sur la nécessaire modernisation de nos ports. Il importe en effet de faire en sorte qu'eux aussi reprennent, au même titre que notre flotte, la place qui devrait être la leur au niveau européen et que nous avons perdue en raison notamment d'insuffisances constatées dans le domaine de l'accueil et de l'expédition des conteneurs.

J'en viens maintenant au texte du projet de loi, relativement court, que vous examinez aujourd'hui.

Je voudrais tout d'abord souligner les risques que nous prendrions à ne rien faire, c'est-à-dire à maintenir la position que nous avons tenue, coûte que coûte et vaille que vaille, depuis près de cinq ans.

En premier lieu, nous risquons de perdre un contentieux engagé devant la Cour de justice des Communautés européennes et d'être de nouveau condamnés. En tant que ministre de l'agriculture, j'ai moi-même vécu durement les problèmes que peuvent poser à la France de telles condamnations, lourdes de conséquences, en particulier sur le plan financier. Nous avons ainsi connu cette situation dans le domaine de la pêche et avons failli la connaître à propos des nitrates.

En second lieu, nous prenons le risque, qui me paraît encore plus important, de ne pas voir validé l'ensemble de nos soutiens financiers aux armements, c'est-à-dire les exonérations de charges et le dispositif fiscal que je vous ai rappelés à l'instant, lorsque l'on sait que la Commission européenne lie son éventuelle autorisation à la mise à jour et, donc, à la modification de notre législation sur la nationalité du capitaine.

Après cinq années de discussions avec la Commission, après avoir examiné tous les risques de condamnation possibles, nous avons jugé plus sage de proposer au Parlement, et d'abord à la Haute Assemblée, une modification de notre législation.

Celle-ci, je le rappelle, réserve aux seuls ressortissants français l'exercice des fonctions de capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance, en raison même des prérogatives de puissance publique dont l'un et l'autre sont investis. Cette clause n'avait pas soulevé de difficultés particulières jusqu'au prononcé en 2003 de deux arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes, la CJCE.

Dans ces arrêts, qui concernaient respectivement les fonctions de capitaine et de second de la marine marchande espagnole et d'un capitaine de navire de pêche allemand, la Cour a précisé qu'il ne suffisait pas que ces capitaines soient investis de telles prérogatives, mais qu'il fallait qu'ils les exercent de manière habituelle. Or, ces prérogatives de puissance publique ne sont exercées, fort heureusement, que de manière très exceptionnelle.

Du côté des juridictions françaises, la Cour de cassation, dans un arrêt de 2004, a jugé contraire au droit européen l'exigence de la présence d'un capitaine de nationalité française à bord d'un navire de pêche français.

Hélas ! aucun des arguments que nous avons développés n'a pu convaincre la Commission européenne. Nous avons pourtant argué de la sécurité des navires, de l'isolement des navires en haute mer hors d'atteinte des autorités publiques, des exigences nouvelles en matière de sécurité prévues par le code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires, le fameux code ISPS, d'autant plus que rien dans cette nouvelle législation internationale ne précise que seuls les nationaux peuvent se voir investis de ces prérogatives.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi prend donc acte des réalités et, en vous le soumettant, nous ne nous contentons pas de faire semblant de les regarder en face.

Dans le chapitre I^{er}, il ouvre les fonctions de capitaine et de suppléant à tout ressortissant communautaire, que le navire soit immatriculé au premier registre national ou au registre international français, que je viens d'évoquer.

Dans l'un et l'autre cas, ces officiers devront naturellement être titulaires des qualifications professionnelles nécessaires, c'est-à-dire des brevets conformes à la convention de l'OMI, l'Organisation maritime internationale, sur les normes de formation et de veille. Vous connaissez d'ailleurs l'importance de ces problèmes de veille dans nombre d'accidents de mer.

Ces officiers devront également démontrer leur connaissance de la réglementation française à propos des prérogatives du capitaine. Ce test de connaissance se fera en français, ce qui permettra en même temps de vérifier leur degré de maîtrise de notre langue.

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

Ainsi, il est désormais prévu que les prérogatives du capitaine en matière pénale s'exercent sous le contrôle du procureur de la République. En ce sens, j'attire votre attention sur un point : il s'agit d'une modernisation des règles permettant l'exercice des responsabilités du capitaine, dans un cadre juridique plus sécurisé et plus protecteur, puisque la législation en vigueur remonte à la loi du 17 décembre 1926 modifiée, portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande, législation que nous allons devoir rapidement refondre au vu de l'évolution de la situation.

À cet égard, dans un climat de judiciarisation et de pénalisation croissantes de la société, l'assistance du parquet est un appui et une garantie, et contribue à légitimer les décisions du capitaine.

Mesdames, messieurs les sénateurs, en modifiant sa législation, la France s'aligne sur la quasi-totalité des États européens, dont les législations ne prévoient plus cette clause de nationalité.

L'adoption de ce texte par le Parlement nous aidera à trouver une issue favorable au contentieux en cours, à savoir l'abandon des poursuites engagées contre la France et une réponse positive à nos demandes de soutien financier aux armements.

J'ajouterai deux points, qui ne sont pas négligeables.

Premièrement, en cas de crise ou de conflit majeur, le ministère de la défense conserve en tout état de cause le pouvoir d'habiliter ou non le capitaine à recevoir des documents classifiés.

Deuxièmement, eu égard à la réalité vécue sur le terrain, cette modification de notre législation n'entraînera pas une arrivée massive et soudaine de capitaines étrangers. D'abord, parce qu'il leur faudra faire la preuve de leur connaissance de la langue et du droit français. Ensuite, vous le savez bien, parce qu'il y a malheureusement une pénurie actuelle d'officiers, qui touche non pas seulement la France, mais également l'Europe et le monde entier. Enfin, parce que je ne doute pas que nos armateurs sont eux aussi très attachés à la qualité de la formation de nos marins.

Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, au terme de mon propos, après avoir salué M. Henri de Richemont, je voudrais maintenant rendre hommage à

M. Charles Revet, rapporteur de ce projet de loi, qui s'est efforcé de concilier l'inconciliable et d'améliorer encore ce projet de loi.

M. Bruno Sido. Il a réussi !

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je tiens donc à le féliciter, ainsi que l'ensemble de la commission des affaires économiques, pour la qualité du travail accompli. Le rapport qui vous a été soumis, mesdames, messieurs les sénateurs, reflète en effet très clairement le contexte et les enjeux de ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, ainsi que sur certaines travées du RDSE.*)

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

M. Charles Revet, rapporteur de la commission des affaires économiques. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui est le point d'aboutissement d'une longue procédure engagée par la Commission européenne contre la France voilà maintenant quatre ans.

La Commission estime en effet que notre législation, qui réserve aux Français les deux postes de capitaine et de suppléant, n'est pas conforme à l'article 39 du traité instituant la Communauté européenne, qui fixe le principe de libre circulation des personnes. Elle a engagé, pour cette raison, un recours en manquement contre la France le 15 février dernier, lequel fait suite à une lettre de mise en demeure et à un avis motivé : la prochaine étape est donc la traduction de la France devant la Cour de justice des Communautés européennes.

Sur le plan juridique, la réserve de nationalité du capitaine a été fondée, pendant longtemps, sur les prérogatives très larges qui lui sont reconnues. Celui-ci peut en effet exercer des fonctions d'officier d'état civil, il a des pouvoirs d'enquête et de mise en détention préventive, ainsi que des pouvoirs en matière de sûreté. En outre, ses pouvoirs disciplinaires sont très importants, puisqu'il a autorité sur toutes les personnes embarquées pour assurer l'ordre à bord du navire.

C'est ainsi que de nombreux pays européens ont maintenu une réserve de nationalité pour les capitaines de navire. Monsieur le secrétaire d'État, vous venez de le rappeler, l'État français lui-même a pendant longtemps défendu une telle position.

Le tournant est venu, en 2003, de la Cour de justice des Communautés européennes, qui a décidé, dans deux arrêts, d'apprécier en pratique l'étendue des prérogatives des capitaines. Elle a ainsi jugé dans deux affaires que le capitaine et son second n'exerçaient pas leurs prérogatives de manière suffisamment constante pour justifier une dérogation à la libre circulation des travailleurs. Dans ces deux arrêts, elle a appliqué cette interprétation non seulement aux petits navires de pêche restant près de la côte mais aussi aux navires allant en haute mer. Prenant en compte cette nouvelle interprétation du traité, la Commission européenne a demandé à la France de modifier sa législation.

En outre, la Cour de Cassation a jugé en 2004 que la réserve de nationalité du capitaine n'était plus justifiée.

Cette évolution juridique a été intégrée par de nombreux pays européens puisque, aujourd'hui, la plupart de nos voisins ont supprimé la réserve de nationalité ou sont en passe de le faire. Ces pays considèrent donc que des Européens, sous réserve de garanties linguistiques et juridiques, sont aptes à exercer les fonctions de capitaine à bord de leurs navires. Parmi eux, certains vont même très loin

puisque'ils ne posent aucune condition de nationalité : c'est le cas, par exemple, de la Lettonie, du Luxembourg, de la Norvège ou encore du Royaume-Uni.

Dans ce contexte général d'ouverture, le présent texte vise à répondre aux exigences de la Commission, en supprimant la réserve de nationalité sur tous les registres, à l'exception des registres des collectivités d'outre-mer. En outre, son chapitre II encadre les pouvoirs du capitaine en matière pénale et les place sous le contrôle de l'autorité judiciaire. Cet encadrement a pour but d'éviter le risque d'inconstitutionnalité qui naîtrait de l'exercice par des non-nationaux de prérogatives de puissance publique. Celles-ci seront désormais exercées sous le contrôle du procureur de la République et, plus généralement, des autorités françaises.

La commission des affaires économiques a été animée, face à ce texte, par un double souci : garantir l'emploi maritime français et l'avenir de la filière, d'une part ; assurer le respect des exigences de sécurité maritime, d'autre part.

Or, de ce double point de vue, le contexte économique dans lequel s'inscrit ce texte doit nous interpeller.

Grande puissance maritime historique, la France n'occupe plus le rang qui devrait être le sien au niveau européen et mondial. Placé au quatrième rang mondial dans les années soixante, le pavillon français n'occupe plus, aujourd'hui, que la vingt-neuvième place. En outre, la situation de l'emploi maritime est marquée par une crise des vocations qui appelle une attention particulière de la part des pouvoirs publics.

La France est en effet touchée par une pénurie préoccupante d'officiers, évaluée à plus de 600 officiers. Cette pénurie se manifeste d'ailleurs également au niveau européen, où il manquerait 4 000 officiers, et au niveau mondial, où il en manquerait 10 000, soit 2 % des effectifs globaux.

Les causes de cette pénurie tiennent à l'insuffisance des entrées dans la profession, aux sorties prématurées et à l'attrait pour d'autres modes de vie. À titre d'exemple, l'année 2005 avait été marquée par une chute de 25 % du nombre de candidats à l'entrée de la filière formant les officiers de première classe. Quand on sait qu'il faut environ quinze ans pour devenir capitaine, on mesure l'impact de cette pénurie dans le temps. En outre, la moitié environ des officiers au long cours démissionnent rapidement.

Cette pénurie a des conséquences très concrètes sur le pavillon français dans la mesure où certains armateurs qui le souhaiteraient ne peuvent pas immatriculer leurs navires sous pavillon français, faute de trouver les officiers français pour les commander. Elle a donc un impact sur le succès du registre international français, le RIF, dont la création, sur l'initiative de notre excellent collègue Henri de Richemont, visait à rendre le pavillon français plus attractif. Ceci a des conséquences préjudiciables en termes de sécurité, puisque la possibilité pour l'État français de jouer son rôle d'État du pavillon en matière de contrôle du respect des normes nationales et internationales est réduite d'autant.

Dans un tel contexte, marqué par une ouverture générale au niveau communautaire et par une pénurie d'officiers qui pèse sur le pavillon français, la commission des affaires économiques a approuvé l'économie générale du présent projet de loi. Elle estime toutefois que le problème de la nationalité du capitaine ne doit pas être l'arbre qui cache la forêt. Les deux grandes questions qui nous sont posées indirectement par ce texte sont en effet les suivantes :

comment inciter davantage les armateurs à immatriculer leurs navires sous pavillon français ? Comment garantir le maintien de la filière maritime française ?

Pour les raisons qu'elle a indiquées, la commission estime urgent que l'État français prenne enfin des mesures pour revaloriser les carrières maritimes, comme ont su le faire des pays comme la Norvège, attachés à maintenir une compétence maritime sur leur territoire et pour la défense de leurs intérêts dans les instances internationales.

En effet, l'existence d'un nombre suffisant d'officiers navigants est une condition impérative du maintien de la sécurité maritime à bord de nos côtes et au-delà. Après une carrière maritime, les personnels navigants deviennent fréquemment experts maritimes, pilotes maritimes et hauturiers, et inspecteurs des affaires maritimes. C'est pourquoi le maintien de cette filière est indissociable de l'existence d'un « savoir-faire » français, gage d'une exigence particulière en matière de sécurité maritime. Et la France, dotée du troisième domaine maritime mondial et de 5 000 kilomètres de côtes, a une responsabilité particulière en la matière.

C'est pourquoi votre commission vous proposera, par un amendement, de pérenniser les obligations des armateurs en matière de formation embarquée à bord des navires immatriculés au RIF, afin de continuer à promouvoir une filière nationale de formation maritime. Elle vous proposera également de renforcer les exigences attendues des candidats aux fonctions de capitaine s'agissant, j'y insiste, de la maîtrise de la langue française et de la connaissance de la loi nationale.

En outre, ce texte doit impérativement s'inscrire dans un plan plus global en faveur de la filière maritime française. Vous avez annoncé, monsieur le secrétaire d'État, la tenue d'une table ronde sur les écoles de formation. Je m'en réjouis, car il est tout de même paradoxal de constater une telle désaffection pour une filière de plein emploi, offrant des postes à haute responsabilité et la possibilité de poursuivre des carrières à terre.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Absolument !

M. Charles Revet, rapporteur. Une réflexion doit être engagée sur les raisons profondes de cette désaffection, sur la mise en place de passerelles entre enseignement général et enseignement maritime et sur la réduction, le cas échéant, de la durée des formations maritimes, particulièrement longues en France.

Il conviendrait également d'aller plus loin, en réfléchissant à la mise en place de mesures sociales et fiscales attractives, sur le modèle de celles dont se sont dotés l'Italie, le Danemark, la Norvège, la Suède ou encore les Pays-Bas, qui ont institué le « salaire net ».

En conclusion, la France doit impérativement se donner les moyens, comme ses voisins européens, d'une politique maritime ambitieuse, garantissant l'avenir de sa filière et de son pavillon.

Sous réserve de ces observations et de l'adoption de ses amendements, la commission des affaires économiques vous propose d'adopter le présent projet de loi. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. le président. J'indique au Sénat que, compte tenu de l'organisation du débat décidée par la conférence des présidents, les temps de parole dont disposent les groupes pour cette discussion sont les suivants :

Groupe Union pour un mouvement populaire, 48 minutes ;

Groupe socialiste, 31 minutes ;

Groupe communiste républicain et citoyen, 11 minutes.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Henri de Richemont.

M. Henri de Richemont. Monsieur le secrétaire d'État, je souhaite, tout d'abord, vous rendre hommage à mon tour. En effet, si la loi relative à la création du registre international français a pu voir le jour, c'est grâce au soutien que vous m'avez apporté dès la publication du rapport que j'avais rédigé et encore lors de la discussion de ce texte, en première lecture, au Sénat.

J'avais tenu à ce que l'article 5 de cette loi du 3 mai 2005, soit ainsi rédigé : « À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont français ».

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

M. Robert Bret. Ou ce qu'il en reste !

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

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

Lorsque j'ai rédigé l'article 5 de la loi relative à la création du RIF, je connaissais bien entendu ces arrêts et mon intention était de mettre la loi française en conformité avec la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes.

En 2007, le privilège de nationalité a fait l'objet d'un recours en manquement de la Commission européenne contre l'État français. À la suite de ce recours, le précédent gouvernement a cru devoir déposer le présent projet de loi. Pour ma part, je considère que la Commission européenne a juridiquement tort.

Dans son avis du 4 avril 1990 concernant l'État belge, la Commission avait indiqué que la loi belge, qui réservait l'emploi de marins à bord des navires belges à des ressortissants belges, était incompatible avec les traités, à l'exception des dispositions visant le commandant et son second.

Dans les arrêts de la CJCE du 30 septembre 2003, invoqués tout à la fois par la Commission européenne et par l'auteur du rapport sur le présent projet de loi, la position du gouvernement français de l'époque est ainsi relatée : « À titre subsidiaire, le gouvernement français estime qu'un État membre est en droit de réserver les emplois de capitaine à ses propres ressortissants sur le fondement de l'article 39, paragraphe 3, CE. En effet, par leur participation à l'exer-

cice de l'autorité publique, ces emplois relèveraient des exceptions à la libre circulation des travailleurs liées à l'ordre public ou à la sécurité publique ».

La Commission avait quant à elle exprimé l'avis suivant devant la Cour, s'agissant d'un navire ayant quitté les côtes et se trouvant donc en mer : « [...] ledit État n'est normalement pas en mesure d'intervenir avec ses propres organes de puissance publique pour sauvegarder ses intérêts généraux ou ceux de la collectivité publique. Aussi l'État du pavillon confère-t-il au capitaine le pouvoir d'exercer, en tant que représentant de la puissance publique, diverses fonctions visant à sauvegarder lesdits intérêts généraux, prévues par la législation nationale ou les instruments internationaux. Dans ces conditions, l'article 39, paragraphe 4, CE, pourrait valablement être invoqué ».

Pourquoi la Commission dit-elle, aujourd'hui, le contraire de ce qu'elle défendait, en 2003, devant la Cour de justice des Communautés européennes ?

Aux termes de ces fameux arrêts du 30 septembre 2003, la réserve de nationalité peut s'appliquer au commandant d'un navire à partir du moment où il exerce à titre permanent une délégation de puissance publique.

Il est vrai, monsieur le secrétaire d'État, que le commandant n'est, à titre permanent, ni officier de police judiciaire ni officier d'état civil. En revanche, au titre du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, dit code ISPS, l'État a une obligation permanente d'assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires et de lutter contre le terrorisme. Or qui représente l'État de manière permanente à bord du navire, si ce n'est le commandant ?

Selon donc la jurisprudence de la CJCE du 30 septembre 2003, le commandant qui exerce à titre permanent une délégation de puissance publique peut être de la même nationalité que le pavillon du navire. La Commission a donc juridiquement tort.

Pour ma part, je ne vois pas comment la Cour de justice des Communautés européennes pourrait juger qu'un commandant ne représente pas l'État à titre permanent dans le cadre de ses fonctions de sûreté et de sécurité !

Par ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, lorsque la Commission fait dépendre de ce texte des exonérations sociales et fiscales, elle agit de manière inadmissible, car il s'agit d'aides communautaires qui n'ont strictement rien à voir avec le texte qui nous occupe.

Pour toutes ces raisons, je le dis avec force, le recours en manquement de la Commission n'est donc pas juridiquement fondé.

Toutefois, votre texte a un mérite, mais celui-ci est assorti d'une faiblesse.

Son mérite, c'est qu'il prend en considération le nombre insuffisant de marins français. Or, dès lors que l'obligation de nationalité existe, l'armateur qui ne trouve pas de marins français est obligé ou de « dépavillonner » le navire ou de placer ce dernier sous un autre pavillon, ce qui, à l'évidence, joue non seulement contre le pavillon français mais aussi contre la sécurité maritime.

En effet, je le répète, la sécurité repose non pas sur le contrôle de l'État du port mais sur celui de l'État du pavillon. D'ailleurs, monsieur le secrétaire d'État, si le RIF a été créé, c'est précisément pour qu'il y ait plus de navires sous pavillon français ou sous pavillon européen. (*M. le secrétaire d'État acquiesce.*)

M. Charles Revet, rapporteur. C'est vrai !

M. Henri de Richemont. Il est donc profondément regrettable que l'on ait essayé de détruire ce pavillon *bis* en le déclarant comme pavillon de complaisance. Je me bornerai à cet égard à citer M. Le Drian, qui, dans son passionnant rapport rédigé au nom de la commission d'enquête, présidée par M. Daniel Paul, sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, à la suite du naufrage de l'*Erika*, écrivait, à propos du pavillon norvégien et du pavillon *bis*, qui est semblable au RIF : « Ce dernier offre un attrait comparable aux pavillons de libre immatriculation, notamment en matière d'emploi des marins, tout en évitant la création d'un pavillon au rabais, en maintenant à la fois des contrôles stricts en matière de sécurité, et en associant les partenaires sociaux à la fixation des rémunérations. »

M. Le Drian estime donc que les pavillons *bis* jouent en faveur de la sécurité maritime parce qu'ils permettent aux États d'exercer leur fonction de contrôle. Comment dès lors Mme Lebranchu a-t-elle pu dire qu'il fallait supprimer le RIF parce qu'il était un pavillon de complaisance ? Encore une fois, c'est parce qu'il n'y a pas assez de navires sous notre pavillon ou sous pavillon européen et que l'administration n'exerce pas suffisamment son contrôle sur les navires qu'il y a un problème d'insécurité maritime.

Plus de souplesse permettra effectivement d'éviter le « dépavillonement ». C'est le mérite de ce texte.

Mais, comme je l'ai dit, ce texte a aussi une faiblesse : on ne peut pas, monsieur le secrétaire d'État, se satisfaire du nombre insuffisant de marins français, d'autant que, si le transport maritime se porte bien aujourd'hui, le fret peut diminuer demain. Or, puisque les économies concernent toujours d'abord les salaires, qui constituent le premier coût d'exploitation, la recherche des salaires les moins chers se fera alors au détriment des marins français.

C'est la raison pour laquelle – et, monsieur le rapporteur, je vous remercie de l'avoir souligné – il n'est pas possible de prétendre s'aligner sur les autres pays européens s'agissant des règles de nationalité sans faire comme eux, c'est-à-dire sans mettre intégralement en œuvre les aides permises par la Commission européenne.

M. Charles Revet, rapporteur. Tout à fait !

M. Henri de Richemont. Je veux, bien sûr, parler du salaire net.

Grâce au salaire net, on compte 70 % de marins danois à bord des navires danois et de marins italiens à bord des navires italiens. Le privilège de nationalité n'est donc pas nécessaire si l'on utilise les aides de la Commission ; par conséquent, monsieur le secrétaire d'État, pourquoi l'abolir sans mettre en œuvre les aides autorisées par Bruxelles dans notre pays ?

Certes, cela coûte cher, mais la sécurité coûte cher !

Et, comme l'a dit Charles Revet, si on ne le fait pas, l'avenir de la filière maritime française sera compromis, car, je le répète, il passe par le maintien de commandants français. Vous-même, monsieur le secrétaire d'État, vous avez voulu que les inspecteurs de la navigation soient d'anciens navigants ; mais si, demain, il n'y a plus de navigants français, il n'y aura alors plus d'inspecteur, plus de pilote, plus de capitaine d'armement pour aider le préfet maritime !

Je le dis très franchement : peut-être nous faut-il aller dans le sens de cette évolution ; mais alors, utilisons les moyens que nous offre Bruxelles pour rendre compétitif l'emploi de marins français !

Cependant, je sais bien, monsieur le secrétaire d'État, que, compte tenu du coût budgétaire de cette disposition, nous n'allons pas mettre en place le salaire net tout de suite. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement de compromis, qui vise à maintenir le principe de la nationalité française du capitaine – il est en effet délégataire de la puissance publique pour les questions de sûreté et de sécurité – mais ouvre une possibilité de dérogation : il vaut mieux en effet, si un armateur justifie ne pas pouvoir trouver d'officier français, lui éviter d'avoir à « dépavillonner » en lui accordant une exonération.

