

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du jeudi 24 mars 2016

(80<sup>e</sup> jour de séance de la session)



[www.senat.fr](http://www.senat.fr)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE MME ISABELLE DEBRÉ

### Secrétaires :

M. Bruno Gilles, Mme Catherine Tasca.

1. **Procès-verbal** (p. 4536)
2. **Économie bleue.** – Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 4536)

Article additionnel après l'article 12 *bis* (p. 4536)

Amendements identiques n° 47 rectifié *bis* de Mme Chantal Jouanno et 56 de M. Ronan Dantec. – Retrait de l'amendement n° 56, l'amendement n° 47 rectifié *bis* n'étant pas soutenu.

Article 12 *ter* – Adoption. (p. 4537)

Articles additionnels après l'article 12 *ter* (p. 4538)

Amendements identiques n° 65 rectifié de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx et 118 de M. Jérôme Bignon. – Après une demande de priorité par la commission, adoption de l'amendement n° 65 rectifié insérant un article additionnel, l'amendement n° 118 n'étant pas soutenu.

Amendement n° 13 de Mme Évelyne Didier. – Devenu sans objet.

Amendement n° 42 rectifié *bis* de Mme Karine Claireaux. – Devenu sans objet.

Article 12 *quater* – Adoption. (p. 4543)

Article 12 *quinquies* (p. 4543)

Amendement n° 9 de Mme Évelyne Didier. – Rejet.

Amendement n° 150 du Gouvernement. – Rejet par scrutin public.

Adoption de l'article.

Articles 12 *sexies* A (*nouveau*) et 12 *sexies* – Adoption. (p. 4546)

Article additionnel après l'article 12 *sexies* (p. 4547)

Amendement n° 145 rectifié du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 12 *septies* (p. 4547)

Amendement n° 128 de la commission et sous-amendement n° 144 du Gouvernement. – Rejet du sous-amendement ; adoption de l'amendement.

Adoption de l'article modifié.

Article 12 *octies* (p. 4548)

Amendement n° 119 du Gouvernement. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 12 *nonies* – Adoption. (p. 4549)

Article 12 *decies* (p. 4549)

Amendement n° 10 de Mme Évelyne Didier. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 12 *undecies* (p. 4549)

Amendement n° 11 de Mme Évelyne Didier. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 12 *duodecies* – Adoption. (p. 4550)

Article 12 *terdecies* (p. 4550)

Amendement n° 12 de Mme Évelyne Didier. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 12 *terdecies* (p. 4551)

Amendement n° 126 du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 12 *quaterdecies* (*nouveau*) (p. 4551)

Amendement n° 152 du Gouvernement. – Adoption de l'amendement supprimant l'article.

Article additionnel après l'article 12 *quaterdecies* (p. 4552)

Amendement n° 43 rectifié de M. Charles Revet. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article additionnel avant l'article 13 (p. 4553)

Amendement n° 57 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Article 13 (p. 4555)

M. Roland Courteau

Adoption de l'article.

Article additionnel après l'article 13 (p. 4556)

Amendement n° 58 de M. Joël Labbé. – Retrait.

## Article 14 – Adoption. (p. 4556)

Articles additionnels après l'article 14 (p. 4557)

Amendement n° 15 de Mme Évelyne Didier. – Retrait.

Amendement n° 59 de M. Ronan Dantec. – Retrait.

## Article 15 (p. 4558)

Amendement n° 18 rectifié de M. Daniel Laurent. – Adoption.

Amendement n° 98 rectifié de M. Guillaume Arnell. – Adoption.

Amendement n° 111 rectifié de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Adoption.

Amendement n° 14 de Mme Évelyne Didier. – Retrait.

Amendement n° 86 rectifié de M. Michel Canevet. – Retrait.

Amendement n° 112 de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 15 (p. 4564)

Amendement n° 104 rectifié *bis* de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Rejet.

Amendement n° 75 rectifié de Mme Karine Claireaux. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 116 rectifié *bis* de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Retrait.

Amendement n° 78 rectifié de M. Serge Larcher. – Retrait.

Amendement n° 154 du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 15 *bis* (p. 4567)

Amendement n° 81 rectifié *bis* de M. Serge Larcher. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 15 *bis* (p. 4569)

Amendement n° 106 rectifié *bis* de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Retrait.