Tel est l'objet de cet amendement, qui, je l'espère, sera adopté. (*M. Jean Desessard s'exclame.*) Je précise qu'une telle possibilité de dérogation au profit d'un marin européen existe en Belgique même. Or, que je sache, il n'y a pas de recours en manquement contre l'État belge ! Je demande donc que l'on adopte en France une pratique que la Commission européenne n'a pas réprimée en Belgique...

En définitive, monsieur le secrétaire d'État, la question la plus importante est celle de la sécurité maritime, et celle-ci dépend avant tout des possibilités données à nos nationaux de remplir les rôles et les fonctions qui sont les leurs. Ainsi, devant la mission d'information du Sénat chargée d'examiner l'ensemble des questions liées à la marée noire provoquée par le naufrage du navire *Erika*, le commandant Charles Claden a souligné les risques pris par les marins bretons à bord de son remorqueur pour défendre nos côtes...

Le présent projet de loi est certes important, mais nous devons absolument tout faire pour assurer demain notre sécurité par la présence d'un nombre important de navigants français à bord de nos navires. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP et du groupe CRC.*)

M. Jean Desessard. C'est perdu d'avance, monsieur de Richemont !

M. le président. La parole est à M. Gérard Le Cam.

M. Gérard Le Cam. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le projet de loi que nous examinons aujourd'hui entend mettre un terme à la règle selon laquelle le capitaine d'un navire battant pavillon français et l'officier chargé de sa suppléance doivent être de nationalité française.

Ce texte, présenté, à tort selon nous, comme la traduction de la mise en conformité du droit français au droit communautaire, s'inscrit dans le sillon de la loi de 2005 portant création du registre international français.

M. Jean Desessard. Dans le sillage plutôt ! (*Sourires.*)

M. Gérard Le Cam. Lors de ces débats, débutés en 2003, nous avons vivement dénoncé la possibilité d'employer des marins étrangers aux conditions de leur pays d'origine sur des bâtiments battant pavillon national. Avec la mise en place du registre international français, les parlementaires cautionnaient l'engagement de personnels étrangers dans des conditions souvent moins favorables que les personnels nationaux, alors que ces derniers couraient le risque de voir remis en cause tant leur statut que leur emploi.

Malgré cette aubaine offerte aux armateurs, la création du RIF n'a pas eu, vous en conviendrez, les effets escomptés. Le rapport sur le projet de loi avance deux explications à cet

échec. Il souligne tout d'abord la classification par l'*International Transport Workers Federation* du registre international français en pavillon de complaisance ; mais cette analyse, quoique flatteuse, au regard de l'influence qui est ainsi attribuée à l'organisme concerné, paraît quelque peu fantaisiste quand on connaît le succès des pavillons de complaisance. En revanche, le retard pris dans l'agrément du GIE fiscal par la Commission explique sans doute mieux la retenue des entreprises concernées...

Toujours est-il que le RIF engendre des problèmes sans atteindre les objectifs fixés. Peut-être serait-il opportun dès lors d'envisager d'autres solutions. En effet, le développement du pavillon national et de l'activité maritime ne peut pas se concevoir comme une harmonisation par le bas des normes sociales et des règles de sécurité. Or c'est bien de cela qu'il est question, comme vient de le souligner M. de Richemont.

À titre d'exemple, il est indiqué à la page 17 du rapport que le succès du RIF serait « l'une des clés du maintien de la filière maritime française et de la lutte pour la sécurité maritime, puisque c'est l'État français qui est compétent pour contrôler le respect des règles de sécurité et des normes sociales à bord des navires immatriculés au RIF ». Nous pensons au contraire que ce contrôle, bien que nécessaire, n'est pas suffisant, car, en l'état actuel de la législation, les entreprises de travail maritimes sont soit agréées par l'État d'implantation, soit soumises au contrôle de l'armateur.

Nous souhaitons que l'État français puisse contrôler en amont ces entreprises pour vérifier qu'elles respectent les règles minimales de protection des personnels qui travaillent sur les bâtiments battant pavillon français. La France a été à plusieurs reprises le théâtre d'abandons de navire dont les personnels impayés n'avaient pas les moyens de regagner leur pays : le *Kifangondo* au Havre, l'*Obo Basak* à Dunkerque, l'*Oscar Jupiter* à Nantes ou le *City of London* à Marseille sont autant d'exemples malheureux. C'est dire la précarité des conditions de travail et de vie de certains équipages !

Nous devons donner l'exemple, assurer aux personnels navigants de bonnes conditions de travail et non pas organiser notre législation pour faire du dumping social. D'ailleurs, la convention du travail maritime approuvée le 23 février 2006 par l'OIT en vue de remplacer les soixante-huit conventions et recommandations adoptées depuis 1920 portant sur les conditions de travail des gens de mer attribue plus clairement à l'État du pavillon la responsabilité de toutes les questions de travail et des questions sociales à bord des navires.

Il est essentiel de revaloriser les conditions de travail et de rémunération au regard de la dureté des métiers et des enjeux humains, environnementaux et économiques liés à l'exercice des métiers de la mer.

Le texte que vous proposez aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'État, va dans un tout autre sens. Il poursuit le mouvement engagé en 2005 en invoquant le respect du droit communautaire alors même que les jurisprudences sont les mêmes. À cette époque, tant le Gouvernement que les différents rapporteurs sur le texte au Sénat affirmaient l'importance de la nationalité française du capitaine et de son second. Lors de son intervention sur l'affaire Anker, l'État français avait expliqué très justement, en faisant référence à l'affaire Reyners et à l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 21 juin 1974, que les prérogatives de puissance publique dont dispose le capitaine d'un navire ne sont pas séparables de ses autres activités

et qu'un emploi relève de l'exception prévue à l'article 39, paragraphe 4, du traité CE, dès lors qu'il comporte des prérogatives de puissance publique.

Le projet de loi, sous prétexte de se conformer aux exigences communautaires et d'échapper aux foudres d'une action en manquement, risque, dans les faits, de faire du principe qui prévalait jusque-là une exception.

Ce faisant, le Gouvernement va au-delà des exigences communautaires.

En effet, la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes accepte qu'il soit dérogé au principe de libre circulation des travailleurs dans la mesure où les prérogatives de puissance publique sont effectivement exercées de façon habituelle et ne représentent pas une part réduite de leur activité. Cette jurisprudence ne pose en aucun cas une interdiction absolue de réserver la nationalité française à ces personnels. C'est également ce qui ressort de la lecture des extraits de la requête de la Commission européenne quand elle demande à la Cour de « constater que, en maintenant dans sa législation l'exigence de la nationalité française pour l'exercice des emplois de capitaines et officiers sur tous les bateaux battant pavillon français, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 39 CE ».

De plus, en l'état, la future loi risque d'être déclarée inconstitutionnelle, et cela malgré les précautions apportées en ce qui concerne les prérogatives en matière pénale et de sécurité des navires. En effet, les pouvoirs conférés au capitaine ou à son second en qualité d'officier ministériel et d'officier d'état civil restent des prérogatives de puissance publique.

L'activité maritime, au regard de l'immensité des territoires qu'elle recouvre, de la multitude des sujets de droit qu'elle concerne et des droits qui sont applicables, requiert une volonté forte des États si l'on ne veut pas céder à la tentation d'une irresponsabilité facile à organiser.

La convention de Genève sur la haute mer de 1958 et la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 prévoient qu'un lien substantiel doit exister entre l'État et le navire. Or, nous considérons que la réserve de nationalité française du capitaine du navire et de son suppléant est un élément constitutif de ce lien.

Le navire, rattaché par le pavillon qu'il bat à un seul État, soumis à la seule juridiction de ce dernier, est en droit de naviguer sur toutes les mers du globe et de se déplacer hors des frontières de l'État dont il a la nationalité pour évoluer dans un espace de liberté où s'affrontent d'autres pavillons, et donc d'autres nationalités. Le droit international public s'applique dans cet espace pour assurer, entre autres choses, la sécurité et la sûreté de la navigation ainsi que la protection de l'environnement marin.

Le drame, dans lequel un patron pêcheur français a été tué, causé par le naufrage au large de l'île d'Ouessant du *Sokalique*, navire immatriculé dans les îles Kiribati, montre les problèmes que soulèvent les lacunes de la justice internationale en matière de droit de la mer et la compétence juridictionnelle de l'État pavillon.

Les difficultés pour trouver les responsabilités dans l'affaire de l'*Erika* constituent un autre exemple malheureux mais prévisible. En effet, le rapport sur le naufrage du pétrolier remis au gouvernement de Lionel Jospin en janvier 2000 faisait apparaître que le propriétaire du navire était une société maltaise contrôlée par deux sociétés libériennes au capital détenu par des personnes dont l'identité n'était pas

clairement établie, et que ce navire était exploité par un ressortissant italien, conduit par un capitaine et un équipage indiens, sous pavillon de libre immatriculation maltais !

Il devient urgent de se mobiliser à l'échelle européenne et internationale contre les pavillons de complaisance et contre la justice de complaisance qui en découle.

Il incombe aux États de veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les règles et les normes internationales applicables, ainsi que les lois nationales adoptées conformément à la convention.

Or le capitaine est responsable à bord de l'application des diverses conventions internationales, s'agissant en particulier de la sécurité du navire, des biens, des hommes, et de la préservation de l'environnement.

Force est de constater que les fonctions de capitaine sont indissociables de l'exercice de prérogatives de puissance publique. En cas de violation de ces obligations par le navire, la responsabilité de la France pourra donc être engagée.

De plus, pour des raisons pratiques de communication et de réactivité, il apparaît essentiel que les personnes qui exercent ces fonctions soient en mesure de connaître non seulement la langue de l'État pavillon, mais également le contenu des lois nationales.

Le compte rendu du colloque international sur le pavillon qui s'est tenu à Paris les 2 et 3 mars 2007, compte rendu disponible sur le site de l'Association française des capitaines de navires, l'AFCAN, fait état du « point de vue du capitaine » d'un navire sous pavillon de complaisance, s'agissant de l'autorité : « L'autorité, ce n'est pas le pavillon : le capitaine n'a aucun contact avec lui. Par certains côtés, l'autorité, c'est la société de classification, qui agit pour le compte de l'État du pavillon. L'autorité, c'est surtout le gestionnaire du navire, ainsi que l'affrètement, c'est-à-dire les donneurs d'ordres. »

C'est pourquoi le lien substantiel ne peut se limiter à un contact pour l'immatriculation et au paiement d'une taxe. Or, en disloquant encore le lien entre l'État et le navire, c'est ce à quoi nous conduit ce projet de loi.

En outre, la voie choisie par le Gouvernement fait peser des dangers sur la pérennité du savoir-faire maritime français. Pour occuper le poste de capitaine, une expérience acquise pendant de nombreuses années dans des fonctions intermédiaires est nécessaire. Les capitaines restent peu de temps en poste. Les fonctions sont écrasantes de responsabilité et la rémunération n'est pas à la hauteur des sacrifices. D'ailleurs, le déficit des candidats à la relève est symptomatique du désintéressement pour cette fonction.

Là où vous proposez, monsieur le secrétaire d'État, de chercher des candidats ailleurs, candidats qui ne seront pas formés par nos écoles, nous pensons, pour notre part, qu'il faudrait revaloriser ces métiers afin de garder le savoir-faire français et de créer des emplois dans cette filière économiquement prometteuse.

Enfin, en ce qui concerne la question de la langue – c'est en effet le cœur du problème si l'on ouvre les fonctions de capitaine à d'autres nationalités –, on peut lire, toujours sur le site de l'AFCAN, dans un document traitant du thème « le RIF et la nationalité du capitaine », ces lignes très instructives : « Le deuxième volet de nos préoccupations est le résultat de la mixité linguistique des équipages. L'analyse de la situation actuelle est rapide : ce n'est pas vrai, tous les marins ne parlent pas suffisamment anglais ! » [...] « Dans

l'analyse des causes des accidents maritimes, l'incompréhension des communications échangées est un élément dominant ! ».

Ainsi perçoit-on les dangers résultant d'un commandement opéré soit dans une langue qui n'est pas comprise par la majorité de l'équipage, soit dans un mauvais anglais dont l'accent rend les phrases incompréhensibles.

Dès lors, monsieur le ministre, vous comprendrez que, à la fois pour des raisons très simples de sécurité, pour tenir compte des exigences essentielles de qualité de la formation et d'exercice des professions concernées par ce projet de loi ainsi que pour préserver le savoir-faire français, nous soyons résolument hostiles à l'ouverture que vous prônez et que, en conséquence, nous votions contre ce texte. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRC. – Mme Marie-Christine Blandin et M. Jean Desessard applaudissent également.)*

(M. Guy Fischer remplace M. Christian Poncelet au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. GUY FISCHER

vice-président

M. le président. La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la relation à l'espace et au temps est à la confluence de toute action politique.

S'agissant de politique maritime, et singulièrement du sujet qui nous réunit en cet instant, à savoir la nationalité des équipages de navires, ce lien est particulièrement avéré.

En ce qui concerne l'espace maritime, les quatre cinquièmes de la surface du globe sont parcourus librement pour l'essentiel, les eaux internationales étant seulement bordées par des eaux territoriales sous souveraineté nationale. Voilà pour l'espace.

Le temps, c'est celui du déclin de la flotte marchande française commencé depuis un demi-siècle et qui a vu notre pays régresser – M. le rapporteur le rappelait à l'instant – du quatrième au vingt-neuvième rang mondial.

Deux événements majeurs y ont certainement contribué : d'une part, la fin de notre empire colonial, qui a profondément modifié la relation de la France au reste du monde et, d'autre part, l'invention des pavillons de complaisance bâtie sur l'inégalité du monde et que le capitalisme maritime a exploité sans vergogne, faisant le lit des protections sociales durement gagnées par le mouvement syndical des marins.

Il restait aux pays occidentaux à tenter de sauver les meubles par le recours aux pavillons *bis*. Or ceux-ci n'ont empêché ni la régression sociale ni le recul de l'emploi des équipages nationaux.

Plus que tout autre secteur, avant les autres, l'activité maritime a été balayée par le grand vent de la mondialisation. Un bateau est en effet, par nature, délocalisable ; il va là où le commerce l'entraîne, et l'on sait le poids de l'Asie dans l'explosion du commerce maritime.

Le porte-containeurs, filiale flottante des multinationales, peut naviguer toute une vie sans toucher une seule fois son port d'attache théorique.

Le concept même de port d'attache a-t-il encore une signification ?

Au lien avec l'armateur se substitue peu à peu l'embauche à temps partiel par une société de services, le capitaine par intérim allant à l'autre bout du monde prendre livraison d'un nouveau navire – qui n'est pas toujours neuf – et découvrant un équipage philippin ou maltais avec lequel il va devoir affronter les événements de mer en endossant la formidable responsabilité non seulement de la sécurité de ses hommes, de celle de sa cargaison dont le contenu lui échappe parfois, mais aussi et surtout – je suis d'accord sur ce point avec ce que disait à l'instant notre collègue Henri de Richemont – de la sécurité des côtes que le navire va frôler. Les Bretons le savent mieux que d'autres qui ont dû payer cher le prix d'une longue série de catastrophes venues souiller durablement leurs rivages !

Du point de vue de la sécurité, je ne voudrais pas incriminer systématiquement tous les pavillons de complaisance. En effet, il est des sociétés de classification – pas toutes, hélas ! – qui font convenablement leur travail. Cela étant dit, on ne peut mettre au débit des seules coïncidences le fait que presque tous les navires fracassés au cours des dernières années sur les récifs du Finistère ou des Côtes-d'Armor aient battu pavillon de complaisance avec des équipages le plus souvent hétéroclites dont la formation était incertaine et les moyens de communiquer approximatifs, sans oublier la difficulté rencontrée par certains pour lire les notices apposées sur les pièces du navire par le constructeur...

Nous soutiendrons bien évidemment les dispositions du présent projet de loi relatives à la maîtrise de la langue française à bord des navires immatriculés au RIF ainsi que les amendements destinés à les renforcer.

Monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la relation à l'espace, c'est aussi, en l'espèce, la relation à l'Europe.

À cet égard, je dois à la mémoire de Pierre-Yvon Trémel, que je remplace sur les travées de la Haute Assemblée depuis son décès survenu en juin 2006 et qui était le porte-parole du groupe socialiste lors du débat d'avril 2005, comme je dois à la cohérence politique à laquelle est attaché le groupe socialiste de rappeler ce que le sénateur des Côtes-d'Armor disait alors : « Nous estimons qu'il faut s'orienter vers un registre européen ». *(Très bien ! sur les travées du groupe socialiste.)*

C'est la seule réponse, c'est la seule riposte véritablement efficace que nous puissions apporter au déferlement mondial de la complaisance.

Or, curieusement, cette référence à l'espace communautaire était absente du rapport de notre estimé collègue Charles Revet lors de la deuxième lecture, en avril 2005, de la proposition de loi relative à la création du RIF que j'ai lue avec beaucoup d'attention, comme elle était absente, cher collègue Henri de Richemont, en première lecture, en décembre 2003. Pourtant, l'Europe était déjà là, et elle s'exprimait sur ce sujet.

Or c'est précisément cet autisme par rapport à la réalité européenne qui nous vaut d'être à nouveau réunis.

Le Parlement consacre trop peu de temps aux questions maritimes pour considérer ce débat comme superflu. Toutefois, je ferai observer que, si l'Assemblée nationale avait adopté en janvier 2005 la proposition du député Jean Gaubert – il a été à bonne école puisqu'il fut mon suppléant pendant seize ans ! *(Sourires.)* – tendant à ce que, à l'article 5 de la proposition de loi relative à la création du RIF, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance soient ressortissants communautaires, le projet de loi dont nous

discutons aujourd'hui aurait perdu l'essentiel de son objet. En effet, à quoi le Gouvernement nous invite-t-il sinon à rendre le RIF eurocompatible ?

Contrairement à son rapport de 2005, notre collègue Charles Revet parle aujourd'hui abondamment, à juste raison, de l'Europe, et pour cause puisque c'est par obligation européenne que le Gouvernement agit en l'occurrence, et nous avec !

Or il est intéressant d'observer, à la lecture du même rapport, que la question de la réserve de nationalité a déjà une longue histoire commencée dès 1974 à la Cour de justice des communautés européennes, poursuivie en 1996, marquée en 2003, à la suite des arrêts Anave et Anker, par la position de principe de la juridiction européenne selon laquelle l'article 39, paragraphe 4, du traité CE doit être interprété comme n'autorisant un État membre à ne réserver à ses ressortissants la fonction de capitaine ou de suppléant qu'à condition que la prérogative de puissance publique soit effectivement exercée de manière habituelle et ne représente pas une part réduite de leurs activités.

En décembre de la même année, la Commission, reprenant à son compte la position de la Cour de justice, adressait à l'État français une lettre de mise en demeure et rappelait que la réserve de nationalité était incompatible avec l'article 39 dès lors que les prérogatives de puissance publique ne représentaient qu'une part réduite des activités du capitaine et de son second.

Comment nier l'évidence ? Il est clair que, à côté des attributions techniques, commerciales, de sûreté maritime, les prérogatives de puissance publique – comprenons l'état civil des marins et les mesures de sécurité en lien avec les crimes ou les délits – ne sont que la partie congrue.

En février 2004, la France persiste dans sa tentative de résistance, mais annonce avoir engagé une réflexion sur la conformité de la législation française avec les règles communautaires.

En février 2005, une nouvelle lettre de la Commission demande aux autorités françaises de lui transmettre un calendrier de mise en conformité.

Le 13 juillet 2005, la France, par avis motivé de la Commission, se voit rappeler qu'elle manque aux obligations qui lui incombent, et c'est en décembre 2006 que les autorités françaises annoncent, enfin, un projet de loi tout en précisant bien que l'examen des questions de constitutionnalité obligerait à reporter l'examen du texte en question au second semestre 2007. Mes chers collègues, nous sommes le 18 septembre : pour un peu, nous serions en avance ! (*Sourires.*)

En réalité, comment expliquer que cette question n'ait pu être résolue plus tôt, notamment lors de l'examen de la proposition de loi relative à la création du RIF, tout au moins au cours de la seconde lecture du texte, en avril 2005 ?

J'ai rappelé à l'instant toutes les mises en garde, pour ne pas dire les rappels à l'ordre, dont nous avons fait l'objet alors que l'issue du bras de fer était connue d'avance : il n'y avait qu'à regarder comment les autres pays avaient bel et bien dû se conformer à cette législation !

Je me hasarderai à une explication conforme à mon postulat initial : la relation de l'espace politique avec l'espace et avec le temps, en l'occurrence le calendrier, celui du référendum sur le traité constitutionnel européen.

La loi relative à la création du RIF est datée du 3 mai ; le référendum sur le traité européen était prévu le 29 du même mois. M. Bolkestein et le plombier polonais étaient déjà bien installés dans le paysage français, et pas seulement maritime, faisant lever le vent du souverainisme. En bref, on a considéré que, pour ce texte, l'opportunité politique n'était pas au rendez-vous.

Au-delà des aspects juridiques, nous devons aussi garder présent à l'esprit ce que représente notre marine marchande en termes d'activité économique, d'emploi, de mise en valeur et de mise en mouvement de nos productions comme de nos services.

Or, en dépit des avantages financiers et fiscaux importants qui ont été consentis à nos armements, la réalité demeure préoccupante, notamment du point de vue de l'emploi. Pis, les armateurs de nos propres navires déclarent éprouver de graves difficultés à recruter des officiers français, et nos écoles de marine marchande connaissent, nous le rappelions à l'instant, une crise des vocations.

Certes, en rendant possible un recrutement communautaire, le texte qui nous est soumis aidera peut-être à combler certains vides dans l'encadrement des navires, y compris sur les bâtiments français.

Toutefois, notre pays peut-il se satisfaire de voir disparaître à moyen terme une filière française d'officiers de la marine marchande si ancienne ? À l'évidence, non ! Cette formation est indispensable, non seulement parce qu'il faut des officiers qualifiés et compétents sur la passerelle de commandement des navires, mais aussi parce que nos ports en ont absolument besoin, notamment leurs services d'inspection, dont les moyens aujourd'hui insuffisants contredisent tous les discours sur la protection de nos côtes, des rivages comme des eaux littorales.

La condition première pour garantir la pérennité de la filière française est de rendre espoir et confiance en l'avenir à la flotte marchande, en garantissant et en protégeant par un authentique registre européen, entre autres, ses conditions d'emploi, de sécurité, de rémunération, de formation, y compris la responsabilité des capitaines.

Je ne mésestime pas la difficulté de convaincre de cette nécessité certains de nos partenaires, qui croient avoir déjà résolu leurs propres problèmes. Toutefois, puisque, après tout, c'est la direction que nous devons emprunter, la France ne pourrait-elle pas, lorsqu'elle exercera la présidence de l'Union européenne, profiter de l'occasion pour réinscrire cette question à l'ordre du jour de l'agenda européen ? (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – M. le secrétaire d'État acquiesce.*)

Voilà deux ans, Pierre-Yvon Trémel exprimait, au nom du groupe socialiste, son scepticisme face à la création du RIF. Il pointait les faiblesses de ce dispositif, par exemple la référence aux effectifs déclarés, qui ne correspondent pas toujours aux effectifs embarqués.

Il était réticent aussi parce que le pourcentage de marins communautaires se trouvait sensiblement en deçà de ce que le dialogue social avait laissé espérer. Il avait même proposé que l'on cesse de faire un distinguo entre les navires s'agissant de la proportion minimale de marins communautaires au sein de leur équipage – 35 % pour ceux qui ont bénéficié d'une aide fiscale lors de leur acquisition, 25 % pour les autres –, afin que la règle des 35 % s'applique uniformément à tous les bâtiments, comme le souhaitaient d'ailleurs les représentants des gens de mer.

Mes chers collègues, tous ces arguments demeurent pertinents, et nous voulons continuer à les rappeler. Toutefois, il est vrai également que le texte qui nous est présenté aujourd'hui vise d'abord à mettre le droit français en conformité avec la législation européenne, à laquelle la France ne peut se soustraire, et nous ne voudrions pas donner l'impression d'aller à contre-courant de l'Europe.

Parce que nous approuvons également certaines des dispositions de ce projet de loi, comme celles qui garantissent une meilleure maîtrise du droit ou de la langue française par les capitaines des navires, le groupe socialiste s'abstiendra. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

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

M. Jean Desessard. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le Sénat a déjà débattu le 14 avril 2005 de ce problème, que l'on pourrait intituler : « le déclin du pavillon national et la disparition programmée de la marine marchande française ».

Je voudrais replacer la proposition de loi adoptée en 2005 dans son contexte politique. En réalité, pour éviter la baisse constante du nombre des navires portant pavillon français et pour s'adapter à la concurrence, la proposition de loi relative à la création du RIF tendait à abaisser les contraintes sociales et juridiques.

C'était en partie la victoire du laisser-faire, l'acceptation du non-droit en matière maritime, l'alignement sur les conditions des pavillons de complaisance, soit le dumping social, fiscal et environnemental ainsi que la réduction de la sécurité maritime !

Dans ce texte, le seul garde-fou, défendu à l'époque par M. de Richemont, était la garantie d'un commandement français. Monsieur de Richemont, vous devez vous sentir floué aujourd'hui, et je comprends votre colère, car cet unique garde-fou, nous allons le supprimer !

Aujourd'hui, plus de 80 % des navires sont armés « à la complaisance », dans l'un des quarante « États complaisants ». Un chiffre révèle la nature de ce phénomène : 70 % des navires sous pavillon de complaisance se trouvent en mauvais état et continuent pourtant de faire du commerce dans les ports européens.

Historiquement mis en place pour contourner la pression des syndicats de marins américains après la Seconde Guerre mondiale, les pavillons de complaisance sont devenus aujourd'hui un phénomène mondial.

Les marées noires de l'*Erika*, un pétrolier qui était la propriété d'une société-écran, coquille vide enregistrée à Malte, qui se trouvait affrété par une société helvético-panaméenne et qui transportait une marchandise appartenant à une filiale de Total aux Bermudes, ainsi que du *Prestige*, un navire libérien battant pavillon des Bahamas, s'expliquent en grande partie par ces failles de la réglementation.

Tout récemment encore, l'actualité nous a rappelé ce problème, à l'occasion du décès du marin Bernard Jobard, dont le navire a été percuté par le cargo *Ocean Jasper*, immatriculé dans les îles Kiribati.

Nicolas Sarkozy, Président de la République, a certes eu le sens du symbole, en assistant aux funérailles du marin-pêcheur. Toutefois, au-delà de la compassion, il serait urgent de saisir nos partenaires européens de ce problème afin qu'un tel drame ne se reproduise pas. En effet, au sein

même de l'Union européenne, certains États, en particulier Malte et Chypre, ont décidé de brader leur souveraineté pour attirer des capitaux et développer leur commerce.

À cet égard, des premières vacances passées sur un yacht au large de Malte ne constituent pas un symbole très encourageant, surtout quand on sait que ce navire était prêté par M. Vincent Bolloré, qui, en tant qu'armateur, immatricule ses bateaux aux Bahamas ! (*Sourires sur les travées du groupe socialiste.*)

M. Henri de Richemont. Plus maintenant !

M. Jean Desessard. Mais il l'a fait, monsieur de Richemont !

Ce n'est pas le Président de la République, qui se veut le chantre du volontarisme politique, qui soutiendra que l'on ne peut rien faire face à la souveraineté de ces micro-États abritant des pavillons de complaisance !

Tout d'abord, ces mini-puissances dépendent de l'économie mondiale. Si l'on veut réellement faire pression sur elles afin qu'elles acceptent des normes minimales, on peut agiter une menace très simple et efficace si elle est brandie par tous les États à la fois : rompons les relations commerciales avec eux, n'acceptons plus leurs bateaux dans nos ports, et l'affaire sera vite réglée !

Une autre piste d'action, envisagée voilà une vingtaine d'années avec l'article 91 de la convention des Nations unies sur le droit de la mer de Montego Bay, serait de vérifier l'existence d'un « lien substantiel » entre le navire et son pavillon. Le respect de cette condition interdirait les pavillons de complaisance.

Mes chers collègues, nous devons agir au lieu de nous adapter, parce que ces pavillons de complaisance poussent au dumping social et fiscal, comme nous l'avons vu lors du vote de la loi de 2005 créant le registre international français.

À l'époque, le Gouvernement avait cherché le moins-disant social et fiscal, avec des exonérations de cotisations, des réductions d'impôts et l'acceptation d'une forme de « directive Bolkestein de la mer », à savoir la coexistence de différentes législations sociales sur le même bateau, en fonction de la nationalité des marins employés.

Un navire battant pavillon français peut aujourd'hui rémunérer des salariés roumains ou polonais, par exemple, en appliquant la législation roumaine ou polonaise ! Il doit seulement respecter ce seuil minimum que constituent les normes internationales, notoirement insuffisantes.

Face à ces dérives, le vrai critère social n'est pas la nationalité du capitaine : il faut que tous les travailleurs sur un bateau battant pavillon français jouissent des mêmes protections, quelle que soit leur nationalité, et que les capitaines de bateaux français bénéficient de la formation française, avec des contrôles très stricts. Si tel n'est pas le cas, on entre dans une logique de dumping social, non pas entre les pays mais, ce qui est pire, entre des travailleurs qui exercent la même profession au même endroit !

C'est pourquoi les Verts proposent que l'aide nécessaire au renouvellement de la flotte sous pavillon français soit réservée aux navires armés avec des marins bénéficiant des normes du code du travail maritime français.

Ils préconisent également l'adoption d'une directive imposant aux caboteurs transitant entre les ports européens des normes sociales au moins égales à celles qui sont appliquées aux marins résidents, en ce qui concerne les salaires, la durée du travail, le temps d'embarquement et la sécurité sociale.

S'agissant du projet de loi que nous examinons aujourd'hui, un sénateur avisé déclarait lors de la séance du 14 avril 2005 : « S'agissant des fonctions, seuls le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance devraient être français. Et vous admettez, monsieur le secrétaire d'État – à l'époque, il s'agissait de M. Goulard –, que, sur ce point, vous n'avez pas encore obtenu gain de cause auprès des instances européennes ! »

Il était probable, voire inéluctable, que l'Union européenne ne pourrait admettre cette distinction nationale. D'où est venue l'attaque en justice ? Des armateurs espagnols, qui enregistrent leurs navires sous pavillon français afin de profiter des quotas de pêche français !

Ces armateurs, non contents de profiter des quotas de notre pays, en avaient assez de devoir embaucher un capitaine français : ils ont porté l'affaire devant la justice européenne, qui leur a donné raison. Ce problème est central parce qu'il constitue un détournement de la régulation de l'accès à des ressources rares – en l'occurrence, des ressources halieutiques.

Je le rappelle, les quotas de pêche, négociés au niveau européen, sont ensuite distribués entre les États, pour répartir équitablement les contraintes face à la crise écologique.

Mes chers collègues, évitons tout patriotisme : ces détournements de quotas peuvent se faire dans les deux sens. On a vu très récemment des thoniers senners à Sète, à Marseille ou au Grau d'Agde se transformer en navires libyens !

On a affaire ici à l'accaparement de quotas libyens par des pêcheurs français, une sorte de piraterie des temps modernes qui n'est pas acceptable et que l'on appelle la captation de quotas : ces bateaux sont pour la plupart d'anciens navires français, sortis de la flotte et passés sous pavillon libyen par un armateur français, en partenariat avec un armateur libyen, afin d'aller piller les ressources de la Libye.

Il faut régler cette question du *quota hopping*, ou captation des quotas. Toutefois, aborder cette question sous l'angle de la nationalité de l'équipage constitue une erreur. Le véritable critère est écologique : il faut que les quotas s'appliquent pays par pays, c'est-à-dire en fonction du lieu de débarquement des marchandises et de la résidence de ceux qui profitent de ces ressources naturelles, et non pas en fonction de la nationalité du capitaine.

Pour bénéficier des quotas nationaux, en quelque sorte à titre de contrepartie, les pêcheurs doivent avoir un « lien substantiel » avec le territoire dont ils exploitent les ressources naturelles et qui a rendu leur activité possible.

Un tel critère avait été esquissé avec la loi d'orientation maritime de 1997, mais encore faut-il l'appliquer réellement ! C'est cette codépendance qui se trouve remise en cause par les pavillons de complaisance, ces ancrages factices auxquels viennent s'amarrer des armateurs qui ne font que prendre les ressources naturelles et les subventions, sans jamais rien restituer, que ce soit sous forme d'activité économique, de rentrées fiscales, de respect des normes environnementales ou de protection sociale. C'est ce lien substantiel qui doit servir de guide pour reterritorialiser cette économie et l'empêcher de s'affranchir de toute règle.

En conclusion, nous souhaitons que le pavillon français soit le symbole du respect de la mer et des marins. La volonté politique doit s'exercer en Europe et, si possible, dans le reste du monde. En un mot, assez de complaisance pour les voyous des mers ! (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC. – Mme Marie-Christine Blandin applaudit également.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

CHAPITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES AU CRITÈRE DE NATIONALITÉ DES ÉQUIPAGES DE NAVIRES

M. le président. L'amendement n° 13, présenté par MM. Le Cam, Billout et Danglot, Mmes Demessine, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cette division et son intitulé.

La parole est à M. Gérard Le Cam.

M. Gérard Le Cam. Monsieur le président, cette présentation vaudra pour l'ensemble des amendements relatifs au chapitre I^{er} du projet de loi.

Ce chapitre prévoit de revenir sur le principe légal qui réservait jusque-là les fonctions de capitaine et de second aux nationaux.

Je poserai deux questions. La première porte sur le problème persistant de l'inconstitutionnalité du texte au regard du principe selon lequel les prérogatives de puissance publique ne peuvent être exercées que par les autorités nationales ; la seconde a trait aux difficultés soulevées par la qualification linguistique et technique des capitaines étrangers, ce que vous n'avez pas manqué de soulever, monsieur le rapporteur, à juste titre d'ailleurs.

S'agissant du premier point – je l'ai déjà souligné dans la discussion générale –, la modification apportée par le projet de loi va au-delà des exigences du droit communautaire, lequel distingue selon que les prérogatives de puissance publique sont exercées de façon habituelle et qu'elles constituent une large part de l'activité.

Cette distinction, très séduisante d'un point de vue théorique, est très difficilement applicable aux fonctions de capitaine de navire. C'est pourquoi le projet de loi prévoit de réduire les compétences du capitaine afin de pouvoir ouvrir cette fonction à des extranationaux. Cependant, malgré les modifications apportées au code disciplinaire et pénal de la marine marchande, certains pouvoirs restent selon nous constitutifs de prérogatives de puissance publique. Ainsi le texte ne traite-t-il pas du tout des actes pris en qualité d'officier d'état civil.

Bien plus, le capitaine est responsable de l'application et du respect par son navire et par son équipage des normes internationales. Par ces décisions et ces actes, il peut engager la responsabilité internationale de l'État pavillon.

Ensuite, le principe selon lequel il faut demander l'accord du procureur de la République ne manquera pas d'engendrer de nombreux vices de procédure et de poser des difficultés pratiques évidentes, notamment de réactivité du capitaine, alors qu'il s'agit de cas de crimes et délits flagrants.

Sur le second point, les amendements déposés par la commission dénoncent très justement les faiblesses du projet de loi quant au niveau d'exigence de qualification des officiers concernés, notamment linguistique. Il semblerait, hélas ! que, malgré cela, la préservation de la langue française soit menacée.

À ce sujet, on peut lire ceci sur le site de l'Association française des capitaines de navires : « Pour sauver la face, la France demande un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Il semble que l'Espagne et l'Allemagne aient effectué la même manœuvre et ont été renvoyées dans leurs buts, l'anglais semblant suffisant à la commission. »

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous garantir que le français restera la langue parlée à bord, ou bien l'équipage majoritairement français devra-t-il recevoir les ordres en anglais ?

L'Association française des capitaines de navires faisait voilà peu le constat suivant : « Malgré de beaux certificats, nos équipages multiraciaux ont malheureusement trop souvent un niveau d'anglais lamentable.

« Malgré les nombreuses heures de labo, nos officiers ou nos pilotes n'ont pas tous un niveau d'anglais acceptable.

« Les marins et travailleurs portuaires (officiers de port, remorqueurs ou lamaneurs) n'ont que rarement le niveau d'anglais suffisant... »

C'est regrettable, mais c'est un fait. Il nous faut en tenir compte, car le manque de compréhension des communications échangées est l'une des principales causes des accidents en mer.

Pour toutes ces raisons, mes chers collègues, nous vous demandons d'adopter l'amendement n° 13, ainsi que l'ensemble de nos amendements déposés au chapitre I^{er}.

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

M. Charles Revet, rapporteur. La commission des affaires économiques est tout à fait sensible aux arguments développés par M. Le Cam sur la sécurité et le maintien de la filière maritime française. Les questions qu'il pose sont réelles, mais ce n'est pas en maintenant le *statu quo* que nous y répondrons.

Je rappelle tout d'abord que les officiers européens appelés à naviguer sur les navires français auront un brevet attestant de leurs compétences professionnelles d'un niveau équivalent à celui qui est exigé des capitaines français.

Par ailleurs, le vrai gage de sécurité, c'est le contrôle effectif du respect des règles nationales et internationales par l'État pavillon. Il faut donc que de nombreux navires soient immatriculés sous pavillon français. Or, à l'heure actuelle, l'obligation faite aux armateurs de ne recruter que des officiers français incite certains d'entre eux à s'immatriculer sous d'autres registres.

M. Pierre Hérisson, vice-président de la commission des affaires économiques. Tout à fait !

M. Charles Revet, rapporteur. Le présent projet de loi doit donc permettre d'augmenter le nombre de navires immatriculés sous pavillon français.

Enfin, ce n'est pas le maintien de la réserve de nationalité en lui-même qui permettra de remédier à la pénurie d'officiers ; c'est bien plutôt la mise en œuvre de mesures

fortes en faveur de la filière maritime – je l'ai rappelé dans la discussion générale –, afin de rendre plus attractifs les métiers maritimes.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur le président, permettez-moi de commencer par dire aux orateurs qui se sont exprimés au nom de leur groupe tout l'intérêt que j'ai porté à leurs propos. M. Henri de Richemont, dont je ne partage pas complètement l'analyse, a posé un certain nombre de questions importantes. M. Charles Josselin a ouvert une piste intéressante : la présidence française de l'Union européenne doit effectivement être l'occasion d'une réflexion sur la création d'un pavillon européen. Je tiens donc à le remercier de son intervention, intelligente comme à l'accoutumée et pesée. Enfin, j'ai attentivement écouté les arguments de MM. Gérard Le Cam et Jean Desessard.

J'en viens maintenant à l'amendement n° 13.

Monsieur Le Cam, vous êtes un habitué des amendements de suppression (*Sourires.*), et j'ai souvent eu l'occasion de discuter avec vous à ce propos.

M. Daniel Raoul. C'est un récidiviste ! (*Nouveaux sourires.*)

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Naturellement, votre amendement n'a pas sa place ici, car son adoption casserait la cohérence du texte. Par conséquent, le Gouvernement, également d'accord avec les motifs invoqués par la commission, émet un avis défavorable sur ce texte.

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

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 1^{er}

Le deuxième alinéa de l'article 3 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime est remplacé par les deux alinéas suivants :

« À bord des navires battant pavillon français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les modalités de vérification de cette dernière condition.

« Les membres de l'équipage sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse dans une proportion minimale fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi. »

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, sur l'article.

M. Jean Desessard. M. Charles Revet, dans son rapport, s'alarme des « conséquences néfastes » de la crise de vocation des officiers qualifiés : vieillissement de la profession, difficultés pour les armateurs à recruter des officiers compétents – 120 candidats pour 180 places ouvertes au concours –, ce qui aboutit à une pénurie de 600 officiers actuellement en France. Cela entraîne un « dépaillonnage » forcé de certains navires », qui ne trouvent plus de capitaine français.

Certes, on pourrait se dire que ce ne sont pas les capitaines et membres d'équipage étrangers qui manquent, et que cela reviendrait au même. Le problème, c'est que, dans les faits, les officiers formés à l'étranger le sont moins bien qu'en France.

M. Henri de Richemont. Ce n'est pas vrai !

M. Josselin de Rohan. C'est ridicule !

M. Jean Desessard. Or la formation est une garantie de sécurité maritime ; c'est pourquoi nous devons protéger nos filières de formation.

Quand je lis, dans le journal *Le Marin*, voilà seulement quelques jours, que le lycée maritime de Saint-Malo est obligé de refuser les élèves par manque de moyens, j'ai l'impression que l'on n'encourage pas beaucoup les vocations existantes.

M. Henri de Richemont. C'est la région !

M. Josselin de Rohan. Elle est à gauche !

M. Henri de Richemont. C'est Le Driant !

M. Jean Desessard. Monsieur le secrétaire d'État, je vous pose la question, ainsi qu'à tous ceux qui sont concernés : comment analysez-vous ce manque de vocation ? Est-ce dû à un manque d'attrait financier ? Des conditions de travail trop dégradées empêchent-elles un certain nombre d'élèves de postuler, de se former et de devenir officier sur ces navires ?

Mme Christiane Hummel. Demandez de l'argent à la région !

M. Josselin de Rohan. La vice-présidente est sénatrice, d'ailleurs !

M. le président. La parole est à M. Henri de Richemont, sur l'article.

M. Henri de Richemont. On ne peut pas discuter d'un texte dont l'objet est d'ouvrir la fonction de commandant à des officiers européens et soutenir qu'il n'y a qu'en France qu'on est bien formé !

Il existe en Europe de très bonnes écoles de la marine marchande. Plus largement, toutes les écoles de la marine marchande européenne forment des officiers extrêmement compétents. Il n'en reste pas moins que, si la nationalité du capitaine peut poser problème, on ne peut pas laisser dire que seule la France formerait des officiers compétents !

M. Jean Desessard. Pourquoi alors ces officiers devraient-ils être français ?

M. Josselin de Rohan. On vous expliquera !

M. Jean Desessard. C'est du nationalisme pur et dur ! Si ce n'est pas pour des raisons de sécurité, c'est pour quoi ?

M. le président. Sur l'article 1^{er}, je suis saisi de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 14, présenté par MM. Le Cam, Billout et Danglot, Mme Demessine, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

Cet amendement a déjà été défendu.

L'amendement n° 1 rectifié, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

I. – Dans la première phrase du deuxième alinéa de cet article, supprimer le mot :

autre

II. – En conséquence, procéder à la même suppression dans le dernier alinéa de cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

M. le président. L'amendement n° 2, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Dans la deuxième phrase du deuxième alinéa de cet article, remplacer les mots :

et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment

par les mots :

et à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques permettant

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à exiger des connaissances juridiques dans les conditions requises pour être capitaine.

Les candidats aux fonctions de capitaine devront connaître précisément les dispositions juridiques sur lesquelles s'appuient leurs compétences, en matière tant civile que pénale.

À l'heure actuelle, la formation délivrée dans le cadre de l'enseignement maritime français inclut bien l'exercice des prérogatives de puissance publique des capitaines, ce qui n'est évidemment pas le cas de l'enseignement maritime à l'étranger.

En outre, cet amendement tend à préciser que la vérification du niveau linguistique et juridique devra s'effectuer par la réussite à un examen, comme c'est par exemple le cas au Royaume-Uni, pays qui, d'après les informations communiquées à la commission des affaires économiques, n'accorde un certificat d'équivalence aux capitaines français qu'à condition qu'ils aient réussi un examen portant sur les spécificités du droit maritime anglais applicable. Nous sommes dans l'obligation de procéder ainsi parce que nous n'avons pas assez de candidats capitaines français pour les pavillons français.

Tous les intervenants ont insisté sur les problèmes de sécurité. Qui plus est, à partir du moment où les commandants des navires qui seront recrutés exerceront des prérogatives sous le contrôle du procureur, ils pourront être amenés à dialoguer avec les procureurs dès lors qu'il y aura un incident ou un problème à régler.

J'insiste donc beaucoup, mes chers collègues, pour que nous adoptions cet amendement, qui permettra de mesurer les connaissances linguistiques et juridiques ayant trait à la réglementation française. Il nous faut être extrêmement

vigilants. C'est bien le moins que nous puissions exiger des commandants qui exerceront, je le répète, sous pavillon français.

M. le président. L'amendement n° 3, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Rédiger comme suit la dernière phrase du deuxième alinéa de cet article :

Un décret, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs, de gens de mer et de pêcheurs intéressés, précise les conditions d'application de cette disposition et la formation théorique et pratique exigée des candidats.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à renforcer les exigences attendues des candidats, en prévoyant que les capitaines auront l'obligation de suivre une formation avant de pouvoir exercer à bord de navires français.

D'autres pays européens de tradition maritime prévoient de telles obligations. Ainsi, au Danemark ou en Suède, les capitaines doivent suivre une formation sur la législation nationale applicable.

Cela va dans le sens de mon propos précédent.

M. le président. L'amendement n° 10, présenté par M. de Richemont, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont de la même nationalité. »

La parole est à M. Henri de Richemont.

M. Henri de Richemont. Il s'agit d'un amendement très important.

Si la possibilité d'être capitaine ou suppléant est ouverte à des non-Français, c'est-à-dire à des marins européens, il me paraît alors fondamental que les deux officiers exerçant ces fonctions parlent la même langue et soient de la même nationalité.

L'expérience le montre, lorsqu'un commandant de navire est confronté à de graves problèmes, il est indispensable qu'il puisse s'exprimer avec son second dans la même langue pour bien se comprendre. Il faut être réaliste : même à bord des navires sous pavillon français, où l'équipage est majoritairement étranger, on ne baragouine – pardonnez-moi l'expression – qu'un anglais approximatif.

En cas de véritable danger, il est important que le commandant et son second puissent se conforter mutuellement, et cela ne peut se faire que s'ils parlent la même langue. C'est la raison pour laquelle cette exigence me paraît tout à fait essentielle.

M. le président. Le Gouvernement a déjà émis un avis défavorable sur l'amendement n° 14.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.

M. Jean Desessard. Les Verts s'abstiennent.

M. Charles Josselin. Le groupe socialiste également.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 1 rectifié ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 1 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 2 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Monsieur Desessard, il faut être sérieux : il existe d'excellentes formations d'officier en Europe, même si des problèmes peuvent toujours survenir.

J'ai un souvenir terrible à ce sujet alors que je survolais *Le Tricolor*, bâtiment qui transportait un grand chargement de voitures de luxe et qui s'est abîmé au large du Pas-de-Calais. Nous avons mis en place tous les balisages nécessaires, tant en balisages fixes qu'en balisages sur bateaux. Nous avons passé des annonces sur toutes les fréquences radio, envoyé des télex et des *e-mails*. Et pourtant, j'ai vu un porte-conteneurs neuf, immatriculé dans un grand pays européen, avec un équipage d'excellente qualité, foncer sur lui. Il a fallu qu'un hélicoptère envoie une fusée pour l'arrêter parce qu'il n'y avait malheureusement personne au poste de veille.

Certes, la formation est importante, mais la veille l'est tout autant, et tout équipage peut malheureusement rencontrer des problèmes.

J'en viens à l'amendement n° 2.

Il est tout à fait pertinent de vouloir renforcer les conditions exigées des candidats à la fonction de capitaine. En ce sens, monsieur le rapporteur, le fait de prévoir la mention expresse « de la possession de connaissances juridiques » ne soulève aucune objection. Toutefois, j'éprouve quelques réserves quant à l'exigence de la maîtrise de la langue française. Non pas que je sois opposé au principe de l'inscrire dans la loi – de nombreux États membres de la Communauté européenne ont déjà prévu une exigence similaire dans leur législation –, mais ses modalités d'application me semblent de nature à soulever un certain nombre de difficultés, car, à ma connaissance, aucun État membre n'exige la présentation d'un diplôme. L'Allemagne, pour sa part, vient d'y renoncer, s'en remettant à une attestation des connaissances.