Amendement n° 107 rectifié *bis* de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Retrait.

Amendement n° 108 rectifié *bis* de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Retrait.

## Article 16 (p. 4571)

Amendement n° 44 de Mme Évelyne Didier. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 17 (*suppression maintenue*) (p. 4572)

## Article 18 (p. 4572)

M. Roland Courteau

Amendement n° 114 rectifié de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 18 (p. 4573)

Amendement n° 60 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 61 rectifié de M. Joël Labbé. – Retrait.

Article 18 *bis* (p. 4578)

Amendement n° 115 rectifié de Mme Marie-Hélène Des Esgaulx. – Retrait.

Adoption de l'article.

Articles additionnels après l'article 18 *bis* (p. 4579)

Amendement n° 53 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Amendement n° 54 de M. Joël Labbé. – Rejet.

Article 18 *ter* (p. 4580)

M. Jacques Gillot

Amendement n° 37 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Adoption.

Amendement n° 50 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Adoption.

Amendement n° 95 rectifié de M. Guillaume Arnell et sous-amendement n° 149 du Gouvernement. – Retrait du sous-amendement n° 149; l'amendement n° 95 rectifié est devenu sans objet.

Amendement n° 79 rectifié *bis* de M. Serge Larcher. – Devenu sans objet.

Adoption de l'article modifié.

Article additionnel après l'article 18 *ter* (p. 4582)

Amendement n° 35 rectifié de M. Maurice Antiste. – Retrait.

Article 18 *quater* (p. 4583)

Amendement n° 77 rectifié *bis* de M. Serge Larcher. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 18 *quater* (p. 4584)

Amendement n° 31 rectifié de M. Maurice Antiste. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Amendement n° 66 de M. Georges Patient. – Retrait.

Amendement n° 67 de M. Georges Patient. – Retrait.

Amendement n° 68 de M. Georges Patient. – Retrait.

Amendement n° 32 rectifié de M. Maurice Antiste. – Retrait.

Amendement n° 34 rectifié de M. Maurice Antiste. – Retrait.

Amendement n° 80 rectifié *bis* de M. Serge Larcher. – Retrait.

Amendement n° 96 rectifié de M. Guillaume Arnell. – Retrait.

Amendement n° 33 rectifié de M. Maurice Antiste. – Retrait.

Article 19 (p. 4589)

Amendement n° 131 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 19 (p. 4589)

Amendements identiques n°s 16 rectifié de M. Roland Courteau, 28 rectifié de M. Charles Revet, 62 de M. Ronan Dantec, 84 de Mme Annick Billon et 97 rectifié de M. Guillaume Arnell. – Retrait des amendements n°s 28 rectifié, 62 et 97 rectifié, les amendements n°s 16 rectifié et 84 n'étant pas soutenus.

Amendement n° 63 de M. Ronan Dantec. – Rejet.

Amendement n° 64 de M. Ronan Dantec et sous-amendement n° 156 rectifié de M. Charles Revet. – Adoption du sous-amendement et de l'amendement modifié insérant un article additionnel.

Article 19 *bis* A (*nouveau*) (p. 4594)

Amendement n° 127 du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 19 *bis* – Adoption. (p. 4594)

Article additionnel après l'article 19 *bis* (p. 4595)

Amendement n° 121 du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

#### PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET

Article 20 (*suppression maintenue*) (p. 4595)

Article 21 (p. 4595)

Amendement n° 132 de la commission. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Article 22 (p. 4596)

M. Maurice Antiste

Adoption de l'article.

Articles 22 *bis* et 22 *ter* – Adoption. (p. 4597)

Article additionnel après l'article 22 *ter* (p. 4597)

Amendement n° 70 rectifié de M. Michel Canevet. – Non soutenu.

Article 22 *quater* – Adoption. (p. 4597)

Article additionnel après l'article 22 *quater* (p. 4597)

Amendement n° 157 de la commission. – Adoption, par scrutin public, de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 22 *quinquies* (*supprimé*) (p. 4598)

Article 22 *sexies* – Adoption. (p. 4598)

Article additionnel après l'article 22 *sexies* (p. 4599)

Amendement n° 146 rectifié *ter* du Gouvernement. – Adoption de l'amendement insérant un article additionnel.