D'ailleurs, dans un autre domaine également très important pour la sécurité, celui des contrôleurs aériens, qui s'expriment en général soit dans la langue de leur pays d'origine, soit en anglais, nous demandons non pas un diplôme, mais une attestation de la maîtrise de la langue.

Le principe de reconnaissance des qualifications professionnelles interdit de demander à une personne déjà titulaire d'un diplôme requis la présentation d'un autre diplôme. Cela reviendrait à lui demander un double diplôme.

Monsieur le rapporteur, je crains que la Cour de justice des Communautés européennes ne considère que cette exigence de diplôme est disproportionnée et constitue finalement un nouvel obstacle à la libre circulation.

En conséquence, je souhaiterais que vous retiriez cet amendement ; à défaut, avec le grand respect et l'amitié que je vous porte, je m'en remettraï à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. Monsieur le rapporteur, l'amendement n° 2 est-il maintenu ?

M. Charles Revet, rapporteur. Je suis navré, monsieur le secrétaire d'État, mais je ne le retirerai pas.

Nous avons en effet soumis au contrôle du procureur de la République les prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité. Que se passera-t-il si le commandant et le procureur ne se comprennent pas ? On ne peut tout de même pas obliger tous les procureurs à parler les autres langues européennes, sinon l'anglais. J'insiste donc pour que notre assemblée adopte cet amendement.

Je suis élu d'un département qui est bordé par la mer la plus fréquentée au monde. On a évoqué tout à l'heure les incidents qui se sont déroulés au large de la Bretagne notamment. Il importe que la personne qui détient la responsabilité sur le navire puisse dialoguer avec les autorités administratives ou judiciaires et se fasse bien comprendre. C'est la raison pour laquelle nous pouvons exiger qu'elle présente un diplôme attestant sa maîtrise de la langue française.

Je n'ai pas parlé des aspects techniques de la question, monsieur le secrétaire d'État ; on a évoqué des équivalences tout à l'heure, et je souscris tout à fait aux propos que vous avez tenus sur les formations données dans les autres pays européens, comme en France d'ailleurs, où nous avons d'excellentes écoles maritimes.

En l'espèce, il s'agit d'exiger du commandant d'un navire sous pavillon français de connaître la langue française et toutes les notions juridiques nécessaires à l'exercice de ses responsabilités. Il me semble que cette exigence est justifiée.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Après les explications de M. le rapporteur, le Gouvernement s'en remet toujours à la sagesse de la Haute Assemblée.

M. le président. La parole est à M. Charles Josselin, pour explication de vote.

M. Charles Josselin. Je soutiens l'amendement de la commission, moins en tant qu'ancien ministre chargé de la francophonie que comme représentant de populations qui peuvent légitimement se sentir en insécurité dès lors qu'il existe un risque d'incommunicabilité entre l'équipage et son encadrement ainsi qu'entre l'encadrement et tous les services susceptibles d'intervenir en cas d'événement de mer. En l'occurrence, la situation n'est pas comparable à celle des contrôleurs aériens.

M. Charles Revet, rapporteur. Tout à fait !

M. Charles Josselin. Il est donc important d'envoyer ce signal.

Certes, je comprends bien que la définition du diplôme et son contenu puissent poser problème, mais nous avons déjà résolu des problèmes beaucoup plus compliqués.

M. le président. La parole est à M. Henri de Richemont, pour explication de vote.

M. Henri de Richemont. J'ai un rêve : que le combat pour la défense de la langue française ne soit pas d'arrière-garde, surtout en matière maritime, où malheureusement tout le monde ne parle qu'anglais. Au sein même des compagnies françaises d'armement maritime, l'anglais est la langue de travail : on communique par télex ou *e-mails* en anglais ; les contrats, les connaissements, voire certains journaux de bord, sont rédigés en anglais.

Cela ne signifie pas qu'il ne faut pas exiger la maîtrise de la langue française, mais c'est le diplôme qui me pose un problème. Il ne faudrait pas – et M. le secrétaire d'État a raison de le souligner – que la Commission européenne considère, à tort – je pense l'avoir démontré sur certains

points –, qu'il s'agit là d'une mesure d'effet équivalent à une restriction quantitative d'importation, laquelle tomberait sous le coup du traité de Rome.

En outre, quand on parle de diplôme, il serait souhaitable de préciser le type de diplôme requis et les connaissances juridiques exigées. Ne pourrait-on pas plutôt demander aux services des affaires maritimes de valider les connaissances françaises des postulants au titre de commandant ? N'existe-t-il pas des tests en la matière ? Mais par qui seraient-ils validés ?

Certes, il faut exiger une certaine maîtrise de la langue française, même si nous savons que les échanges entre un commandant et un procureur de la République sont extraordinairement rares. Les trois quarts des navires hauturiers français ne touchent jamais un port français et ignorent sinon l'existence du procureur, du moins le lieu où il se trouve.

Dès lors que le commandant est délégué de la puissance publique, il me semble normal qu'il parle français, mais de là à lui demander une maîtrise de la langue française...

En tout cas, monsieur le rapporteur, il me semble dangereux de ne pas préciser la nature du diplôme exigé.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Je m'abstiendrai sur cet amendement.

De la même manière que j'avais émis des réserves en 2005 sur l'obligation faite au commandant d'avoir la nationalité française, je considère aujourd'hui que, si l'on exige un diplôme d'un niveau trop élevé, la Commission européenne s'y opposera, et que, si le niveau requis est trop faible, il ne servira à rien.

De fait, cet amendement d'arrière-garde vise à faire croire que l'on s'oppose à la libéralisation du secteur maritime. Pour ma part, je préférerais que nous livrions un vrai combat pour éviter le *dumping* social, fiscal et environnemental plutôt que de prendre des demi-mesures, qui risquent d'être repoussées par la Commission européenne.

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

M. Charles Revet, rapporteur. Je tiens à préciser trois points.

Tout d'abord, monsieur de Richemont, un décret apportera des précisions ; cela devrait répondre à votre préoccupation.

Ensuite, ce texte sera examiné par l'Assemblée nationale et, au cours de la navette, nous pourrons y apporter des modifications.

Enfin, même si un armateur recrute un commandant étranger, il sera tout de même sous pavillon français. Il sera donc sous le contrôle d'un procureur de la République. Ce dernier n'étant pas censé parler toutes les langues, ce n'est pas trop demander que le commandant s'exprime en français et connaisse le droit applicable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 2.

M. Jean Desessard. Je m'abstiens !

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 3 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 10 ?

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement prévoit que le capitaine et son suppléant doivent être de la même nationalité. S'agissant des exigences de sécurité, la commission partage pleinement les préoccupations de l'auteur de l'amendement. Même si les conventions internationales font obligation d'adopter une langue de travail unique sur un navire, il est plus facile, en cas de réel problème survenant à bord, de parler couramment la même langue.

Toutefois, la commission s'interroge sur la compatibilité de cet amendement avec le droit communautaire et souhaiterait, en conséquence, recueillir l'avis du Gouvernement sur ce point.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je comprends le souci de sécurité qui a inspiré à M. de Richemont l'amendement n° 10. Mais permettez-moi de formuler plusieurs observations.

En matière de sécurité, le capitaine et son officier suppléant pourront communiquer en français, puisque l'on aura préalablement vérifié leur niveau dans cette langue par un examen, ou dans la langue de travail du navire comme cela est prévu dans le code ISM, ou *International Safety Management*.

Par ailleurs, il me semble réducteur de ne s'en tenir qu'à la communication entre le capitaine et son second, car c'est en vérité tout l'équipage qui est concerné.

De plus, et cet argument est important, cet amendement institue une restriction à l'embauche sur le fondement d'un critère de nationalité, ce qui est totalement contraire au droit communautaire, lequel institue la liberté d'accès à l'emploi de tous les ressortissants communautaires en dehors de tout critère de nationalité. Au demeurant, monsieur de Richemont, lier l'embauche de l'un à la nationalité de l'autre pourrait empêcher dans certains cas le maintien sous pavillon français.

Enfin, du strict point de vue de la sécurité des navires, aucune convention internationale ne justifie une telle position.

Par conséquent, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° 10.

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

M. Charles Revet, rapporteur. Je souhaite que notre collègue et ami Henri de Richemont retire son amendement. Dans le cas contraire, la commission ne pourrait qu'émettre un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Henri de Richemont, pour explication de vote.

M. Henri de Richemont. Loin de le retirer, je vais défendre à nouveau mon amendement !

Il faut être cohérent. Que se passe-t-il à bord des navires ? Les marins d'exécution sont souvent de nationalité asiatique. Les lieutenants sont plutôt originaires de l'Europe de l'Est. Quant au commandant et à son substitué, ils viennent plutôt d'Europe de l'Ouest. Par conséquent, même à bord des navires sous pavillon européen, y compris sous pavillon français, ce peut être une véritable tour de Babel !

Même si vous avez des exigences en matière de langue française, soyez sérieux ! Aucun commandant européen formé dans une école européenne ne parlera le français couramment. Aucun ! En revanche, la langue anglaise sera souvent bien parlée par l'officier, même si ce dernier est d'un pays non européen.

Bref, on ne peut pas s'exprimer correctement dans une langue que l'on ne maîtrise pas ! Or, lorsqu'un problème survient, le commandant a besoin d'être conforté, de communiquer et de se faire comprendre pour maîtriser la situation.

Je veux bien que l'on fasse tomber le critère de la nationalité. Mais il est alors impératif de préciser au moins que le commandant et son substitué doivent parler couramment la même langue !

M. Bruno Sido. Le français !

M. Henri de Richemont. Voyez ce qui se passe à bord des navires lorsqu'un commandant est confronté à un vrai problème ! Il ne parle qu'avec son substitué, avec qui il communique dans la même langue.

M. Charles Revet, rapporteur. La même langue, c'est le français !

M. Henri de Richemont. Prétendre le contraire sous prétexte d'arguments juridiques développés par la Commission, c'est aller à l'encontre de la sécurité maritime ! C'est la raison pour laquelle, bien loin de retirer mon amendement, je le maintiens. Je serai peut-être battu, mais, au moins, je suis sûr d'avoir raison, même en étant minoritaire !

M. Jean Desessard. Pouvez-vous le dire en anglais, monsieur de Richemont ? *(Sourires.)*

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Il parle très bien l'anglais et même le charentais ! *(Nouveaux sourires.)*

M. le président. La parole est à M. Charles Josselin, pour explication de vote.

M. Charles Josselin. M. de Richemont propose une solution d'une grande simplicité : que tout le monde parle anglais, y compris, probablement, les populations côtières qui sont sous la menace de ces bateaux !

M. Henri de Richemont. Je n'ai pas dit cela !

M. Charles Josselin. En fait, je m'opposerai à cet amendement parce qu'il est réversible dans ses conséquences

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Bien sûr !

M. Charles Revet, rapporteur. Absolument !

M. Charles Josselin. Une telle disposition pourrait en effet empêcher un officier français d'être embarqué sous prétexte que le capitaine ou le second serait d'une autre nationalité.

C'est donc parce que cet amendement me paraît constituer un obstacle éventuel à l'emploi d'un officier français que je voterai contre.

M. le président. La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. L'amendement n° 10 serait excellent si nous n'avions pas voté l'amendement n° 2.

Certes, un navire ne doit pas se transformer en tour de Babel ! Le capitaine et son second doivent pouvoir se comprendre. Mais, dans la mesure où nous avons adopté l'amendement n° 2 afin d'exiger que, non seulement les

candidats aux fonctions de capitaine parlent le français, mais que leur niveau de connaissance de la langue soit sanctionné par un diplôme, l'amendement n° 10 devient sans objet !

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Je constate que, face à la pénurie de capitaines français, on est prêt à créer des régimes spéciaux ! (*Rires.*) Je n'avais pas compris cela ! Pour promouvoir l'accès aux fonctions de capitaine et même de simple matelot, j'aurais dû déposer des amendements prévoyant la retraite à quarante ans, la possibilité de cumuler des emplois, la réévaluation des salaires, etc.

Cela dit, je suis très content de voir que l'UMP s'intéresse aux régimes spéciaux et veut favoriser certaines professions ! (*Exclamations sur les travées de l'UMP.*)

M. Josselin de Rohan. Demandez à M. Desessard d'être sérieux, monsieur le président !

M. Henri de Richemont. Je voudrais répondre aux intervenants, monsieur le président.

M. le président. Rapidement, monsieur de Richemont !

M. Daniel Raoul. Il n'a pas le droit de reprendre la parole !

M. Henri de Richemont. J'ai beaucoup d'estime et d'amitié pour Charles Josselin. Nous avons travaillé ensemble dans des conditions très difficiles à la suite d'une pollution importante de nos côtes. En réalité, il apporte de l'eau à mon moulin !

Je ne souhaite pas qu'un commandant français embarque tout seul. En effet, si le second ou le substitué à bord est estonien, et même si ce dernier obtient le diplôme que vous avez institué sanctionnant l'apprentissage de la langue française, je reste sceptique sur le fait qu'il sera capable de s'exprimer couramment.

Or, le jour où le commandant français sera confronté à un problème, je souhaite qu'il puisse s'exprimer dans sa langue avec une personne de même culture et de même formation. S'il est estonien, il est nécessaire que son second puisse s'exprimer dans la même langue. L'expérience me pousse à dire que c'est absolument nécessaire.

Je comprends tout à fait que l'on puisse ne pas être d'accord. Mais, pour la sécurité maritime, il me semble que la cohérence linguistique est absolument fondamentale.

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

M. Charles Revet, rapporteur. Bruno Sido a clairement dit, et peut-être mieux que je n'aurais pu le faire, ce que je voulais exprimer.

À partir du moment où nous avons adopté l'amendement n° 2 et que nous imposons la connaissance de la langue française, les deux officiers dont il est question auront bien une langue commune.

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

M. Jean Desessard. Je m'abstiens !

M. Gérard Le Cam. Le groupe communiste s'abstient également !

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

M. Jean Desessard. Je m'abstiens !

M. Henri de Richemont. Moi également !

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Article 2

Le deuxième alinéa de l'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est remplacé par l'alinéa suivant :

« À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté, sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. L'accès à ces fonctions est subordonné à la possession de qualifications professionnelles et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés, précise les modalités de vérification de cette dernière condition. »

M. le président. Je suis saisi de huit amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 15, présenté par MM. Le Cam, Billout et Danglot, Mme Demessine, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

Cet amendement a été préalablement défendu.

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

M. Charles Revet, rapporteur. Avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Avis défavorable également.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. L'amendement n° 12, présenté par M. de Richemont est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

L'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« À titre dérogatoire, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance peuvent être ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. Cette possibilité est ouverte à tout armateur ayant déclaré à l'autorité administrative ne pas pouvoir embaucher d'officier français du fait de la situation de l'emploi et n'ayant pas reçu de réponse dans un délai de huit jours à compter de cette déclaration.

« Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont de la même nationalité. »

La parole est à M. Henri de Richemont.

M. Henri de Richemont. Il n'y a pas de forteresses impenetrables ; il n'y a que des forteresses mal assiégées ! Ce n'est pas le cas de cet amendement, car je vais sûrement être de nouveau minoritaire ! (*Sourires.*)

Permettez-moi de revenir sur un sujet abordé par M. Charles Josselin : celui du registre européen. Ce sujet, que nous avons beaucoup étudié, repose sur une douce utopie ! En effet, mon cher collègue, il n'est pas possible de défendre comme vous le faites à la fois le quota de 35 % de marins communautaires à bord des navires et le registre européen, car aucun des registres en Europe ne contient une telle restriction ni aucune des dispositions protectrices des marins étrangers figurant dans le registre international français, le RIF. Ce règlement constitue un « plus » par rapport aux autres registres européens. Il n'y a aucune chance que les autres pays européens acceptent les dispositions du RIF.

Êtes-vous prêt, mon cher collègue, à vous aligner demain sur le registre danois, le registre luxembourgeois, voire le registre belge ? Je suis persuadé que non. Dans ces conditions, le registre européen ne verra jamais le jour et c'est tant mieux, car le vrai registre européen, c'est la somme des pavillons *bis*. L'intérêt n'est-il pas de faire entrer sous pavillon européen le maximum de navires ? Encore une fois, c'est le contrôle du pavillon qui assure la sécurité maritime et non celui de l'État du port, qui n'assure qu'une sécurité « cosmétique » !

Dans ces conditions, à partir du moment où nous sommes face à l'insuffisance du nombre de marins en France, où nous voulons instaurer plus de souplesse pour qu'il y ait plus de navires sous pavillon français, il est évident qu'il faut laisser la possibilité à des capitaines, des marins étrangers, de servir à bord de navires français.

Cela étant, tout le monde l'a rappelé, le commandant est dépositaire de la puissance publique et il est chargé d'une mission de sécurité et de sûreté. Mon cher collègue, contrairement à votre affirmation, j'avais bien abordé, dans mon rapport, la question européenne ! J'ai fait inscrire dans la loi relative à la création du registre international français, à l'article 5 que : « À bord des navires immatriculés au registre international français, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance, qui peut être l'officier en chef mécanicien, garants de la sécurité du navire, de son équipage et de la protection de l'environnement ainsi que de la sûreté... » Je voulais justement contrer l'argument de la Commission à la suite de l'arrêt de 2003 et démontrer qu'à titre permanent le capitaine assure cette mission de sécurité et de sûreté.

C'est vraiment le cas et c'est la raison pour laquelle je suis persuadé que la Commission a tort sur le plan juridique et que jamais la Cour de justice ne niera qu'un commandant est chargé à titre permanent de la sécurité et de la sûreté.

Je suis profondément attaché à ce principe, mais en même temps je suis réaliste. Il est de bon ton, aujourd'hui, de citer Jaurès : « Le courage, c'est d'aller à l'idéal et de comprendre le réel. » Moi, je vais à l'idéal et je comprends le réel. C'est justement la raison pour laquelle j'ai déposé cet amendement à titre dérogatoire, afin de donner la possibilité à des marins communautaires de servir à bord de navires français.

Monsieur le secrétaire d'État, si vous me dites que demain nous ferons comme les autres pays européens, que nous utiliserons, comme eux, les avantages permis par la Commission européenne, que les marins français auront un salaire net et qu'ils seront compétitifs car leur emploi ne coûtera pas plus cher, mon amendement n'aura plus aucun objet.

Faute d'une telle affirmation, je suis obligé, en conscience, de maintenir ma proposition, afin d'éviter qu'un dispositif rigide n'empêche l'immatriculation de navires sous pavillon français.

M. le président. L'amendement n° 4, présenté par M. Revet au nom de la commission est ainsi libellé :

Remplacer le premier alinéa de cet article par trois alinéas ainsi rédigés :

1. – L'article 5 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est ainsi modifié :

1° Dans le premier alinéa, les mots : « doivent être ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen » sont remplacés par les mots : « sont ressortissants d'un État membre de la Communauté européenne, d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse » ;

2° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Il s'agit de préciser, dans un souci de coordination, que le quota de marins communautaires prévu par la loi relative au registre international français pourra également provenir de la Confédération suisse.

M. Henri de Richemont. Un grand pavillon !

M. Jean Desessard. Ils gagnent des régates ! (*Sourires.*)

M. le président. L'amendement n° 5, présenté par M. Revet au nom de la commission est ainsi libellé :

Dans la première phrase du second alinéa de cet article, supprimer le mot :

autre

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Amendement rédactionnel.

M. le président. L'amendement n° 6, présenté par M. Revet au nom de la commission est ainsi libellé :

Dans la deuxième phrase du second alinéa de cet article, remplacer les mots :

et d'un niveau de connaissance de la langue française permettant notamment

par les mots :

et à la présentation d'un diplôme attestant d'une maîtrise de la langue française et de la possession de connaissances juridiques permettant

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement a le même objet que l'amendement n° 2.

M. le président. L'amendement n° 7, présenté par M. Revet au nom de la commission est ainsi libellé :

Rédiger comme suit la dernière phrase du second alinéa de cet article :

Un décret, pris après avis des organisations représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, précise les conditions d'application de cette disposition et la formation théorique et pratique exigée des candidats.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement a le même objet que l'amendement n° 3.

M. le président. L'amendement n° 11, présenté par M. de Richemont est ainsi libellé :

Compléter cet article par un alinéa ainsi rédigé :

« Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont de la même nationalité. »

La parole est à M. Henri de Richemont.

M. Henri de Richemont. Cet amendement est le même que celui que j'ai présenté tout à l'heure. Ayant été le seul à voter pour, j'imagine qu'il va en être de même pour celui-ci. Par cohérence, en quelque sorte, je le retire !

M. le président. L'amendement n° 11 est retiré.

M. Charles Revet, rapporteur. Bravo !

M. le président. L'amendement n° 8, présenté par M. Revet, au nom de la commission, est ainsi libellé :

Compléter cet article par un paragraphe ainsi rédigé :

II. – Le premier alinéa de l'article 6 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est ainsi rédigé :

« Chaque armateur participe à l'embarquement des élèves des établissements français d'enseignement maritime. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement très important vise à promouvoir une filière nationale de formation maritime en pérennisant les obligations actuelles des armateurs en matière de formation embarquée des élèves officiers.

Il tend à rédiger le premier alinéa de l'article 6 de la loi relative à la création du registre international français en vue de sécuriser juridiquement le système actuel, lequel prévoit une programmation des embarquements, crée au sein des écoles de la marine marchande un comité de surveillance des embarquements et permet à l'État, par convention passée avec les armateurs, de participer aux frais d'embarquement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 12 ?

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement vise à revenir au principe de la nationalité française du capitaine et de son suppléant, tout en prévoyant une dérogation pour les armateurs qui ne trouveraient pas d'officiers sur le marché du travail.

Sur le fond, la commission partage pleinement les préoccupations de M. de Richemont. Elle souhaite en effet garantir la sécurité maritime par l'immatriculation du plus grand nombre possible de navires sous pavillon français.

Elle souhaite également qu'un maximum de marins français naviguent à bord de navires battant pavillon français. Les armateurs que nous avons rencontrés nous ont d'ailleurs indiqué que c'était également leur souhait et qu'ils auraient recours autant que possible aux ressortissants français.

Toutefois, le contexte actuel est celui d'une pénurie d'officiers, comme l'atteste d'ailleurs le présent amendement, qui tend à prévoir une dérogation afin de tenir compte de cette situation.

La commission rejoint donc, mon cher collègue, votre constat, mais elle s'interroge sur la compatibilité du dispositif proposé avec le droit communautaire. Par conséquent, avant de se prononcer, elle souhaite, sur ce point précis, connaître l'avis du Gouvernement.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Je souscris complètement à votre déclaration en faveur de notre action maritime, monsieur de Richemont. À cet égard, je souhaite rappeler ce que nous avons fait ensemble pour le RIF, la taxe au tonnage et le GIE fiscal. Nous avons dû nous battre non seulement dans notre pays, mais également au niveau européen. Quant au salaire net, c'est un objectif que nous nous sommes fixé et auquel nous allons travailler.

Nous voulons que plus de navires soient immatriculés dans notre pays, sous premier pavillon ou sous pavillon RIF. Nous voulons également améliorer la formation de nos officiers. C'est la raison pour laquelle nous allons organiser une table ronde afin d'examiner notre système de formation par rapport à l'ensemble de l'enseignement maritime, pour lui apporter, peut-être, plus de dynamisme. Nous voulons enfin donner à nos ports le rang qu'ils méritent, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle. Comme l'a dit à plusieurs reprises M. le Président de la République, il faut leur donner la place qui est la leur. Nous allons y travailler, avec le concours, naturellement, de la Haute Assemblée.

Concernant la volonté politique du Gouvernement, je peux vous apporter des garanties, monsieur de Richemont : nous ferons en sorte d'aller le plus loin possible pour atteindre l'objectif que vous vous êtes fixé.