Article 23 (p. 4599)

Amendement n° 38 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Rejet.

Amendement n° 147 du Gouvernement. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles additionnels après l'article 23 (p. 4601)

Amendement n° 39 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Retrait.

Amendement n° 40 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Retrait.

Amendement n° 41 rectifié *bis* de M. Jacques Cornano. – Retrait.

Amendement n° 148 du Gouvernement. – Rejet.

Vote sur l'ensemble (p. 4602)

Mme Évelyne Didier

M. Jean Desessard

Mme Odette Herviaux

M. Guillaume Arnell

M. Michel Vaspard

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire

Adoption de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire

3. **Engagement de la procédure accélérée pour l'examen d'un projet de loi** (p. 4605)
4. **Ordre du jour** (p. 4605)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTENCE DE MME ISABELLE DEBRÉ

vice-présidente

Secrétaires :

M. Bruno Gilles,

Mme Catherine Tasca.

**Mme la présidente.** La séance est ouverte.

(*La séance est ouverte à quatorze heures trente.*)

1

## PROCÈS-VERBAL

**Mme la présidente.** Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

## ÉCONOMIE BLEUE

### Suite de la discussion en procédure accélérée et adoption d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, à la demande du Gouvernement, en application de l'article 48, alinéa 3, de la Constitution, de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour l'économie bleue (proposition n° 370, texte de la commission n° 431, rapport n° 430, avis n° 428).

Dans la discussion du texte de la commission, nous en sommes parvenus, au sein du chapitre V du titre I<sup>er</sup>, à l'examen de deux amendements identiques tendant à insérer un article additionnel après l'article 12 *bis*.

## TITRE I<sup>ER</sup> (SUITE)

### RENFORCER LA COMPÉTITIVITÉ DES EXPLOITATIONS MARITIMES ET DES PORTS DE COMMERCE

#### Chapitre V (*suite*)

#### RENFORCER LES MESURES RELATIVES À LA SÛRETÉ ET À LA SÉCURITÉ

#### Article additionnel après l'article 12 *bis*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 47 rectifié *bis* est présenté par Mme Jouanno, M. Détraigne, Mme Doineau et MM. Roche, Cigolotti, Gabouty et Cadic.

L'amendement n° 56 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 12 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les navires de croisière accostant dans les ports français sont équipés d'un dispositif de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

L'amendement n° 47 rectifié *bis* n'est pas soutenu.

La parole est à M. Joël Labbé, pour présenter l'amendement n° 56.

**M. Joël Labbé.** Au travers de cet amendement, nous proposons d'équiper les navires de croisière de systèmes de réduction des émissions de polluants à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Dans la perspective du renforcement de la réglementation sur les émissions polluantes, notamment les émissions d'oxyde de soufre, l'industrie de la croisière, comme les autres acteurs du secteur maritime, doit adapter ses paquebots, et ce d'autant plus que des précédents intéressants existent dans ce domaine.

Par exemple, la compagnie américaine *Norwegian Cruise Line* a annoncé qu'elle équiperait ses deux futurs navires d'un système de *scrubber* : cet épurateur par filtrage de particules polluantes est l'une des solutions techniques qui permettent de réduire significativement les émissions d'oxyde de soufre et d'oxyde d'azote. De plus, il a des effets positifs en termes de nuisance sonore.

Grâce à ce dispositif, les navires se conformeront à la réglementation qui fixe une limitation en matière d'émission d'oxyde de soufre dans les zones SECA, les zones de contrôles des émissions de soufre, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015.

En Europe, ces zones couvrent la Manche, la mer du Nord et la mer Baltique. Selon cette nouvelle réglementation, la teneur en soufre des carburants utilisés par les navires doit en effet s'élever à 0,1 %, contre 1 % depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 1,5 % auparavant.

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

**M. Didier Mandelli,** *rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.* Je comprends l'objectif louable que défendent les auteurs de cet amendement. Il s'agit d'ailleurs d'un objectif partagé par tous, d'autant plus que la pollution de l'air liée aux émissions de dioxyde de soufre est un sujet de préoccupation qui est essentiel pour le secteur du transport maritime, en particulier au moment des escales.