Au demeurant, vous l'avez d'ailleurs dit vous-même, cette question soulève un problème communautaire. Aucun État de la Communauté européenne ne peut invoquer la situation de l'emploi de certains secteurs pour réserver des postes à ses ressortissants. Nous sommes en effet dans un marché communautaire.

Par ailleurs – permettez-moi de vous le faire remarquer amicalement –, ne serait-il pas paradoxal qu'en vertu des prérogatives de puissance publique il soit interdit de confier le commandement d'un navire à un ressortissant communautaire, tandis que, pour des considérations liées à l'économie ou à l'emploi, il serait justifié d'avoir recours à un capitaine ressortissant d'un État membre de la Communauté européenne ?

Par conséquent, le Gouvernement n'est pas favorable à l'amendement n° 12.

M. le président. Quel est maintenant l'avis de la commission sur l'amendement n° 12 ?

M. Charles Revet, rapporteur. Elle souhaite que M. de Richemont retire son amendement ; à défaut, elle émettra, à son grand regret, un avis défavorable.

M. le président. La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin. J'ai de l'estime pour M. de Richemont, en particulier parce que les questions maritimes l'intéressent, ce qui n'est pas fréquent dans cette enceinte.

Cela dit, je crains que M. de Richemont ne soit menacé de schizophrénie. Ce n'est pas parce que le statut européen serait aujourd'hui considéré comme une utopie, comme le fut l'Europe en son temps, qu'il ne mérite pas qu'on œuvre en sa faveur. Je souhaite évidemment que ce statut européen ne soit pas un statut *a minima* s'alignant sur le plus bas.

Au demeurant, nous ne sommes pas seuls dans ce combat : de part et d'autre des frontières, des gens de mer défendent également la même ligne. Pourquoi ne pas espérer convaincre un jour nos armateurs que cette ligne d'action est la bonne s'ils veulent continuer d'avoir des équipages qualifiés ? Car la question est désormais posée ! Ne vaut-

il pas la peine de prévoir des conditions peut-être un peu plus strictes concernant l'emploi des équipages pour que les navires soient enfin convenablement conduits ?

S'agissant des dispositions préconisées par M. de Richemont, je crains qu'elles n'apparaissent comme une manière détournée de revenir à la réserve de nationalité. Pour autant, s'il les considère comme un signal adressé aux armateurs français pour que ceux-ci accordent quand même, de fait, la préférence aux ressortissants français, je suis prêt à faire un effort dans sa direction.

M. le président. La parole est à M. Josselin de Rohan, pour explication de vote.

M. Josselin de Rohan. Je souhaite rappeler que, si nous adoptons cet amendement, le texte disparaît du même coup ! En effet, s'il ne devient possible d'avoir recours aux officiers ressortissants communautaires qu'à titre dérogatoire alors que le projet de loi dont nous discutons vise au contraire à leur ouvrir les fonctions de capitaine, notre discussion prend fin !

Si nous adoptons vos propositions, mon cher collègue, la France devrait s'expliquer devant la Cour de justice des Communautés européennes, cela a été très clairement expliqué. Vous le savez, je partage complètement votre souci de défendre le pavillon français et les marins français, ainsi que votre souhait qu'il y ait un jour suffisamment d'officiers français pour conduire les navires français, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui ! Mais, devant cette situation de fait, nous devons pouvoir accueillir sur des bateaux battant pavillon français des officiers communautaires. En effet, vous l'avez dit vous-même, il existe d'excellentes écoles de marine marchande dans les pays de la Communauté européenne. En outre, les armateurs français, dont les navires représentent un capital considérable, ont tout intérêt à recruter des commandants et des seconds bien formés et capables de conduire ces bateaux ! S'ils doivent recruter des officiers ressortissants de la Communauté européenne, ils choisiront les meilleurs et non pas ceux qui risqueraient de se diriger vers des récifs, faisant couler navire et cargaison !

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Il faut vous reconnaître de la constance, monsieur de Richemont, puisque vous déclariez en avril 2005 : « la somme des registres internationaux constitue le registre européen ».

Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur le sénateur, pour dire que le registre européen est une utopie, bien que je considère qu'un tel registre, politiquement intéressant, sera effectivement difficile à mettre en place.

Contrairement à certains, qui pensent que les armateurs, confrontés aux accidents et donc à la nécessité d'une sécurité maritime, décideront d'augmenter les prestations sociales et de payer plus de cotisations, je considère que l'Europe, en tant qu'instance politique, doit mettre en place un registre européen qui garantisse la sécurité maritime.

Aujourd'hui, c'est vrai, l'Europe politique est en panne et ce registre sera donc très difficile à installer. Mais il doit rester un objectif.

Enfin, monsieur le secrétaire d'État, évoquant le problème de la formation des officiers, vous avez annoncé que des moyens plus importants seraient accordés. Plus de moyens, cela signifie, je le note, plus de fonctionnaires. Je me réjouis

donc qu'au moins dans un secteur on estime qu'il faut davantage de fonctionnaires. (*Protестations sur les travées de l'UMP.*)

M. Charles Revet, rapporteur. Cela n'a rien à voir !

M. Bruno Sido. Il s'agit d'écoles privées !

M. Jean Desessard. Expliquez-moi, monsieur le secrétaire d'État, comment nous pourrions former un plus grand nombre d'officiers en réduisant le nombre des fonctionnaires ? Mais peut-être allez-vous déclarer que certaines écoles ont trop de moyens et qu'il est possible de se priver de professeurs et de stages pratiques ?

En tout cas, pour le moment, je suis très intéressé par votre proposition d'accorder plus de moyens à la formation des officiers !

M. le président. La parole est à M. Henri de Richemont, pour explication de vote.

M. Henri de Richemont. Tout d'abord, je souhaite vous remercier, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, de ce débat tout à fait passionnant.

Monsieur de Rohan, si je suis seul ici à défendre ma proposition, j'ai derrière moi de nombreux professeurs de droit qui sont également persuadés que, devant la Cour de justice des Communautés européennes, la France gagnerait. Mais il est vrai que l'on peut perdre de bons dossiers et en gagner de mauvais ! (*Sourires.*)

Je pense avoir démontré que les arrêts de 2003 de la CJCE n'interdisent pas le privilège de nationalité, sous réserve des conditions que j'ai évoquées tout à l'heure.

Monsieur Josselin, je suis peut-être un peu schizophrène, mais un problème se pose en France : il ne s'agit ni des armateurs ni des syndicats, mais de l'absence de dialogue entre eux. Dans le reste de l'Europe, ils se mettent d'accord sur les conditions sociales et les salaires pour que le registre *bis* fonctionne. En France, ils entretiennent un rapport conflictuel complètement fou. Les syndicats ont ainsi fait déclarer notre registre *bis* pavillon de complaisance, ce qui va, je le répète, à l'encontre des principes de base de la sécurité maritime.

Monsieur le secrétaire d'État, le paradoxe que vous avez évoqué n'est qu'apparent. En effet, je suis attaché au principe selon lequel le commandant est le délégué de la puissance publique. Cependant, dans un contexte de pénurie d'officiers français, souhaitant que les armateurs ne dépavillonnent pas, mais, au contraire, repavillonnent, parce que c'est le contrôle de l'État du pavillon qui assure la sécurité maritime, ce serait de la folie furieuse que de rester fidèle à mes principes ! Pour que ces navires continuent de battre pavillon français, adoptons une certaine souplesse, ce qui nous permettra d'assurer la sécurité maritime !

Ma position n'est donc pas en contradiction avec le projet de loi ; elle lui est complémentaire. Elle reflète la prise de conscience d'une réalité que je déplore par ailleurs.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez indiqué, et je vous crois, que vous agirez en faveur de la compétitivité de l'emploi français. Vous êtes donc favorable à ce que, demain, la France fasse bénéficier son armement des mêmes avantages que ceux qui sont accordés aux autres armements, ce qui implique, à plus ou moins court terme, le salaire net. Dans ces conditions, considérant qu'il est fondamental que le salaire net soit institué, je retire mon amendement, monsieur le président, tout en remerciant Charles Josselin du soutien qu'il a été pratiquement le seul à m'apporter.

M. Charles Revet, rapporteur. Très bien !

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Depuis des années, comme la plupart d'entre vous, mesdames, messieurs les sénateurs, je suis subjugué par le talent d'Henri de Richemont ! (*Sourires.*)

Monsieur le sénateur, pour m'aider à aller vers cet objectif du salaire net, j'aurai besoin du soutien de la Haute Assemblée et de toute sa force de conviction auprès de mon collègue ministre du budget, des comptes publics et de la fonction publique, lors de la discussion du projet de loi de finances.

Bien entendu, je partage votre point de vue sur la nécessité de baisser les charges afin d'augmenter la compétitivité de notre armement.

Les voies étant trouvées, nous allons essayer ensemble de rechercher les moyens.

M. le président. L'amendement n° 12 est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 4 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 5 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 6 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat.

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 7 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

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

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 8 ?

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Favorable.

M. le président. La parole est à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. Je veux à mon tour déplorer le manque affligeant d'officiers et d'officiers suppléants dans le secteur maritime.

Indépendamment des questions sociales, de salaire, il existe un problème de vocation, car les gens embrassent ces professions non pas uniquement pour leur salaire – fort heureusement d'ailleurs –, mais par vocation, laquelle peut être tardive.

En fait, dans les ports bretons, notamment dans le Finistère, les vocations ne manquent pas. L'on voit des jeunes gens prendre l'avion pour regagner un bateau à

Dakar, à Madagascar, à La Réunion, et partir ainsi trois ou quatre mois à la grande pêche. Cela montre que l'éloignement ne retient pas les jeunes d'embarquer.

La crise des vocations est donc due à un manque de mobilisation des divers acteurs.

Cet amendement est excellent, mais il faudrait aller encore plus loin afin de trouver le moyen de susciter de nouvelles vocations, notamment par le biais de la formation. Je connais des lycées maritimes qui sont vides, comme à Saint-Malo. Il faut faire découvrir le métier aux jeunes et les aider à embarquer.

Je compte sur le Gouvernement pour mener une réflexion sur ce sujet très important.

M. le président. La parole est à M. Henri de Richemont, pour explication de vote.

M. Henri de Richemont. La loi relative à la création du RIF prévoit que les armateurs ont l'obligation de prendre des élèves en formation. Mais, à partir du moment où les officiers pourront être de nationalités diverses, les armateurs pourront-ils prendre des élèves autres que français ?

D'une manière habile, qui révèle son intelligence et sa compétence, mon ami Charles Revet tourne la difficulté en mentionnant les élèves des établissements français, sachant que ces derniers peuvent compter des élèves de toutes les nationalités.

Mais la Commission ne risque-t-elle pas de contester cette limitation aux établissements français et de vouloir que cette possibilité soit étendue à tous les établissements européens, en cohérence avec le principe communautaire en vertu duquel nous constituons une grande union, un seul pays, où prévalent la liberté de circulation, la liberté d'éducation.

Par conséquent, si un armateur veut prendre demain un élève d'un établissement allemand ou belge, sommes-nous certains que la législation française pourra s'y opposer ?

Je pose la question, mais je voterai, bien entendu, cet amendement.

M. Charles Revet, rapporteur. Merci !

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. En avril 2005, lors du débat que nous avons eu dans cette enceinte, j'avais évoqué les difficultés de recrutement des officiers.

Aujourd'hui, les choses ne se sont pas arrangées et nous sommes toujours en butte à une crise des vocations.

J'interroge donc à nouveau le Gouvernement : quelle est son analyse de la situation ? Le problème est-il lié au niveau des rémunérations, aux conditions de travail, de retraite, de reclassement, à l'éloignement ? Le chômage se serait-il soudain résorbé en France ?

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Diverses raisons expliquent le problème des vocations dans ce type de métier. Même si M. Sido rappelle que les vocations ne manquent pas, il reste que des obstacles existent, comme la difficulté de mener une vie familiale parallèlement à la vie professionnelle ou la dureté des conditions de travail.

Peut-être aussi ne mettons-nous pas suffisamment en valeur ces métiers ? Et pourtant, Dieu sait si la télévision donne une image extrêmement positive de la vie maritime,

notamment à travers l'émission *Thalassa* ! Jamais autant d'émissions n'ont été consacrées à la mer sur les grandes chaînes nationales et les chaînes spécialisées, jamais autant de livres traitant de la mer n'ont été publiés !

De toute façon, en dehors de l'information à destination du grand public, nous devons faire porter notre effort sur le système éducatif.

Je compte organiser, avant la fin de l'année, une table ronde afin de déterminer si notre système éducatif, vieilli, est encore suffisamment incitatif. Je vous renvoie en quelque sorte la balle, monsieur Desessard, et je serai heureux de profiter de votre expérience et de vos propositions, ainsi que de celles de MM. Josselin et de Rohan comme de celles de tous les élus qui connaissent bien ce sujet, pour enrichir les réflexions de cette table ronde.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 8.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 2, modifié.

(L'article 2 est adopté.)

Article 3

L'article 221 du code des douanes est abrogé.

M. le président. L'amendement n° 16, présenté par MM. Le Cam, Billout et Danglot, Mme Demessine, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

Cet amendement a été défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet, rapporteur. Défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

(L'article 3 est adopté.)

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRÉROGATIVES DU CAPITAINE EN MATIÈRE PÉNALE ET DE SÉCURITÉ DU NAVIRE

Article 4

Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. 28.* – Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62, et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 59, 66, 67 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. Ses constatations et ses diligences sont inscrites au livre de discipline. Il en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date

et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire. Lorsqu'il est fait application de l'article 28-2, le capitaine conduit la personne consignée devant l'officier de police judiciaire le plus proche.

« Il constate les contraventions commises à bord sur le livre de discipline.

« *Art. 28-1.* – Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

« *Art. 28-2.* – A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement nécessaire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée.

« En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.

« *Art. 29.* – Le capitaine transmet sans délai les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 28 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe le premier port français où le navire fait escale ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième alinéa et suivants de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial, ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.

« *Art. 30.* – Lorsqu'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit a été commis à bord et que le navire fait escale dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire qui se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. L'autorité consulaire peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 28.

« Si le caractère de l'infraction nécessite une mesure de contrainte, l'autorité consulaire informe sans délai le procureur de la République saisi en application de l'article 29 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement. Le dossier de la procédure est transmis par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi. »

M. le président. L'amendement n° 9, présenté par M. Revet, au nom de la commission est ainsi libellé :

Rédiger comme suit cet article :

Les articles 28 à 30 de la loi du 17 décembre 1926 portant code disciplinaire et pénal de la marine marchande sont remplacés par les dispositions suivantes :

« *Art. 28.* – Le capitaine prend toutes mesures nécessaires et adaptées en vue d'assurer la préservation du navire et de sa cargaison et la sécurité des personnes se trouvant à bord.

« *Art. 29.* – A la demande du procureur de la République compétent au titre de l'article 37 ou avec son accord, le capitaine peut ordonner la consignation dans un lieu fermé, pendant la durée strictement néces-

saire, d'une personne mettant en péril la préservation du navire, de sa cargaison ou de la sécurité des personnes se trouvant à bord lorsque les aménagements du navire le permettent. Le mineur doit être séparé de toute autre personne consignée.

« En cas d'urgence, la consignation est immédiatement ordonnée par le capitaine. Il informe dès le début de celle-ci le procureur compétent afin de recueillir son accord.

« *Art. 30.* – Lorsque le capitaine a connaissance d'un crime, délit ou tentative de crime ou de délit commis à bord du navire, il effectue, afin d'en conserver les preuves et d'en rechercher les auteurs, tous les actes utiles ou exerce les pouvoirs mentionnés aux articles 54, 60, 61, 62 et au premier alinéa de l'article 75 du code de procédure pénale. Les articles 55, 59, 66 et les premier et deuxième alinéas de l'article 76 du code de procédure pénale sont applicables. Les pouvoirs d'enquête de flagrance visés au présent article s'appliquent aux crimes flagrants et aux délits flagrants lorsque la loi prévoit une peine d'emprisonnement. Les constatations et les diligences du capitaine sont inscrites au livre de discipline. Celui-ci en informe sans délai l'autorité administrative en indiquant la position du navire ainsi que le lieu, la date et l'heure prévus de la prochaine escale. L'autorité administrative en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le déroutement du navire.

« Lorsque la personne soupçonnée d'avoir commis ou tenté de commettre un crime ou un délit fait l'objet d'une mesure de consignation, le capitaine la conduit dès que possible devant l'officier de police judiciaire le plus proche.

« Lorsque le capitaine constate une contravention commise à bord, il l'inscrit sur le livre de discipline.

« *Art. 30-1.* – Si la première escale du navire a lieu dans un port français, le capitaine transmet sans délai, par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité, les pièces de l'enquête effectuée en application de l'article 30 à l'autorité administrative dans le ressort de laquelle se situe ledit port ou le port d'immatriculation du navire. Dans les conditions prévues aux troisième alinéa et suivants de l'article 33, celle-ci saisit le président du tribunal maritime commercial ou transmet dans les cinq jours l'original au procureur de la République compétent au titre de l'article 37.

« *Art. 30-2.* – Si la première escale du navire a lieu dans un port étranger, les pièces de l'enquête sont remises sans délai à l'autorité consulaire. Celle-ci se rend à bord afin de constater les mesures prises par le capitaine et le cas échéant vérifier les conditions de consignation des personnes mises en cause. Elle peut procéder à une enquête complémentaire dans les conditions prévues à l'article 30.

« Si l'autorité consulaire estime nécessaire de prendre une mesure de consignation, elle en informe sans délai le procureur de la République compétent au titre de l'article 37 qui peut ordonner le maintien à bord de la personne mise en cause en vue de son rapatriement.

« L'autorité consulaire transmet ensuite le dossier de la procédure par tout moyen permettant d'en garantir l'authenticité au procureur qui informe l'autorité administrative qui l'a saisi. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement tend à réécrire l'article 4 du projet de loi, relatif aux pouvoirs du capitaine en matière pénale.

En effet, la rédaction actuelle de cet article rend très difficile la compréhension de ce que devra faire le capitaine dans les différents cas de figure qui pourront se présenter. Or ce texte devra être compris de tous, notamment par des non-nationaux.

C'est pourquoi l'amendement tend à clarifier ces dispositions.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Très favorable.

M. Charles Revet, rapporteur. Merci !

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'article 4 est ainsi rédigé.

Article 5

Les dispositions de l'article 4 s'appliquent sur l'ensemble du territoire de la République. – *(Adopté.)*

Article additionnel après l'article 5

M. le président. L'amendement n° 17, présenté par MM. Le Cam, Billout et Danglot, Mme Demessine, Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen est ainsi libellé :

Après l'article 5, ajouter un article additionnel ainsi rédigé :

La seconde phrase de l'article 9 de la loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français est ainsi rédigée :

« Dans ce cas ou lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou, lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un état où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'État français s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences. »

La parole est à M. Gérard Le Cam.

M. Gérard Le Cam. Il est fréquent qu'un armateur fasse appel aux services d'une entreprise de travail maritime pour recruter son équipage. Il conclut avec elle un contrat commercial de mise à disposition des navigants.

Ces entreprises sont une forme internationale d'entreprise de travail temporaire effectuant des prêts de main-d'œuvre à titre onéreux.

N'étant pas implantées sur le territoire français, elles échappent au cadre légal du délit pénal de marchandage. Il est essentiel, afin de protéger les navigants recrutés dans de telles conditions, d'encadrer l'intervention de ces entreprises.

L'article 9 de la loi sur le RIF énonce que le « contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'État où elle est établie et que, lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un État où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail, l'OIT, sur le recrutement et

le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences ».

Ce dispositif nous paraît largement insuffisant pour protéger effectivement les navigants, et ce à plusieurs égards : d'abord, l'absence d'agrément n'empêche pas l'armateur de contracter avec la société de *manning* ; ensuite, on ne peut exclure que l'agrément donné n'offre pas les garanties minima de protection des personnels ; enfin, il appartient en dernier recours à l'armateur, donc à l'employeur, de vérifier que les exigences de la convention OIT sont effectivement remplies.

Le Conseil constitutionnel avait considéré que l'article 9 de la loi ne méconnaissait pas les compétences des autorités publiques françaises en matière de contrôle des conditions de travail. En effet, il semblait se contenter du fait que les services de l'État auraient compétence pour contrôler les compétences de travail à bord.

Nous considérons que ce contrôle aléatoire en aval n'est pas satisfaisant. De plus, il ne suffit pas à honorer nos engagements internationaux, puisque la convention n° 179 que la France a ratifiée exige que le contrôle soit effectué par une autorité publique. Or l'armateur n'est pas une autorité publique !

D'un point de vue humain, nous estimons qu'il est important que la France se porte garante de la protection des personnels qui se trouvent sur ses navires et donc qu'elle renforce les contrôles en amont et en aval des conditions de travail.

C'est pourquoi nous vous demandons d'adopter cet amendement de bon sens.

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

M. Charles Revet, rapporteur. Cet amendement pose un problème majeur.

L'État français ne peut, en effet, sous peine d'enfreindre la souveraineté des États étrangers, se substituer à ces derniers pour aller contrôler sur leur territoire les entreprises de travail maritime. À l'heure actuelle, le recours aux entreprises de travail maritime est encadré, puisque celles-ci doivent respecter les exigences fixées par la convention de l'OIT sur les gens de mer.

Or cette convention prévoit que l'autorité nationale responsable doit être à même de superviser étroitement ces organismes et fixe les garanties en matière de droits syndicaux, de formation, de couverture sociale et de rapatriement des marins.

En conséquence, la commission émet un avis défavorable.

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

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'État. Défavorable.

M. le président. La parole est à M. Henri de Richemont, pour explication de vote.

M. Henri de Richemont. Tout en comprenant le souci qui inspire cet amendement visant à assurer la sécurité et la protection des marins étrangers, il me semble que le problème ne se pose pas dans les termes présentés par M. Le Cam.

À partir du moment où une entreprise de travail maritime est établie dans un État qui n'a pas de procédure d'agrément, la loi fait obligation à l'armateur de faire en sorte que l'entreprise respecte les dispositions de la convention de l'OIT.

En pratique, un contrat est passé entre l'armement et l'entreprise de travail maritime étrangère. S'il s'agit d'un armateur français, celui-ci a l'obligation de faire en sorte que les dispositions de ce contrat respectent les conventions de l'OIT. S'il ne se conformait pas à cette obligation, il tomberait sous le coup de la loi française, qui a une possibilité de contrôle vis-à-vis de l'armement.

La protection est donc assurée par les dispositions de la loi relative à la création du RIF, loi qui est, je le répète, la plus protectrice de toutes les législations existantes en Europe concernant les marins étrangers embarqués à bord des navires français et embauchés par l'intermédiaire d'une entreprise de travail maritime.

M. le président. La parole est à M. Charles Josselin, pour explication de vote.

M. Charles Josselin. Chacun voit bien l'importance du dossier ouvert par cet amendement.

Au bout du compte, c'est l'armateur qui est responsable du choix de la société de service. Mais les exemples abondent de marins embauchés dans des conditions totalement inacceptables, parfois même par des armateurs français, par le biais de ces sociétés de service.

Les auteurs de cet amendement ont pris la précaution de ne viser que les sociétés domiciliées dans des États qui ne seraient pas eux-mêmes signataires de la convention internationale régissant ces questions.

Peut-être cette proposition est-elle difficile, sur un plan juridique, à mettre en œuvre, mais je souhaiterais que le Gouvernement nous garantisse que les autorités françaises de contrôle – car, ne l'oublions pas, il s'agit tout de même du registre international français ; sinon, pourquoi l'avoir créé ? – auront les moyens de s'assurer que les conditions d'emploi des marins recrutés par l'entremise d'une société de travail maritime seront au moins conformes aux règles internationales en la matière. Cela m'apparaît comme un minimum.

Je sais, monsieur le secrétaire d'État, que nos ports manquent d'inspecteurs, sans doute par insuffisance de moyens financiers, mais peut-être aussi en raison des difficultés de recrutement que nous évoquions à l'instant.

Cette question importante est celle qui mobilise le plus les populations concernées et, incontestablement, des progrès restent à faire dans ce domaine. Certes, l'éthique des armateurs est aussi en jeu, mais la vertu mérite d'être encouragée. (*Oui ! sur quelques travées de l'UMP.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 17.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi, je donne la parole à M. Bruno Sido, pour explication de vote.

M. Bruno Sido. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le groupe de l'UMP apporte son entier soutien à ce projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires.

C'est en effet un texte indispensable puisque son objet est d'abord de mettre notre droit national en conformité avec les dernières évolutions de la jurisprudence commu-

nautaire, sous peine de voir le recours en manquement de la Commission européenne contre la France aboutir à de réelles sanctions.

Désormais, les fonctions de capitaine et d'officier chargé de sa suppléance pourront être exercées par des ressortissants communautaires, par des ressortissants d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou par des ressortissants de la Confédération suisse.

En conséquence, il est également prévu que les prérogatives du capitaine en matière pénale et de sécurité du navire soient redéfinies pour permettre à une personne de nationalité étrangère d'exercer des prérogatives de puissance publique.

Nous avons par ailleurs apporté tout au long de la discussion notre soutien aux amendements présentés par notre excellent rapporteur, Charles Revet, car ils contribuent sans nul doute à améliorer le texte initial.

Au-delà de ces dispositions qui s'imposent d'autant plus à nous que nos partenaires européens se sont engagés dans la même voie d'accessibilité des fonctions de capitaine à des ressortissants étrangers à leur pays, nous demeurons vigilants, monsieur le secrétaire d'État, quant à l'avenir de la filière maritime française.

Nous avons en effet adopté, en 2005, sur l'initiative de notre éminent collègue Henri de Richemont, la loi relative à la création du registre international français.

Notre objectif était alors et reste aujourd'hui de disposer, à l'instar d'autres pays européens, d'un pavillon compétitif et de faire revenir sous pavillon français des navires enregistrés sous pavillon de complaisance.

Nos officiers sont reconnus pour leur professionnalisme, gage de sécurité maritime et, comme l'a bien expliqué notre collègue Charles Revet dans son rapport, gage de pérennité pour l'ensemble de la filière, dont la profession d'officier représente véritablement le cœur.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'État, au-delà du présent texte que nous allons voter dans quelques instants, le groupe de l'UMP reste vigilant quant à l'avenir de notre marine marchande, notamment dans la perspective de la prochaine loi de finances.

M. le président. La parole est à M. Gérard Le Cam.

M. Gérard Le Cam. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, j'aimerais rappeler brièvement les conditions dans lesquelles sont apparus les pavillons de complaisance. L'histoire de leur naissance n'est pas bien glorieuse puisqu'ils furent créés par les États-Unis lorsque ceux-ci, afin de livrer discrètement des armes à un pays placé sous embargo, ont recouru pour cela à un pays tiers.

M. Jean Desessard. Voilà !

M. Gérard Le Cam. Ce phénomène a ensuite pris de l'ampleur : les États-Unis ont évidemment été imités par de nombreux autres pays, certains percevant tout l'intérêt financier qu'il y avait à tirer d'un tel système, notamment au regard de la fiscalité et de la législation du travail. Cette pratique s'est ainsi finalement pérennisée et il y a là une illustration particulièrement navrante de ce dumping social qu'il est indispensable de combattre.

Au-delà des questions de langues et de prérogatives de puissance publique dont il est question dans ce texte, il serait dangereux qu'à l'avenir des salariés travaillant dans nos entreprises, sur notre territoire, puissent faire l'objet d'un traitement différencié selon leur origine nationale.

Ainsi, il est scandaleux que, sur ces magnifiques bateaux de croisière arborant les couleurs du Club Med où travaillent des centaines de personnes, certaines soient payées 150 euros et d'autres 300, cependant que les quelques rares salariés français qu'on trouve à leur bord sont naturellement payés au tarif exigé par le droit du travail français.

En outre, il est regrettable que la Commission européenne use trop fréquemment, dans différents domaines, de l'arme des contraintes et des sanctions – ce qui contribue largement à lui donner une image désastreuse auprès du grand public – au lieu de créer, dans le cas d'espèce, les conditions d'une véritable relance nationale et européenne de l'activité maritime.

Ce texte est donc en contradiction avec notre conception de l'Europe. Selon nous, celle-ci devrait faire en sorte que les bateaux de commerce, de pêche et de plaisance soient attractifs pour nos jeunes et permettre le développement d'une économie porteuse d'avenir tout en tirant vers le haut les normes sociales et environnementales.

Nous en sommes très loin. C'est pourquoi je voterai contre ce texte.

M. le président. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, ce projet de loi trouve son origine dans la loi du 3 mai 2005 relative à la création du registre international français dont l'objet était de contrecarrer le déclin du pavillon français et contre laquelle, d'ailleurs, j'avais voté.

On avait en effet ressorti, prétendument pour concurrencer les pavillons de complaisance, les recettes habituelles du libéralisme économique : réduction des coûts, moindre rémunération des ouvriers, possibilité d'embaucher facilement des ressortissants des pays asiatiques. Ainsi, plutôt que de lutter contre les pavillons de complaisance et de limiter leur impact, on s'alignait sur eux ! Évidemment, c'est plus simple !

Comme l'a rappelé M. de Richemont, le seul garde-fou qu'on avait trouvé à l'époque consistait dans l'obligation faite au capitaine et à l'officier chargé de sa suppléance d'être de nationalité française. Le Gouvernement s'était rangé à l'avis du Sénat et de son rapporteur

Aujourd'hui, contrairement à ce qui nous avait été assuré au cours des débats, on nous dit que cette disposition n'est pas un gage de leur parfaite formation et qu'elle ne garantit pas de manière absolue la sécurité maritime. C'est à n'y plus rien comprendre !

Je vous avais alors affirmé que vous n'arriveriez pas à faire accepter une telle disposition par la Commission européenne. Les faits me donnent aujourd'hui raison !

Aujourd'hui, on fait sauter ce garde-fou en n'exigeant plus du capitaine et de l'officier chargé de sa suppléance que la possession des qualifications professionnelles requises et une maîtrise suffisante de la langue française.

En 2005, j'avais voté contre le dumping social, le dumping fiscal, le dumping environnemental et l'insécurité maritime. Là se trouvait le fond du problème. Le présent projet de loi, pour que la législation française se conforme aux directives européennes, supprime l'obligation faite au capitaine d'un navire immatriculé au registre international français et à son second d'être de nationalité française tout en exigeant

d'eux un certain niveau de compréhension du français. On ne peut s'y opposer. Aussi, je m'abstiendrai et attendrai de voir comment les choses vont évoluer.

M. le président. La parole est à M. Henri de Richemont.

M. Henri de Richemont. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je suis en total désaccord avec l'affirmation selon laquelle ce texte aurait pour objet de mettre le droit français en conformité avec la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européenne. Encore une fois, la loi relative à la création du registre international français est postérieure aux arrêts de la Cour sur lesquels on s'appuie pour justifier le présent texte. J'avais d'ailleurs veillé à ce que l'article 5 de la loi de 2005 soit conforme aux exigences posées par elle et je maintiens que cet article ne contrevient aucunement à sa jurisprudence. Ce texte ayant en outre été déféré devant le Conseil constitutionnel, je n'envisage pas une seconde que celui-ci aurait pu le valider s'il avait été contraire aux dispositions du traité de Rome ou à la jurisprudence de la CJCE.

Je suis bien conscient du problème que pose l'insuffisance du nombre de marins français : c'est la raison pour laquelle une évolution était nécessaire. À mon sens, elle doit aller de pair avec la possibilité, pour l'armement français, de bénéficier des mêmes avantages que les armements européens, dans la limite de ce que Bruxelles accepte en matière d'aides.

C'est pourquoi, en l'absence de toute disposition autorisant l'octroi aux armements d'avantages leur permettant de réduire le coût salarial d'un marin français, mon inclination première m'aurait logiquement porté à voter contre ce texte. Cependant, M. le secrétaire d'État nous a indiqué que son objectif était de faire en sorte que la France soit, en la matière, aussi compétitive que les autres pays européens. Je l'en remercie et je lui rends hommage. Se pose la question budgétaire. Pour cette raison, nous devons tous nous rassembler pour convaincre le gouvernement français d'attribuer aux armements les mêmes aides que celles dont bénéficient les armements des autres États européens. Pour ce faire, il faudra faire pression sur le ministre du budget, monsieur le secrétaire d'État.

Par cohérence, compte tenu de cette avancée, je ne voterai pas contre ce texte : je m'abstiendrai. Mais mon abstention aura valeur de pression, pression que j'espère efficace.

M. le président. La parole est à M. Charles Josselin.

M. Charles Josselin. Monsieur le président, je ne réitérerai pas les arguments que j'ai tenté de faire valoir pour justifier l'abstention du groupe socialiste.

Il est appréciable que nous ayons pu une fois de plus parler de la mer et, singulièrement, de la marine marchande française.

La France se veut une nation maritime. En réalité, elle est un pays agricole entouré de côtes. J'attends qu'on me fasse la démonstration du contraire, même si je dois quelque peu nuancer mes propos s'agissant de la Bretagne.

M. Gérard Le Cam. Et, par conséquent, des Côtes-d'Armor ! (*Sourires.*)

M. Charles Josselin. Que nos collègues élus des autres régions côtières me pardonnent. Certains d'entre eux peuvent aussi revendiquer une forte sensibilité maritime.

Il est clair que nous sommes, à cet égard comme à d'autres, dans le grand vent d'une mondialisation qu'il nous faut essayer de réguler. J'ai dit ma conviction qu'un statut européen pourrait contribuer à la régulation d'une activité

qui est en train d'exploser, qui est en train de nous échapper et qui, évidemment, se développe là où la croissance est la plus forte, mais dans les conditions du plus grand désordre. Notre marine ne doit pas sombrer dans ce désordre.

Bien au-delà du Parlement, tous les responsables doivent prendre conscience de l'importance de cette question, non seulement pour l'activité maritime, mais aussi pour l'emploi, la sécurité et l'environnement. C'est le présent, mais surtout l'avenir de la mer et des marins qui sont en jeu. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

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

(*Le projet de loi est adopté.*)

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

M. Charles Revet, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, grâce aux riches échanges que nous avons eus, notre débat, qui était nécessaire, s'est révélé fructueux. Il a notamment fait apparaître que nous partageons tous une même volonté : faire en sorte que le pavillon français se développe.

Puisque nous devons nous mettre en conformité avec les traités européens, il valait mieux le faire sous la forme que vous avez retenue, monsieur le secrétaire d'État, plutôt que de subir les foudres de la Cour de justice des Communautés européennes. Ainsi, nous avons pu instituer quelques verrous, notamment la maîtrise de la langue française et une certaine connaissance de la réglementation en vigueur dans notre pays.

Quoi qu'il en soit, compte tenu de cette volonté qui nous est commune et dont je viens de faire état, nos efforts vont devoir porter essentiellement sur deux aspects.

Le premier, c'est la formation. Nous devons susciter chez nos jeunes concitoyens des vocations maritimes en plus grand nombre, notamment des vocations d'officier. J'ai bien noté, monsieur le ministre, que vous avez prévu une table ronde consacrée à ce sujet ; je souhaite que nous puissions y être associés. J'espère que des vocations naîtront, car les marins français, en particuliers les officiers, ont la réputation d'être de bons professionnels, susceptibles de garantir la meilleure sécurité possible.

Le second aspect a trait aux dispositions fiscales et sociales qui pourraient être prises pour inciter les armateurs à revenir au pavillon français. En termes d'emplois et d'image, la France pourrait ainsi retrouver, sinon la quatrième place qui était la sienne en 1960, du moins une place conforme à sa vocation de puissance maritime.

Je tiens à présent à vous remercier, monsieur le président : vous savez toujours faire la part des choses lorsque vous conduisez nos débats afin que ceux-ci se déroulent dans les meilleures conditions.

Je veux également vous remercier, monsieur le secrétaire d'État, ainsi que vos services, de la qualité des nombreux échanges que nous avons eus pour aboutir à ce texte.

Je souhaite aussi dire ma reconnaissance à tous ceux de nos collègues qui ont pris part à ce débat, en particulier les membres de la commission des affaires économiques.

Je crois que nous avons fait un bon travail. Mon souhait est que cette œuvre commune nous permette, lorsque nous aurons à nous pencher de nouveau sur cette question, de redonner une impulsion à la filière maritime française. (*Applaudissements.*)

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

M. Dominique Bussereau, *secrétaire d'État*. Monsieur le président, je veux à mon tour vous remercier, remercier M. le rapporteur et la commission des affaires économiques, ainsi que tous les orateurs, qui se sont exprimés avec beaucoup de passion.

J'ai été frappé par l'intérêt très vif que marque le Sénat pour notre politique de la mer et pour tout ce qu'elle peut impliquer en termes d'indépendance nationale, d'approvisionnement de notre pays, d'emploi et de production de richesses.

Il est clair que notre flotte n'est plus ce qu'elle était et que nous accusons maintenant un gros retard par rapport à d'autres pays. Certes, la France n'est plus une puissance coloniale et bien des choses ont changé au cours des dernières décennies ; la mondialisation a envahi aussi le secteur maritime. Il n'en demeure pas moins que nous avons besoin d'une flotte compétitive, que nous avons donc besoin de marins, d'officiers et que nous devons maintenir le cap sur cet objectif.

Au passage, je veux adresser des remerciements particuliers à Henri de Richemont, me souvenant notamment du travail que nous avons mené en commun de 2003 à 2004 et qui a abouti à la création du RIF.

Il est un autre aspect important, et je l'ai déjà évoqué à plusieurs reprises : je veux parler de nos ports. Qu'il s'agisse des ports gérés par des collectivités – régions, départements, intercommunalités, syndicats mixtes – ou des ports autonomes, leur gouvernance doit être améliorée afin qu'ils reprennent des parts de marché dans la compétition européenne et dans la compétition mondiale. Nous sommes malheureusement souvent très en retrait, en particulier dans le domaine des conteneurs, je le rappelais tout à l'heure.

Nous avons donc un énorme effort à accomplir, mais l'avenir de cette filière passe certainement, Charles Josselin l'a souligné, par plus d'Europe. La réflexion sur le pavillon européen favorisera sans doute l'affirmation de l'Europe dans le monde maritime. Chacun d'entre vous sait que, au sein de l'Organisation maritime internationale, l'Europe a parfois du mal à faire prévaloir son point de vue et se heurte à un certain nombre de difficultés.

L'actuelle présidence portugaise de l'Union européenne fait à cet égard un travail remarquable, ce qui n'a rien de surprenant puisque le Portugal est depuis longtemps une grande puissance maritime. Nous essaierons de poursuivre cette action pendant la présidence française, en particulier dans le domaine de la sécurité. Nous devons nous diriger vers l'adoption du « paquet Erika III » pour progresser.

Monsieur le président, le terrible accident de cet été, et bien d'autres encore, ont montré à quel point les problèmes de sécurité maritime étaient importants. Nous avons trop connu de pollutions, de collisions, de défauts de veille, de délits de fuite. Le Président de la République s'est personnellement engagé après le naufrage du *Sokalique* et a manifesté la solidarité de la nation à l'égard de la famille de la victime.

Nous avons un gros effort à fournir sur le plan économique, mais également sur le plan de la sécurité maritime. Nous ne pouvons admettre que des « voyous de la mer », pour reprendre le titre du livre de Christian Buchet, bafouent ainsi le droit international.

Le travail effectué par le Sénat, qui sera ensuite enrichi dans le cadre de la discussion à l'Assemblée nationale et de la navette entre les deux assemblées, va dans cette direction. En tout cas, je remercie le Sénat de la très grande qualité de ce débat ! (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

18

NOMINATION DE MEMBRES DE COMMISSIONS

M. le président. Je rappelle au Sénat que le groupe Union pour un Mouvement Populaire a présenté une candidature pour la commission des affaires économiques et une candidature pour la commission des affaires sociales.

Le délai prévu par l'article 8 du règlement est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature ratifiée et je proclame :

– M. Marc Laménie membre de la commission des affaires économiques à la place laissée vacante ;

– M. Raymond Couderc membre de la commission des affaires sociales à la place laissée vacante.

19

DÉPÔT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DÉBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

N° 1 – Le 13 septembre 2007 – M. Bruno Sido interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sur les suites que le Gouvernement pourrait donner aux propositions de la mission commune d'information du Sénat sur la sécurité d'approvisionnement électrique de la France et les moyens de la préserver. Si les travaux de la mission ont permis de démontrer que cette sécurité était garantie dans des conditions satisfaisantes en France, aussi bien à court qu'à moyen terme, ils ont toutefois ouvert les pistes pour en assurer la préservation à long terme, tant dans le domaine de la production que dans celui du transport et de la distribution ainsi qu'en matière de maîtrise de la demande d'électricité. Plusieurs de ces 40 propositions adoptées par la mission visent à atteindre cet objectif et rendent nécessaires des décisions rapides au plan national. Mais l'existence d'une plaque électrique interconnectée européenne impose aussi l'examen du niveau communautaire de la question de la sécurité d'approvisionnement du pays. A cet égard, la situation apparaît plus préoccupante et plusieurs constats de la mission l'ont conduite à préconiser des initiatives qui ne peuvent s'inscrire que dans un cadre européen. Dans ces conditions, il souhaiterait connaître tant les traductions législatives et réglementaires que pourraient prochainement recevoir les préconisations du rapport de ses collègues, rapporteurs de la mission commune d'information du Sénat sur l'électricité, que les initiatives qui pourraient être prises par la France dans ce domaine à l'occasion tant de la discussion du nouveau paquet énergétique communautaire que de sa présidence de l'Union européenne.

(Déposée le 7 septembre 2007 – annoncée en séance publique le 18 septembre 2007)

Conformément aux articles 79, 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de la discussion aura lieu ultérieurement.

20

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE

M. le président. J'informe le Sénat que la question orale n° 8 de M. René-Pierre Signé est retirée du rôle des questions orales, à la demande de son auteur.

21

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de Mme Françoise Férat une proposition de loi visant à renforcer les conditions de détention de chiens dangereux.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 444, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

22

TEXTE SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1782/2003 établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct dans le cadre de la politique agricole commune et établissant certains régimes de soutien en faveur des agriculteurs et le règlement (CE) n° 1698/2005 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader).

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3617 et distribué.

23

RENOI POUR AVIS

M. le président. J'informe le Sénat que le projet de loi autorisant l'approbation d'accords entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Émirats

Arabes Unis relatifs au musée universel d'Abou Dabi (n° 436, 2006 2007), dont la commission des affaires étrangères est saisie au fond, est renvoyé pour avis, à sa demande, à la commission des affaires culturelles.

24

DÉPÔTS RATTACHÉS POUR ORDRE AU PROCÈS-VERBAL DE LA SÉANCE DU 2 AOÛT 2007

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation du protocole sur la modification de l'accord instituant une Commission internationale pour le Service international de recherches.

(Dépôt enregistré à la présidence le 24 août 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce projet de loi sera imprimé sous le n° 434, distribué et renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant à la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu.

(Dépôt enregistré à la présidence le 29 août 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce projet de loi sera imprimé sous le n° 435, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation d'accords entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Émirats Arabes Unis relatifs au musée universel d'Abou Dabi.

(Dépôt enregistré à la présidence le 29 août 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce projet de loi sera imprimé sous le n° 436, distribué et renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre un projet de loi relatif à la mise en œuvre des dispositions communautaires concernant le statut de la société coopérative européenne et la protection des travailleurs salariés en cas d'insolvabilité de l'employeur.

(Dépôt enregistré à la présidence le 8 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce projet de loi sera imprimé sous le n° 437, distribué et renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre un projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif au tunnel routier de Tende.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce projet de loi sera imprimé sous le n° 442, distribué et renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre un projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans les domaines économique et financier.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce projet de loi sera imprimé sous le n° 443, distribué et renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

DÉPÔT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président du Sénat a reçu de M. Laurent Béteille une proposition de loi relative aux frais d'exécution forcée des décisions de justice.

(Dépôt enregistré à la présidence le 10 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Cette proposition de loi sera imprimée sous le n° 438, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

M. le président du Sénat a reçu de M. Jean-Louis Masson une proposition de loi tendant à limiter le recours abusif aux numéros de téléphone en 08 par la diffusion des numéros non surtaxés.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Cette proposition de loi sera imprimée sous le n° 440, distribuée et renvoyée à la commission des affaires économiques, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement.

TEXTES SOUMIS AU SÉNAT EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil abrogeant la directive 87/372/CEE du Conseil concernant les bandes de fréquence à réserver pour l'introduction coordonnée de communications mobiles terrestres publiques cellulaires numériques paneuropéennes dans la Communauté.

(Dépôt enregistré à la présidence le 30 août 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3605 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil concernant la sélection et l'autorisation de systèmes fournissant des services mobiles par satellite.

(Dépôt enregistré à la présidence le 30 août 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3606 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Conseil portant modification de la décision 2003/77/CE fixant les lignes directrices financières pluriannuelles pour la gestion des avoirs de la CECA en liquidation et, après clôture de la liquidation, des avoirs du Fonds de recherche du charbon et de l'acier.

(Dépôt enregistré à la présidence le 6 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3607 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Conseil relative à la signature et à l'application provisoire d'un protocole à l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et l'État d'Israël, d'autre part, visant à tenir compte de l'adhésion de la République de Bulgarie et de la Roumanie à l'Union européenne.

(Dépôt enregistré à la présidence le 6 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3608 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Conseil autorisant la France à appliquer un taux d'imposition réduit à l'essence sans plomb utilisée comme carburant et mise à la consommation dans les départements de Corse conformément à l'article 19 de la directive 2003/96/CE.

(Dépôt enregistré à la présidence le 10 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3609 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil portant création d'une Fondation européenne pour la formation (refonte).

(Dépôt enregistré à la présidence le 10 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3610 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Lettre de la Commission européenne du 10 juillet 2007 relative à une demande de dérogation présentée par le Royaume des Pays-Bas conformément à l'article 27 de la sixième directive 77/388/CEE du Conseil du 17 mai 1977, concernant l'harmonisation des législations des États membres relatives aux taxes sur le chiffre d'affaires. Système commun de taxes sur la valeur ajoutée assiette uniforme.

(Dépôt enregistré à la présidence le 10 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3611 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil visant à étendre les dispositions du règlement (CE) n° 883/2004 et du règlement (CE) n° [...] aux ressortissants des pays tiers qui ne sont pas déjà couverts par ces dispositions uniquement en raison de leur nationalité.

(Dépôt enregistré à la présidence le 10 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3612 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2100/94 en ce qui concerne l'habilitation à déposer une demande de protection communautaire des obtentions végétales.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3613 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil portant adaptation du règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), du fait de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3614 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de règlement du Conseil relatif à la conclusion de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République du Mozambique.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3615 et distribué.

M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre le texte suivant, soumis au Sénat par le Gouvernement, en application de l'article 88-4 de la Constitution :

– Proposition de décision du Conseil relative à la conclusion de l'accord sous forme d'échange de lettres relatif à l'application provisoire de l'accord de partenariat dans le secteur de la pêche entre la Communauté européenne et la République du Mozambique.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce texte sera imprimé sous le n° E-3616 et distribué.

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président du Sénat a reçu de M. Charles Revet un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires (n° 415, 2006-2007).

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce rapport sera imprimé sous le n° 439 et distribué.

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président du Sénat a reçu de M. Yannick Bodin un rapport d'information fait au nom de la commission des affaires culturelles par la mission d'information portant sur la diversité sociale et l'égalité des chances dans la composition des classes préparatoires aux grandes écoles.

(Dépôt enregistré à la présidence le 12 septembre 2007 et rattaché pour ordre au procès-verbal de la séance du 2 août 2007)

Ce rapport d'information sera imprimé sous le n° 441 et distribué.