Je vous rappelle que l'Organisation maritime internationale a adopté en 2008 une résolution qui fixe des valeurs limites de plus en plus strictes pour la teneur en soufre des combustibles marins. Ces dispositions ont été reprises dans le cadre d'une directive européenne du 21 novembre 2012, que le Gouvernement a été habilité à transposer par voie d'ordonnance en vertu de l'article 59 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Sur ces sujets, la France agit en coordination avec les autres États du nord de l'Europe qui se trouvent confrontés à des enjeux similaires. Il convient donc de ne pas prendre de décision unilatérale, au risque de réduire l'attractivité de notre pays et de nos ports.

À titre d'exemple, l'adoption de cet amendement pourrait entraîner l'annulation de plus de la moitié des escales de l'année 2018 et la perte de centaines de millions d'euros de retombées économiques à Marseille, premier port d'escale de croisières en France.

*A contrario*, les efforts techniques déployés par ce grand port maritime en matière de ravitaillement en GNL, gaz naturel liquéfié, de branchement électrique pour les navires à quai, de réglementation pour les lavages de fumée et d'incitations tarifaires, afin que les armateurs disposent de véritables solutions opérationnelles et commerciales, pourraient constituer en 2020 un véritable avantage compétitif par rapport aux ports concurrents de Barcelone ou de Rome, qui n'ont pas, à ce jour, de projet abouti en la matière.

Nous sommes en avance grâce à ce cercle vertueux. Il convient de ne pas handicaper par anticipation les ports qui consentent tous ces efforts.

Dès lors, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Alain Vidalies,** *secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur Labbé, en vertu des textes communautaires, les navires à passagers qui fréquentent les eaux de l'Union européenne sont d'ores et déjà soumis à des dispositions plus sévères que les autres navires de commerce. Lorsqu'ils accostent dans un port de l'Union européenne, y compris hors d'une zone de suivi des émissions de soufre, ils doivent d'ores et déjà utiliser un carburant avec un taux de soufre de 0,1 % ou être équipés d'un dispositif épurateur.

Monsieur le sénateur, votre amendement est donc sans utilité, voire contre-productif. D'une part, il ne fait référence en effet qu'à la seule zone SECA, et, d'autre part, il oblige

l'armateur à s'équiper de *scrubber*, alors que ce dispositif n'est, au sens de la réglementation européenne, qu'une solution de rechange possible à l'emploi d'un carburant désoufré.

Je vous demande donc de bien vouloir retirer votre amendement. À défaut, le Gouvernement serait contraint d'émettre un avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

**M. Charles Revet.** Je tiens à dire que je ne voterai évidemment pas en faveur de cet amendement.

Monsieur le secrétaire d'État, les autres pays européens se voient-ils imposer les mêmes prescriptions ? En effet, les navires de croisière accostent de plus en plus souvent dans les grands ports français, que ce soit à Marseille, au Havre ou ailleurs. Par conséquent, si l'on fixe des règles plus sévères en France que dans les autres pays, les navires se déroutent.

Nous avons déjà suffisamment de problèmes en matière d'emploi pour ne pas nous en créer nous-mêmes ! (*M. Gérard Longuet opine.*) Cela ne signifie pas pour autant que le respect de ces prescriptions ne présentera pas un intérêt dans le futur : en effet, si tout le monde obéit aux mêmes règles, il n'y aura aucun problème. En revanche, dès lors que les autres pays n'imposent pas la même réglementation que la France, je crois que ce serait une erreur de s'engager dans cette voie.

**Mme la présidente.** Monsieur Labbé, l'amendement n° 56 est-il maintenu ?

**M. Joël Labbé.** Si j'ai bien compris, la commission a émis un avis défavorable sur mon amendement et le Gouvernement me demande de le retirer. J'ai pourtant noté que M. le rapporteur considérait que l'objectif visé était « louable » et partagé ; je dis cela bien sûr en toute courtoisie. Quant à M. le secrétaire d'État, je viens de lui indiquer que d'autres solutions existaient et que certaines d'entre elles étaient déjà en application !

Chaque fois que nous proposons la mise en place de dispositifs d'épuration, les compagnies de croisière – pour lesquelles l'installation de tels équipements est pourtant loin d'être impossible – pratiquent le même chantage : si vous nous imposez ces mesures, nous ne viendrons plus chez vous ! C'est pourquoi je trouve que l'argument selon lequel il faut attendre de voir ce que les autres pays vont faire avant de s'engager est un peu léger !

**M. Charles Revet.** C'est vous qui êtes un peu léger !

**M. Joël Labbé.** En réalité, nous n'avançons pas, parce que nous ne cessons pas d'attendre de voir ce que les autres pays vont faire.

Cela dit, cet amendement est extrêmement technique. Personnellement, je n'ai pas suffisamment travaillé sur son dispositif pour être en mesure d'argumenter davantage. Je le retire donc, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 56 est retiré.

#### **Article 12 ter (Non modifié)**

- ① Le chapitre III du titre I<sup>er</sup> du livre II de la deuxième partie du code de la défense est complété par un article L. 2213-9 ainsi rédigé :

- ② « Art. L. 2213-9. – Les navires battant pavillon français peuvent être affectés à une flotte à caractère stratégique permettant d'assurer en temps de crise la sécurité des approvisionnements de toute nature, des moyens de communication, des services et des travaux maritimes indispensables ainsi que de compléter les moyens des forces armées. La composition de cette flotte à caractère stratégique et les conditions de sa mise en place sont déterminées par voie réglementaire. »

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 12 *ter*.

(L'article 12 *ter* est adopté.)

#### Articles additionnels après l'article 12 *ter*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 13, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 12 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L.631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le 2° du II est ainsi modifié :

a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;

b) Après le mot : « capacité », sont insérés les mots : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers » ;

2° Après le II, il est inséré un paragraphe II *bis* ainsi rédigé :

« II *bis*. – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujettis, avec un armateur ou un groupement d'armateurs, doit comprendre une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers :

« 1° Dans des proportions correspondant aux importations effectives et fixées par décret ;

« 2° Par des types de navires effectivement employés et adaptés aux produits transportés et aux ports français desservis. »

La parole est à M. Michel Le Scouarnec.

**M. Michel Le Scouarnec.** Cet amendement est important pour l'avenir de la flotte française, compte tenu de la mission stratégique qu'elle remplit en matière d'approvisionnement du pays et du haut niveau de compétence de ses marins.

L'une des dispositions de la loi du 17 août 2015 prévoyait la constitution d'une flotte stratégique, ce que nous approuvons. Or, profitant du flou de la loi, le Gouvernement a fait paraître des décrets d'application qui ont perverti l'objectif que celle-ci cherchait à atteindre.

Ainsi, dans le décret du 23 février 2016 fixant les conditions dans lesquelles est acquittée l'obligation de capacité de transport établie par l'article L.631-1 du code de l'énergie, on ne trouve rien sur l'emploi et les conditions d'emploi des marins français, le type de navires, le nombre de navires et le pavillon des navires d'emploi des marins. Le flou est donc total !

Pis, après la publication de l'arrêté du 25 février 2016 portant application de ce décret, nous pouvons déplorer l'enterrement complet de toute flotte stratégique, la fin d'une filière d'officiers et de personnels d'exécution aux qualifications et aux compétences très spécifiques pour les navires pétroliers et chimiquiers, la fin de l'indépendance de la France en matière d'approvisionnement en produits énergétiques et stratégiques, enfin la mainmise complète des pétroliers et des organismes stockeurs de la grande distribution sur l'approvisionnement de notre pays, lesquels utilisent des pavillons de complaisance au sein desquels chacun sait bien que les conditions sociales, de sécurité et de travail sont les moins favorables possible pour les marins.

Notre amendement vise à préciser de nouveau la loi, ce qui était d'ailleurs l'objet de la proposition de loi dans sa forme initiale, afin d'éviter de très mauvaises interprétations.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 42 rectifié *bis*, présenté par Mmes Claireaux et Conway-Mouret, MM. S. Larcher, Cornano, Lalande et Cabanel, Mme Bataille, MM. Patient, Antiste, Courteau et Masseret, Mmes Riocreux et Schillinger, MM. Lorgeoux et J.C. Leroy, Mme Herviaux et MM. J. Gillot et Filleul, est ainsi libellé :

Après l'article 12 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L.631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le 2° du II est ainsi modifié :

a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;

b) Après le mot : « capacité » la fin de l'alinéa est ainsi rédigée : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers conformes au contrat type approuvé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ; ».