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 19 septembre 2007 à seize heures et le soir :

– Discussion du projet de loi (n° 226, 2006-2007) de lutte contre la contrefaçon.

Rapport (n° 420, 2006-2007) de M. Laurent Bêteille, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

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

*La Directrice
du service du compte rendu intégral,
MONIQUE MUYARD*

ORDRE DU JOUR DES PROCHAINES SÉANCES DU SÉNAT

*établi par le Sénat à la suite des conclusions de la Conférence
des Présidents (réunion du 12 septembre 2007)*

Deuxième session extraordinaire 2006-2007

Mardi 18 septembre 2007 :

A 16 heures et, éventuellement, le soir :

1° Ouverture de la deuxième session extraordinaire ;

2° Fixation de l'ordre du jour ;

3° Projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires (n° 415, 2006-2007) ;

(La Conférence des Présidents a fixé :

– au lundi 17 septembre 2007, à 16 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 17 septembre 2007).

Mercredi 19 septembre 2007 :

A 16 heures et le soir :

– Projet de loi de lutte contre la contrefaçon (n° 226, 2006-2007).

(La Conférence des Présidents a fixé :

– au mardi 18 septembre 2007, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mardi 18 septembre 2007).

Jeudi 20 septembre 2007 :

A 9 h 30 et à 15 heures :

– Suite du projet de loi de lutte contre la contrefaçon.

Mardi 25 septembre 2007 :

A 16 heures et, éventuellement, le soir :

1° Deuxième lecture du projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale, portant création d'une délégation parlementaire au renseignement (n° 422, 2006-2007) ;

(La Conférence des Présidents a fixé :

– au lundi 24 septembre 2007, à 16 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 24 septembre 2007) ;

2° Projet de loi autorisant l'approbation d'accords entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Émirats arabes unis relatifs au musée universel d'Abou Dabi (n° 436, 2006-2007) ;

3° Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif au tunnel routier de Tende (n° 442, 2006-2007) ;

4° Projet de loi autorisant la ratification du protocole portant amendement à la convention européenne pour la répression du terrorisme (n° 178, 2006-2007) ;

(Pour les sept projets de loi suivants, la Conférence des Présidents a décidé de recourir à la procédure simplifiée ;

Selon cette procédure simplifiée, le projet de loi est directement mis aux voix par le président de séance. Toutefois, un groupe politique peut demander, au plus tard le vendredi 21 septembre 2007 à 17 heures que le projet de loi soit débattu en séance selon la procédure habituelle) ;

5° Projet de loi autorisant la ratification de la convention destinée à adapter et à approfondir la coopération administrative entre la République française et la Principauté de Monaco (n° 327, 2006-2007) ;

6° Projet de loi autorisant l'approbation du protocole sur la modification de l'accord instituant une Commission internationale pour le Service international de recherches (n° 434, 2006-2007) ;

7° Projet de loi autorisant la ratification d'une convention relative à l'adhésion de la République tchèque, de la République d'Estonie, de la République de Chypre, de la République de Lettonie, de la République de Lituanie, de la République de Hongrie, de la République de Malte, de la République de Pologne, de la République de Slovaquie et de la République slovaque à la convention relative à l'élimination des doubles impositions en cas de correction des bénéfices d'entreprises associées (n° 242, 2006-2007) ;

8° Projet de loi autorisant l'approbation du deuxième avenant à la convention entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune (n° 280, 2006-2007) ;

9° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République fédérale démocratique d'Éthiopie en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (n° 282, 2006-2007) ;

10° Projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et la Grande Jamahiriya arabe libyenne populaire socialiste en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et de prévenir l'évasion fiscale (n° 325, 2006-2007) ;

11° Projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant à la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Japon en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (n° 435, 2006-2007).

Mercredi 26 septembre 2007 :

A 15 heures et le soir :

1° Projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2007-329 du 12 mars 2007 relative au code du travail (partie législative) (n° 293, 2006-2007) ;

(La Conférence des Présidents a fixé :

– au mardi 25 septembre 2007, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure et demie la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mardi 25 septembre 2007) ;

2° Projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2007-613 du 26 avril 2007 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine du médicament (n° 340, 2006-2007) ;

(La Conférence des Présidents a fixé :

– au mardi 25 septembre 2007, à 17 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à une heure la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mardi 25 septembre 2007).

SESSION ORDINAIRE 2006-2007

Lundi 1^{er} octobre 2007 :

A 16 heures :

1° Ouverture de la session ordinaire 2007-2008 ;

Ordre du jour complémentaire

2° Sous réserve de leur dépôt, conclusions de la commission des Affaires économiques sur la proposition de loi tendant à autoriser les consommateurs particuliers à retourner au tarif réglementé d'électricité présentée par M. Ladislav Poniatowski et plusieurs de ses collègues (n° 369, 2006-2007) et sur la proposition de loi tendant à autoriser la réversibilité de l'exercice des droits relatifs à l'éligibilité pour l'achat d'énergie électrique présentée par M. Xavier Pintat (n° 427, 2006-2007) ;

(La Conférence des Présidents a fixé :

– au lundi 1^{er} octobre 2007, à 11 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le vendredi 28 septembre 2007).

Mardi 2 octobre 2007 :

A 16 heures et le soir :

Ordre du jour prioritaire

– Sous réserve de sa transmission, projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration, à l'intégration et à l'asile (Urgence déclarée) (A.N., n° 57) ;

(La Conférence des Présidents a fixé :

– au lundi 1^{er} octobre 2007, à 16 heures, le délai limite pour le dépôt des amendements à ce texte ;

– à deux heures la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ;

(Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le lundi 1^{er} octobre 2007).

Mercredi 3 octobre 2007 :

A 15 heures et le soir :

1° Nomination des membres de la commission spéciale chargée de vérifier et d'apurer les comptes du Sénat ;

(Les candidatures à cette commission devront être remises au secrétariat central du service des commissions au plus tard le mardi 2 octobre 2007, à 17 heures) ;

Ordre du jour prioritaire

2° Suite du projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration, à l'intégration et à l'asile.

Judi 4 octobre 2007 :

A 9 h 30 :

Ordre du jour prioritaire

1° Suite du projet de loi relatif à la maîtrise de l'immigration, à l'intégration et à l'asile ;

A 15 heures :

2° Questions d'actualité au Gouvernement ;

(L'inscription des auteurs de questions devra être effectuée au service de la séance avant 11 heures) ;

Ordre du jour prioritaire

3° Déclaration du Gouvernement, suivie d'un débat, sur le « Grenelle de l'environnement » ;

La Conférence des Présidents a prévu une durée de 4 heures maximum pour l'ensemble du débat, y compris la déclaration et la réponse du Gouvernement ;

(La commission des Affaires économiques disposera d'un temps de parole de 30 minutes ; la Conférence des Présidents a fixé à 2 heures 30 la durée globale du temps dont disposeront, dans la discussion générale, les orateurs des divers groupes ou ne figurant sur la liste d'aucun groupe ; les interventions ne pourront excéder 10 minutes ;

Les inscriptions de parole devront être faites au service de la séance, avant 17 heures, le mercredi 3 octobre 2007).

Prochaine Conférence des Présidents : mercredi 26 septembre 2007 à 19 heures.

ANNEXE 1

Projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2008

Projet de loi de finances pour 2008

La Conférence des Présidents a envisagé que le Sénat examine, sous réserve de leur transmission :

– le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2008

les lundi 12, mardi 13, mercredi 14, jeudi 15 et, éventuellement, vendredi 16 novembre 2007 ;

– le projet de loi de finances pour 2008

du jeudi 22 novembre au mardi 11 décembre 2007

(Les modalités de discussion de ces deux textes seront déterminées ultérieurement.)

ANNEXE 2

**Questions d'actualité au Gouvernement,
questions orales et séances mensuelles réservées****D'octobre à décembre 2007****(Rappel)****I. – Questions d'actualité au Gouvernement**

Jeudi 4 octobre 2007
 Jeudi 18 octobre 2007
 Jeudi 8 novembre 2007
 Jeudi 15 novembre 2007
 Jeudi 29 novembre 2007
 Jeudi 13 décembre 2007

II. – Questions orales

Mardi 9 octobre 2007
 Mardi 23 octobre 2007
 Mardi 6 novembre 2007
 Mardi 20 novembre 2007
 Mardi 18 décembre 2007

III. – Séances mensuelles réservées

Mardi 30 octobre 2007
 Mercredi 21 novembre 2007
 Mercredi 12 décembre 2007

ANNEXE 3

**Séances mensuelles réservées
de la session ordinaire 2007-2008**

RÉPARTITION DE 18 SUJETS ENTRE LES GROUPES

Octobre 2007	Groupe UMP
	Groupe Socialiste
Novembre 2007	Groupe UMP
	Groupe UC-UDF
Décembre 2007	Groupe UMP
	Groupe Socialiste
Janvier 2008	Groupe UMP
	Groupe CRC
Février 2008	Groupe UMP
	Groupe Socialiste
Mars 2008	Groupe UMP
	Groupe UC-UDF
Avril 2008	Groupe UMP
	Groupe Socialiste
Mai 2008	Groupe UMP
	Groupe RDSE
Juin 2008	Groupe UMP
	Groupe Socialiste

DÉCÈS D'UN SÉNATEUR

M. le Président du Sénat a le regret de porter à la connaissance de Mmes et MM. les sénateurs qu'il a été avisé du décès de M. Jacques PELLETIER, sénateur de l'Aisne, survenu le 3 septembre 2007.

VACANCE D'UN SIÈGE DE SÉNATEUR

Conformément aux articles L.O. 325 et L.O. 179 du code électoral, Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales a fait connaître à M. le Président du Sénat, qu'en application de l'article L.O. 322 du code électoral, à la suite du décès de M. Jacques PELLETIER, un siège de sénateur de l'Aisne est devenu vacant et sera pourvu par une élection qui aura lieu en même temps que le prochain renouvellement partiel du Sénat.

**MODIFICATION AUX LISTES
DES MEMBRES DES GROUPES**

GROUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE

(147 membres au lieu de 146)

Ajouter le nom de M. Marc Laménie

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS
NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE

(7 au lieu de 8)

Supprimer le nom de M. Marc Laménie

**NOMINATION DE MEMBRES
DE COMMISSION PERMANENTE**

Dans sa séance du mardi 18 septembre 2007, le Sénat a nommé :

- M. Marc Laménie membre de la commission des Affaires économiques à la place laissée vacante ;

- M. Raymond Couderc membre de la commission des Affaires sociales à la place laissée vacante.

NOMINATION DE RAPPORTEURS

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES

M. Philippe NACHBAR a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi n° 436 (2006-2007) autorisant l'approbation d'accords entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des Émirats Arabes Unis relatifs au musée universel d'Abou Dabi dont la commission des affaires étrangères et de la défense est saisie au fond.

COMMISSION DES AFFAIRES ECONOMIQUES

M. Charles Revet a été nommé rapporteur sur le projet de loi n° 415 (2006-2007) relatif à la nationalité des équipages de navires.

M. Ladislav Poniatowski a été nommé rapporteur sur sa proposition de loi n° 369 (2006-2007) tendant à autoriser les consommateurs particuliers à retourner au tarif réglementé d'électricité .

M. Ladislav Poniatowski a été nommé rapporteur sur la proposition de loi n° 427 (2006-2007) tendant à autoriser la réversibilité de l'exercice des droits relatifs à l'éligibilité pour l'achat d'énergie électrique.

COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES,
DE LA DÉFENSE ET DES FORCES ARMÉES

M. Joseph Kergueris a été nommé rapporteur du projet de loi n° 442 (2006-2007) autorisant l'approbation du protocole sur la modification de l'accord instituant une Commission internationale pour le Service international de Recherches.

M. Jacques Peyrat a été nommé rapporteur du projet de loi n° 442 (2006-2007) autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République italienne relatif au tunnel routier de Tende.

QUESTIONS ORALES

REMISES À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Accueil des enfants de deux ans dans les écoles

25. – 10 août 2007. – M. Michel Teston appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la nécessité de faire le point sur la question relative à l'accueil des enfants de deux ans, particulièrement dans les écoles situées en zone de montagne. Selon l'article L. 113-1 du code de l'éducation (loi n° 2005-380 du 23 avril 2005), « les classes enfantines ou les écoles maternelles sont ouvertes, en milieu rural comme en milieu urbain, aux enfants qui n'ont pas atteint l'âge de la scolarité obligatoire. Tout enfant doit pouvoir être accueilli, à l'âge de trois ans, dans une école maternelle ou une classe enfantine le plus près possible de son domicile, si sa famille en fait la demande. L'accueil des enfants de deux ans est étendu en priorité dans les écoles situées dans un environnement social défavorisé, que ce soit dans les zones urbaines, rurales, ou de montagne et dans les régions d'outre-mer ». En application de ces dispositions, les écoles situées en zone d'éducation prioritaire, en secteur rural fragile et notamment en zone de montagne, peuvent accueillir tous les enfants de deux ans. Or, tel n'est pas le cas pour au moins deux raisons principales. D'une part, l'article D. 113-1 du code de l'éducation est plus restrictif que l'article L. 113-1 puisqu'il stipule que « les enfants qui ont atteint l'âge de deux ans au jour de la rentrée scolaire peuvent être admis dans les écoles et les classes maternelles dans la limite des places disponibles ». Ainsi, les dispositions de nature réglementaire ne sont pas conformes aux dispositions de nature législative. En outre, de nombreuses écoles, situées notamment en zone de montagne, ne peuvent accueillir les enfants de deux ans faute de moyens suffisants affectés par l'État. Cette situation crée des disparités de traitement entre les communes concernées. Aussi, il souhaite connaître les mesures qu'il compte prendre pour une stricte et juste application des dispositions de l'article L. 113-1 du code de l'éducation.

Réforme de la taxe professionnelle et finances des collectivités locales

26. – 10 août 2007. – Mme Catherine Procaccia souhaite appeler l'attention de Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi sur l'inquiétude des élus locaux face à la réforme de la taxe professionnelle. Si le principe de la compensation est certes respecté, force est de constater que cette réforme fait porter l'effort financier sur les seules collectivités territoriales. Les différents rapports et études publiés à l'occasion du 25^e anniversaire de la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 et de la mise en œuvre progressive de « l'Acte II de la décentralisation » ont établi que les finances des collectivités locales sont saines, mais de plus en plus contraintes par leur dynamisme et par des facteurs exogènes qui progressent plus vite que la richesse nationale (3,6 % en volume contre 2,2 % pour le PIB sur la période 1985-2005). Au nombre des ressources locales, la taxe professionnelle, impôt perçu au profit des communes, des départements, des régions et de plus en plus au profit des établissements publics de coopération intercommunale, représente 50 % des ressources fiscales des collectivités territoriales. L'article 85 de la loi de finances pour 2006 a porté réforme de la taxe professionnelle pour 2007. Pour les entreprises, le dégrèvement pour investissements nouveaux, calculé sur les investissements entrant dans le champ des amortissements dégressifs, est pérennisé à compter de 2007, sous la forme de dégrèvement de taxe professionnelle à hauteur de 100 % la première année, 2/3 la deuxième année et 1/3 la troisième année. Les entreprises bénéficient également à compter de 2007 d'un plafonnement de la taxe professionnelle à hauteur de 3,5 % de leur valeur ajoutée. Ce plafonnement tient compte de la cotisation réellement

acquittée et non plus calculée sur les taux de l'année 1995. Ceci représente un allègement total de 2,7 milliards d'euros en 2007 et de 3,4 milliards en 2008. Pour les collectivités territoriales et leurs groupements, une partie du plafonnement de la taxe professionnelle en fonction de la valeur ajoutée est mise à leur charge. Cette participation des collectivités locales correspond à la fraction des dégrèvements qui est imputable aux hausses des taux votées par chaque collectivité. Un mécanisme de réfaction peut s'appliquer en fonction de la situation de la collectivité. Cet allègement de la fiscalité directe locale, qui profite au développement économique des entreprises et donc de notre pays, est en partie compensé par l'État. Les différents rapports publiés ces derniers mois, s'ils écartent les polémiques sur la qualité de la gestion locale, dénoncent en revanche l'obsolescence du système fiscal attribué aux collectivités locales et critiquent la part grandissante de la fiscalité locale prise en charge par l'État au travers des compensations de dégrèvements et d'exonérations. Elle lui demande, en conséquence, vers quelles directions elle compte mener sa réflexion pour une future réforme de la fiscalité locale et notamment pour assurer une relative neutralité fiscale pour chaque contribuable, ménage ou entreprise, assurer un volume de ressources stables et dynamiques à chaque collectivité tout en confortant la responsabilité des acteurs locaux, et limiter l'impact de la réforme sur les finances de l'État.

Avenir de la journée de solidarité

27. – 4 septembre 2007. – M. Jean Boyer attire l'attention de Mme la secrétaire d'État chargée de la solidarité sur l'avenir de la journée de solidarité attachée au lundi de Pentecôte. Le bien fondé de cette journée n'est plus à démontrer, bien au contraire, mais sa traduction sur le terrain reste, pour le moins, souvent incomprise. En effet, dans le cadre de cette troisième échéance, les résultats enregistrés marquent une incohérence. Son application effective génère des difficultés, tant les situations autour du lundi de Pentecôte tournent à la confusion, au contraste, aux expériences parfois plus que contradictoires. Face à ce bilan mitigé, le comité de suivi et d'évaluation de cette journée a formulé plusieurs propositions de réforme, en suggérant davantage de liberté aux partenaires sociaux, en les laissant libres d'organiser sur l'année un temps équivalent. Il souhaite connaître la situation exacte de ces propositions et l'orientation pour l'année 2008. Approuvée majoritairement dans son principe par les français, la journée de solidarité fixée le lundi de Pentecôte est critiquée dans ses modalités d'application. Le moment n'est-il pas venu de trouver un meilleur équilibre permettant une application plus souple de cette solidarité mais aussi et surtout une meilleure information de chacun dans cet investissement à l'égard des personnes âgées et handicapées. Cette information ne devrait-elle pas être engagée plus largement au niveau de chaque salarié : remercier ceux qui ont apporté leur contribution en leur indiquant le résultat de la générosité collective mais aussi et surtout sa destination. Son existence ne doit pas être effectuée dans l'indifférence mais au contraire dans le cadre d'un engagement personnel. Quant à ceux qui n'ont pas considéré cette démarche de solidarité, il serait aussi important de les sensibiliser directement en leur précisant les résultats obtenus en faveur des personnes les plus fragiles de notre société. En effet, la solidarité ne se décrète pas, elle se partage au quotidien au service de tous.

Sécurité des tracteurs anciens en service

28. – 13 septembre 2007. – M. Jean-Marc Pastor attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur la mise en œuvre de l'article 72 de la loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux, article 72 qui a pour objet la sécurité des tracteurs anciens en service sur une exploitation. Depuis 2005, une étude avait été confiée à la MSA Tarn-Aveyron-Lot en partenariat avec le ministère de l'agriculture et de la pêche, le CEMAGREF, la CCMISA, la FDCUMA du Tarn, la chambre d'agriculture du Tarn et le conseil général du Tarn. Son objet était en premier lieu d'évaluer l'importance relative du parc de tracteurs concernés par la réglementation sur une zone géographique déterminée ; et en second lieu d'apprécier comment il est possible d'équiper les tracteurs anciens d'un dispo-

sitif de sécurité anti-retournement d'un point de vue technique, juridique et économique. Cette étude est terminée depuis le mois de mai 2007 et le rapport qui en présente les résultats a dû être adressé au ministère dans le courant du mois de juillet dernier. Compte tenu de l'obligation fixée par la loi avant le 1^{er} janvier 2010, il lui demande comment il envisage l'exploitation des résultats de l'étude qui lui a été remise.

Avenir de l'activité de fret ferroviaire en Haute-Vienne

29. – 13 septembre 2007. – **M. Jean-Pierre Demerliat** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'État chargé des transports** sur les menaces graves qui pèsent sur l'avenir de l'activité fret SNCF dans la région Limousin et plus particulièrement dans le département de la Haute-Vienne. La décision de la SNCF de supprimer le « wagon isolé » à compter du 30 novembre 2007, au prétexte de rentabilité insuffisante, aura pour conséquence la quasi disparition du trafic fret ferroviaire à destination ou au départ de la région Limousin. Cette décision prise sans concertation avec les élus locaux, les personnels de la SNCF et les clients fret aura de graves conséquences économiques et sociales dans plus d'une dizaine de sites et de gares, notamment ceux de Puy-Imbert à Limoges, de Verneuil, d'Ambazac... La suppression du « wagon isolé » est d'autant plus inacceptable que le flux de marchandises ne cesse aujourd'hui de progresser et que les principaux axes routiers du Limousin comme de la Haute-Vienne (A 20, RN 141, RN 145, RN 147 ...) voient déjà défiler des milliers de poids-lourds. A l'heure où le développement durable est prétendument une priorité nationale, l'activité fret ferroviaire est une option particulièrement intéressante à développer. Il souhaiterait donc connaître les mesures que le Gouvernement entend prendre pour assurer l'avenir de l'activité fret SNCF en Haute-Vienne, en Limousin et sur l'ensemble du territoire national.

Problème de la fermeture de 262 gares au trafic fret en wagon isolé

30. – 13 septembre 2007. – **Mme Marie-France Beaufils** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État chargé des transports** sur les conséquences de la fermeture de 262 gares au trafic fret en wagon isolé à compter du 30 novembre prochain. Avec cette décision unilatérale 1 400 000 camions supplémentaires seraient mis sur les routes. Elle rappelle les engagements du Président de la République d'augmenter de 25 % en cinq ans la part du transport fret non routier. Elle souligne que la Cour des comptes a relevé, elle aussi, l'écart entre les déclarations politiques répétées ces dernières années sur le fret et les actes. Elle souhaite connaître les intentions concrètes du Gouvernement pour répondre aux demandes des chargeurs, des cheminots et des élus mais aussi de la population qui exige le respect de nos engagements internationaux en matière d'environnement.

Numéros de téléphone surtaxés

31. – 13 septembre 2007. – **M. Roland Courteau** attire l'attention de **Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi** sur la pratique des numéros de téléphone surtaxés, plus particulièrement à destination des services publics et organismes sociaux, mais également de certaines banques... de services après vente... etc... Force est, en effet, de constater, que nombre de ces services ont très souvent recours aux plates-formes téléphoniques avec numéros spéciaux, temps d'attente suffisamment longs et ... tarifs exorbitants. A titre d'exemple, il lui indique que, selon les informations dont il dispose, les tarifs pour accéder à certains services peuvent être facturés 12 centimes d'euro par minute à partir d'un téléphone fixe et 60 centimes depuis un portable, chaque opérateur mobile appliquant sa propre surtaxe. Il lui fait remarquer que de telles pratiques, qui constituent des abus manifestes, pénalisent évidemment plus les personnes de condition modeste. A noter également que ces numéros surtaxés sont, très souvent, le seul moyen connu des usagers pour accéder aux services publics précités. Ainsi, donc, les numéros d'appels à tarification normale devraient pouvoir être accessibles à tous, de manière générale, depuis des téléphones fixes ou mobiles, et plus particulièrement pour l'ensemble des services sociaux et

services publics. Et ce d'autant qu'il existe, derrière ces numéros surtaxés, des numéros géographiques dont la publication ne serait pas portée à la connaissance du grand public, privant ainsi les clients éventuels d'une véritable liberté de choix entre le numéro surtaxé et le numéro géographique. Il lui rappelle, par ailleurs, que selon l'ARCEP (autorité de régulation des communications et des postes), il n'existe aucun cadre juridique permettant aux administrations et services publics de faire participer l'usager au financement des structures d'accueil téléphonique, au-delà du seul coût d'une communication non surtaxée. On peut donc s'attendre à de légitimes et innombrables plaintes. De plus, il lui indique que la loi n° 2004-575 du 21.06.2004 précise dans son article 55 « qu'un décret en Conseil d'État détermine, chaque année, la liste des services sociaux mettant à la disposition des usagers, des numéros d'appels spéciaux accessibles gratuitement, depuis les téléphones fixes et mobiles », et qu'à ce jour, ce décret n'a toujours pas été publié. Enfin il souhaite également, connaître son sentiment sur la question relative à la gratuité du temps d'attente. Il lui, demande donc, si elle entend, lui faire connaître sur les différents problèmes évoqués les initiatives qu'elle compte prendre en faveur des consommateurs.

Soutien à la filière veau de boucherie

32. – 13 septembre 2007. – **M. Bernard Cazeau** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture et de la pêche** sur les mesures spécifiques de soutien à la filière veau de boucherie. En effet, lors d'un déplacement récent du ministre dans le département de Dordogne, celui-ci avait annoncé un plan se proposant de consacrer 8 millions d'euros aux différents acteurs de cette production. Répartis entre les différentes catégories de professionnels et considéré à l'échelle nationale, où l'on dénombre des milliers d'ateliers, ce plan s'avère, de l'avis même des professionnels, très insuffisant. Les entreprises d'intégration, comme Sobeval que le ministre a visité, connaissent des pertes sévères et les éleveurs, en retour, sont pénalisés. Face à cela, il est unanimement admis que le compte n'y est pas. Le cercle vicieux est connu : un aliment laitier plus cher, un coût de production majoré, des prix de vente peu flexibles du fait des pressions de la grande distribution et donc des pertes, pour les industries et pour les éleveurs qui sont en quelque sorte leurs employés. Il en est ainsi de la vie d'une entreprise, mais le problème est que la répartition des pertes de la filière menace aujourd'hui des centaines d'exploitations agricoles et à terme notre capacité à produire. On nous dira que la solution technologique au problème alimentaire est en gestation avec la création de nouveaux produits pour l'engraissement des veaux, mais toutes les techniques actuelles demeurent imparfaites et donc non généralisables pour l'instant. Captifs du système productif, les éleveurs des filières intégrées pâtissent en dernière instance, tout à la fois victimes d'une rétractation de la production et d'une élévation concomitante du coût des emprunts réalisés pour les mises aux normes des bâtiments d'élevage. Le découragement est grand parmi ceux à qui on a pourtant demandé d'investir il y a quelques années et qui voient désormais les charges croître tandis que le prix des produits chute. Les agriculteurs les plus anciens songent à se retirer. D'ailleurs, on les y pousse. Les plus jeunes, lourdement endettés, ne savent plus que faire : cesser toute activité ? Changer de production ? Mais avec quels moyens ? La situation exige donc une action forte des pouvoirs publics. Faudra-t-il qu'à la manière des céréales ou du lait on constate la pénurie avant de songer à préserver notre capacité à produire ? Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les dispositions qu'il compte prendre afin de permettre à cette communauté agricole de reprendre confiance en elle.

Financement de l'assainissement non collectif

33. – 13 septembre 2007. – **M. Jean-Claude Peyronnet** appelle l'attention de **M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables** sur l'application des dispositions de la loi sur l'eau relatives à l'assainissement non collectif. L'article 54 de la loi n° 2006-1772 du 30 décembre 2006 impose un contrôle communal consistant en une vérification de la conception, de l'exécution et du fonctionnement des installations réalisées ou réhabilitées, cette obligation devant s'effectuer au plus tard au 31 décembre 2012. Afin de mettre en œuvre cette

exigence, la plupart des groupements de communes ont créé un service public d'assainissement non collectif dont l'équilibre budgétaire oblige à facturer aux usagers le passage d'une technicienne vérifiant la conformité des installations. Cependant, la population manifeste des réticences à s'acquitter d'une nouvelle charge financière. Au demeurant, il serait injuste de faire payer le coût de ces visites par le biais de l'impôt dans la mesure où les habitants, raccordés à l'égout, supportent déjà une redevance d'assainissement. Mais l'essentiel tient surtout à l'absence de dispositions individuelles pour le financement des installations, sauf à passer par un système de groupement extrêmement lourd. Sans mesures financières (allègements fiscaux ?), il y a fort à parier que beaucoup de travaux ne se réaliseront pas, les maires n'ayant pas la capacité d'imposer la réalisation des travaux en l'absence de pollutions visibles. Aussi, il souhaite qu'il envisage des mécanismes de soutien financier dans une optique de justice sociale.

Éligibilité des communes au fonds départemental de péréquation de la taxe professionnelle

34. – 13 septembre 2007. – **M. Claude Domeizel** attire l'attention de **Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi** sur l'interprétation de l'article 1648 A du code général des impôts. Au cours du débat au Sénat sur la loi de finances 2007, lors de la séance du 11 décembre 2006 (amendement II-304), il avait obtenu l'engagement du ministre délégué au budget et à la réforme de l'État, de modifier le décret n° 88-988 du 17 octobre 1988, lequel précise abusivement par rapport à l'esprit de la loi que les communes éligibles aux fonds départementaux de la taxe professionnelle doivent être situées dans les départements limitrophes. Il souhaite connaître l'avancée de ce projet de modification du décret n° 88-988 du 17 octobre 1988.

Financement des écoles privées

35. – 20 septembre 2007. – **M. Michel Teston** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la circulaire d'application n° 2007-142 de l'article 89 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 qui étend au financement des écoles privées sous contrat d'association les procédures qui régissent la répartition entre les communes des dépenses de fonctionnement des écoles publiques. Désormais, toute commune où il n'y a pas une école privée sous contrat devra financer la scolarisation d'un enfant résidant sur son territoire et fréquentant un établissement d'enseignement privé situé dans une autre commune. Une disparité de traitement avec l'enseignement public est ainsi créée puisqu'en cas de scolarisation d'un enfant dans une école publique d'une autre commune, la commune de résidence n'est tenue de contribuer financièrement que si le maire a donné son accord à cette scolarisation. Plus largement, les dispositions de l'article 89 risquent de ruiner les politiques volontaristes menées par de nombreux élus pour maintenir un service public de qualité sur leur territoire et de participer à la disparition de nombreuses écoles publiques, avec des conséquences particulièrement dommageables dans les zones rurales. Aussi, il lui demande de bien vouloir reconsidérer le contenu de l'article 89 de la loi du 13 août 2004 lors de la prochaine session parlementaire et, dans l'attente, de ne pas mettre en application la circulaire n° 2007-142.

Vente du patrimoine immobilier de l'Imprimerie nationale

36. – 20 septembre 2007. – **Mme Nicole BORVO Cohen-seat** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi** sur les causes et les conséquences des transactions immobilières concernant les anciens locaux de l'Imprimerie nationale, rue de la Convention réalisées ces dernières années. En effet, en 2004 l'État a vendu pour 85 millions d'euros au fonds d'investissement Carlyle, les anciens locaux de l'Imprimerie nationale situés rue de la Convention à Paris. Le ministère des affaires étrangères les a rachetés cette année pour une somme de 376,7 millions d'euros. La plus value payée par l'État est exorbitante et en tout état de cause on ne peut qu'être surpris d'une telle gestion du patrimoine public par l'État, qui connaissait depuis de nombreuses années ses besoins de locaux. De plus, cette gestion illustre l'incapacité de l'État de contribuer ni à la sauvegarde industrielle de l'Imprimerie nationale, ni à celle de son patrimoine culturel. Elle lui demande des explications précises sur cette gestion.

capacité de l'État de contribuer ni à la sauvegarde industrielle de l'Imprimerie nationale, ni à celle de son patrimoine culturel. Elle lui demande des explications précises sur cette gestion.

Dotations budgétaires de l'académie de Strasbourg

37. – 20 septembre 2007. – **M. Francis Grignon** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les dotations affectées à l'académie de Strasbourg, au titre de la LOLF. L'Alsace se trouve être la deuxième région de France en ce qui concerne le pourcentage d'immigrés et par conséquent d'enfants immigrés à accueillir dans les écoles. Les primo arrivants venant d'Europe centrale et d'Asie sont de plus en plus nombreux. Il est indispensable et juste de prendre en compte ce facteur parmi d'autres données et indicateurs pour le calcul de moyens alloués aux différentes académies. L'éducation doit pouvoir contribuer plus efficacement à l'intégration de ces jeunes par une politique éducative ciblée. De surcroît, les besoins qui existent en matière de connaissance des langues avec 65 000 frontaliers s'ajoutent à ce défi de l'immigration. Il est important que la politique en faveur des plus démunis soit proposée tout en maintenant la politique spécifique des langues soutenue par les collectivités territoriales d'Alsace. Il lui demande donc s'il ne serait pas possible de prendre davantage en compte ces facteurs parmi d'autres données et indicateurs pour le calcul des moyens affectés à l'académie de Strasbourg.

Collectivités territoriales et distribution d'énergie

38. – 20 septembre 2007. – **M. Francis Grignon** attire l'attention de **Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** sur les conséquences de la mise en œuvre de l'article 33 de la loi n° 2006-1537 du 7 décembre 2006 sur le secteur de l'énergie pour les collectivités territoriales ayant constitué un distributeur non nationalisé (DNN) visé à l'article 23 de la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz. Le transfert de la compétence d'organisation de la distribution d'électricité à un syndicat intercommunal unique au niveau départemental pourrait mettre en cause l'existence même des distributeurs non nationalisés ou compromettre les intérêts de leurs communes de supports. C'est pourquoi il lui demande, s'il ne serait pas possible de différer de quelques mois l'application de l'article 33 de la loi du 7 décembre 2006 dans les départements où il existe un ou plusieurs DNN, afin de permettre de mener à bien la concertation nécessaire entre la direction générale des collectivités locales, la fédération nationale des collectivités concédantes et régies (FNCCR) et l'association nationale des régies et organismes constitués par les collectivités locales avec leur participation (ANROC).

Superposition des déductions fiscales en matière immobilière

39. – 20 septembre 2007. – **M. Jean Boyer** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi** sur l'enchevêtrement et la superposition des différents dispositifs concernant le régime relatif à la gestion des biens immobiliers, l'accession à la propriété, l'aménagement et la réhabilitation de logements locatifs... Véritablement, cet amoncellement de programmes, permettant l'octroi de primes à l'aménagement et à l'amélioration de l'habitat mais aussi de déductions fiscales, entraîne des complications juridiques extrêmes ainsi que des contentieux fort inutiles. Cette démultiplication de textes fait certes le bonheur des interprètes du droit fiscal, et encore ! La palme revient à certains dispositifs où l'État se désengage unilatéralement, en laissant le soin aux propriétaires bailleurs de poursuivre leur engagement sans aucune contrepartie. Ceci favorise bien entendu l'insécurité juridique et génère une juxtaposition de textes très éloignés de la simplification fiscale devenue indispensable. Si l'on rajoute à cela les différents dispositifs élaborés selon le classement des territoires, qu'ils soient urbains ou ruraux, cette diversité de textes contribue à une absence de transparence, à une surproduction normative peu efficace. Il souhaite connaître précisément de quelle manière le Gouvernement entend répondre à ces différentes données fiscales, tout en évitant l'actuelle superposition de réformes incitatives d'origine législative et réglementaire, venant

troubler profondément la lecture, l'efficacité des différentes initiatives en la matière. Non seulement la loi doit être connue de tous mais surtout elle doit être comprise de tous, c'est une nécessité mais aussi un devoir.

*Postes offerts par l'université de la Réunion
à l'issue de la première année d'études de médecine*

40. – 20 septembre 2007. – **Mme Anne-Marie Payet** appelle l'attention de **Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports** sur le nombre de postes offerts par l'université de la Réunion à l'issue de la première année d'études de médecine. Cette filière s'est ouverte aux étudiants réunionnais en 2001 dans un contexte particulier qui se caractérisait notamment par : - des besoins sanitaires très importants : la population, jeune, reste néanmoins fragile (trois fois plus de diabète, deux fois plus d'hypertension, une prévalence importante des surcharges pondérales, des allergies ou des conduites addictives) ; l'espérance de vie y est d'ailleurs plus faible qu'en métropole ou qu'aux Antilles ; - une très faible médicalisation : pour les généralistes, on atteint seulement 73 % du taux métropolitain, et pour les spécialistes, ce chiffre tombe à 62 %. Elle ajoute que l'immigration médicale venue de métropole dans les années 80 avait jusque là permis à la démographie médicale de se développer, puis de se stabiliser, sans qu'aucun étudiant ne soit formé dans l'île. En 2004, en raison d'une démographie médicale problématique sur l'ensemble du territoire national, le ministère de la santé décide de revoir le *numerus clausus* progressivement à la hausse pour toutes les facultés de médecine ; ainsi, de 2004 à 2007, le nombre d'étudiants admis en deuxième année passe globalement de 5394 à 7088. Logiquement, avec 1,24 % de la population française, la Réunion aurait dû bénéficier au minimum de l'admission de 21 étudiants supplémentaires en deuxième année de médecine. Elle précise que son évolution a été bien moindre, passant de 20 à seulement 32. Il n'y a donc dans l'île qu'un étudiant pour 24 800 habitants qui accède à la deuxième année de médecine alors que la moyenne métropolitaine est de 1 pour 8 773, soit près de trois fois moins. Cette situation est d'autant plus critique qu'il est noté, pendant la même période, une morbidité de la population particulièrement importante, une sous-médicalisation dans le département, un nombre de départs en retraite considérable ainsi qu'un tarissement de l'apport médical métropolitain. Elle lui indique que la comparaison rigoureuse avec les autres régions métropolitaines ou d'outre-mer démontre une inégalité de traitement incontestable des étudiants réunionnais dans l'accès aux études médicales. Dans ce contexte, elle lui demande de bien vouloir prendre en compte les requêtes formulées par le collectif « Réunion ensemble pour la Santé », à savoir : - l'extension rétroactive du *numerus clausus* jusqu'à la 45ème place (41 places en médecine et 4 en odontologie) ; - et le relèvement du *numerus clausus* au même niveau que celui des Antilles (formation d'un étudiant pour 11 150 habitants) dès le concours de mai 2008, soit une base de 71 candidats.

*Conditions d'exercice de la compétence voirie
pour les collectivités territoriales*

41. – 20 septembre 2007. – **M. André Boyer** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales** sur les conditions d'exercice de la compétence voirie par les collectivités. La jurisprudence a développé une conception très large de la notion de voirie incluant non seulement la bande de roulement, mais également l'ensemble de ses dépendances et accessoires. Elle a aussi établi clairement que les trottoirs devaient être considérés comme des dépendances de la voie. Par conséquent, dès lors que la compétence voirie a été transférée à une communauté de communes, cette dernière doit assurer la création, l'entretien et l'aménagement des trottoirs attenants aux voies d'intérêt communautaire. Il en va de même pour le département sur les routes départementales. Cette conception large de la compétence voirie pose des difficultés d'interprétation quant à la nature des travaux qui incombent à l'autorité gestionnaire. Lorsqu'il s'agit notamment de la traversée des bourgs par une voie départementale, les conseils généraux se trouvent en effet souvent confrontés à des exigences de la part des communes en matière

de mobilier urbain, plantation, aménagement ou éclairage public. Or, si certains de ces ouvrages comme l'éclairage public, peuvent être indispensables à l'exploitation de la voie, d'autre, bien qu'affectant les emprises des trottoirs, ne contribuent en rien aux besoins de la circulation routière ou sont de nature strictement d'embellissement ou d'ornementation. Dans ce cas, et même s'il est reconnu que ces derniers travaux ne relèvent pas de la compétence de l'autorité gestionnaire de la voie, les communes ne sont pas autorisées par les préfets à engager les dépenses correspondantes, en vertu des principes de spécialité et d'exclusivité. Face à cette situation, il lui demande de rappeler clairement les règles pour un exercice effectif de la compétence voirie par les collectivités, en particulier par les départements.

*Aménagement des aires de grand passage
pour les gens du voyage*

42. – 20 septembre 2007. – **Mme Catherine Troendle** attire l'attention de **Mme la ministre du logement et de la ville** sur le financement des aires d'accueil, et plus particulièrement des aires de grand passage des gens du voyage. En effet, les communes de plus de 5 000 habitants sont non seulement contraintes de se doter d'une aire d'accueil des gens du voyage, souvent limitée à quelques 20/25 places, mais ont aussi l'obligation de participer au financement des grandes aires de rassemblement, de sorte que celles-ci se trouvent doublement taxées, au regard d'abord de leur obligation individuelle, puis de leur obligation collective. Eu égard aux récentes dispositions de l'article 89 de la loi n° 2006-872 du 13 juillet 2006 portant engagement national pour le logement, relatives aux aires de grand passage destinées aux gens du voyage et qui prévoient la possibilité pour le représentant de l'État dans le département, après avis de la commission consultative départementale, de faire application d'un taux maximal de subvention de 100 % du montant des dépenses engagées dans le délai imparti, dans la limite d'un plafond fixé par décret, elle lui demande sous quel délai il est permis d'espérer la parution de ce décret. Elle souligne toutefois le fait que l'application de ce taux n'est jamais qu'une faculté, de sorte que l'on ne saurait voir ainsi résolues toutes les difficultés. Par ailleurs, s'agissant de subventions complémentaires que la région, le département ou les caisses d'allocations familiales pourraient également accorder, elle souhaiterait obtenir des précisions sur le financement de ces subventions en même temps que sur leurs modalités d'attribution et de mise en place.

Fermeture de la centrale de Fessenheim

43. – 20 septembre 2007. – **M. Jacques Muller** attire l'attention de **M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables** sur l'urgence de la fermeture de la centrale nucléaire de Fessenheim. La plus vieille centrale de France est construite sur une faille active, en plein milieu de la zone sismique du Rhin supérieur, alors qu'elle ne répond pas aux normes en vigueur en matière de résistance aux séismes, mettant ainsi en danger la vie de millions de personnes en France, en Allemagne, en Suisse et dans le reste de l'Europe. Ne répondant pas non plus aux obligations de la nouvelle loi sur l'eau, la centrale de Fessenheim est en proie à des incidents à répétition qui traduisent sa vétusté et compromettent définitivement sa rentabilité économique. Ce prototype qui entre dans sa trentième année de vie, produit désormais à perte et ne représente qu'à peine 3 % de la production électrique nucléaire française. Il lui demande donc de procéder au plus vite à la fermeture de cette centrale en fin de vie et propose d'en faire un site pilote, un laboratoire de recherche et de développement pour acquérir les savoir-faire nécessaires dans un avenir proche pour le démantèlement et le traitement des centrales nucléaires en fin de vie.

Procédure pénale

44. – 20 septembre 2007. – **M. Jean-Pierre Michel** souhaite demander à **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice** si certains principes généraux de procédure pénale sont toujours applicables ; il lui demande notamment de lui préciser s'il existe

des exceptions à la règle selon laquelle l'identification de l'auteur d'une infraction incombe à la partie poursuivante qui exerce l'action pénale, et lorsqu'il y a contestation sur cette identification, ou lorsqu'elle n'a pas été faite, quelle peut être la suite de la procédure.

Conditions de recrutement en « psychiatrie polyvalente »

45. – 20 septembre 2007. – **M. Jean-Pierre Michel** attire l'attention de **Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports** sur les difficultés auxquelles sont confrontés les établissements hospitaliers en ce qui concerne les recrutements de médecins du fait de la démographie professionnelle, particulièrement aigues en psychiatrie. Afin de pallier ces difficultés, un arrêté dérogatoire reconduit jusqu'en 2006, a permis à des médecins généralistes, non titulaires d'un diplôme ou d'un titre de spécialiste de psychiatrie, de concourir dans la spécialité « psychiatrie polyvalente » à la double condition d'exercer depuis quatre ans des fonctions dans un établissement ou un service spécialisé de psychiatrie (à la date de parution de l'arrêté) et de justifier de diplômes validant trois ans de formation dans la spécialité. Cette procédure dérogatoire n'a bien sûr pas été reprise dans les dispositions nouvelles régissant le concours de praticien hospitalier. S'il est parfaitement légitime de ne pas permettre à des praticiens d'une spécialité (en l'occurrence médecine générale) de concourir à une autre spécialité, l'interruption brutale de cette dérogation, qui existe depuis plusieurs années, soulève de réelles difficultés. En effet, un certain nombre de médecins généralistes se sont d'ores et déjà engagés dans ce cursus afin d'entamer une carrière de praticien hospitalier de psychiatrie avec le soutien de leur établissement. Aujourd'hui, ces cursus se voient interrompus sans solution de rechange et risquent de priver les hôpitaux de recrutement précieux. L'association hospitalière de Franche-Comté a la responsabilité exclusive de la psychiatrie dans le département de la Haute-Saône, du Territoire de Belfort et du nord-est du Doubs. Comme beaucoup d'établissements, cette disposition dérogatoire a permis de pourvoir des postes vacants. C'est pourquoi il lui demande que cette dérogation puisse être prolongée au moins jusqu'en 2010 de façon à permettre aux médecins engagés dans un processus de formation long et difficile de le mener à terme.

Situation de l'entreprise Sanmina de Tourlaville

46. – 27 septembre 2007. – **M. Jean-Pierre Godefroy** attire l'attention de **Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi** sur la situation de l'entreprise Sanmina de Tourlaville (50), entreprise spécialisée dans le domaine de l'électronique hyperfréquence, notamment sous-traitante des groupes Alcatel-Lucent et Thalès. Depuis fin 2006, le contrat d'exclusivité qui liait

le groupe Alcatel Lucent à l'établissement de Tourlaville est arrivé à son terme et depuis lors une partie de la production a été délocalisée vers la Hongrie et la Thaïlande. Sur le site de Tourlaville, la situation est extrêmement tendue puisque ce sont 600 familles, tous contrats de travail confondus, qui sont menacées, le groupe Sanmina devant décider avant la fin de l'année la fermeture de la totalité ou d'une grande partie du site (après les sites de Grenoble, de Châteaudun et de l'Isle-d'Abeau), sauf à trouver pour l'établissement de Tourlaville de nouveaux marchés dans sa spécialité. Les conséquences d'une telle fermeture seraient désastreuses pour le Nord Cotentin sur le plan économique et social. C'est pourquoi, il lui demande de bien vouloir intervenir pour aider l'entreprise à trouver de nouveaux clients et à préserver les emplois locaux.

Différence de fiscalité concernant une installation en zone franche urbaine et une installation en zone de revitalisation rurale

47. – 27 septembre 2007. – **M. Rémy Pointereau** appelle l'attention de **Mme la ministre de l'économie, des finances et de l'emploi** sur les distorsions créées par les textes législatifs et réglementaires entre les zones franches urbaines et les zones de revitalisation rurale dans les territoires connaissant des difficultés de modernisation et de développement, ce qui est notamment le cas en matière d'exonération fiscale. En effet, il est constaté à titre d'exemple, qu'un cabinet médical peut s'installer dans une zone franche urbaine sans obligation de création ex-nihilo, alors qu'en zone de revitalisation rurale, il y a obligation pour pouvoir bénéficier d'avantages fiscaux d'une installation par création et en aucun cas elle ne peut résulter d'un transfert. Une harmonisation des textes lui paraîtrait très souhaitable. Aussi, il souhaiterait connaître les raisons véritables de cette différence de traitement et lui demander de lui préciser s'il peut être envisagé un rapprochement de législation.

Condition d'installation des médecins

48. – 28 septembre 2007. – **M. Claude Biwer** demande à **Mme la ministre de la santé, de la jeunesse et des sports** de bien vouloir préciser la suite que le Gouvernement envisage de réserver aux recommandations formulées par la Cour des Comptes dans son récent rapport sur l'application de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2006 (n°2005-1579) et notamment en ce qu'elle préconise, afin de mieux répartir l'offre de soins sur le territoire et de préserver l'égal accès aux soins, la mise en place de pénalisations financières à l'installation des médecins dans les zones déjà bien dotées. Il rappelle que cet objectif pourrait également être atteint par l'application d'un « numerus clausus » pour l'installation des médecins à l'instar de ce qui est appliqué de longue date pour l'installation des pharmaciens.

Prix du numéro : 1,80 €