2° Après le II, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« II *bis*. – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujettis, avec un armateur ou un groupement d'armateurs, doit comprendre une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers :

« 1° Dans des proportions correspondant aux importations effectives et fixées par décret ;

« 2° Par des types de navires effectivement employés et adaptés aux produits transportés et aux ports français desservis. »

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** L'article L.631-1 du code de l'énergie crée une obligation de capacité de transport sous pavillon français, afin de sécuriser les approvisionnements stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers. Cette obligation est remplie grâce à une flotte diversifiée en taille et en type de navires, qui est armée avec des équipages compétents et formés aux navires de transport de produits énergétiques.

Toutefois, en l'état, le texte ne peut atteindre son objectif.

D'une part, la possibilité pour les armateurs de se regrouper s'ils le souhaitent n'est pas explicitement prévue, alors qu'elle est mentionnée pour les assujettis. Cette omission peut créer



des difficultés, dans la mesure où certaines entreprises, dans un souci de bonne gestion, souhaitent mutualiser le suivi de ces contrats.

D'autre part, il convient de prévoir l'obligation pour les assujettis de souscrire des contrats de couverture portant à la fois sur le pétrole brut et le pétrole raffiné. En effet, si tous les assujettis décident individuellement de préférer une couverture portant sur l'un plutôt que l'autre, l'objectif qui sous-tendait la loi ne sera pas atteint, et la sécurité des approvisionnements ne pourra être assurée pour les deux catégories de produits.

Comme l'administration effectue des contrôles *a posteriori*, il n'existe aucun mécanisme garantissant dans les faits la diversité de la flotte au cours d'une année donnée. La loi actuelle prévoit l'existence de contrats types reconnus par le ministre de la marine marchande. Le contrat type devrait couvrir à la fois les produits bruts et les produits raffinés et être approuvé par arrêté du ministre.

La flotte doit être diversifiée en type de produit transporté, mais également en taille de navire, de telle sorte que tous les ports, y compris les plus petits, soient effectivement desservis. L'objectif visé ici est de parvenir à assurer la desserte de tous les territoires, notamment insulaires, et l'approvisionnement de tous les dépôts.

**Mme la présidente.** Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 65 rectifié est présenté par Mme Des Esgaulx et MM. Pintat, César et D. Laurent.

L'amendement n° 118 est présenté par M. Bignon.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 12 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le 2° du II est ainsi modifié :

a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;

b) Après le mot : « capacité » la fin de l'alinéa est ainsi rédigée : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers conformes au contrat type approuvé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ; ».

2° Après le II, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujettis, avec un armateur, ou un groupement d'armateurs, comprend à la fois une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers dans le respect des proportions fixées par décret. Elle comprend également une part de navires de moins de 20 000 tonnes de port en lourd. »

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, pour présenter l'amendement n° 65 rectifié.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Monsieur le secrétaire d'État, je suis intervenue auprès du ministère pour soutenir la réforme de la loi de 1992, et cela dans un sens plus favorable aux armateurs français.

Le décret d'application publié le 23 février dernier ne retient aucune des garanties que nous avons demandées en ce qui concerne la diversité de la flotte et l'emploi des marins français. Or l'absence de telles garanties est grave, car elle risque de condamner à terme de nombreux armateurs français au pétrole.

L'amendement que je soutiens a pour objet de modifier l'article L. 631-1 du code de l'énergie relatif à l'obligation d'importer une part de produits pétroliers et de pétrole brut par la voie maritime. Cet article crée en effet une obligation de capacité de transport sous pavillon français, afin de sécuriser les approvisionnements stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers. Cette obligation doit être remplie grâce à une flotte diversifiée en taille et en type de navire, qui est armée avec des équipages compétents et formés spécialement pour naviguer sur des navires de transport de produits énergétiques.

La France a besoin à la fois de navires capables de transporter du pétrole brut et de bateaux capables de transporter du pétrole raffiné. Il n'existe pas de navires capables de transporter les deux types de produits alternativement. Par conséquent, les navires qui transportent des produits déjà raffinés doivent pouvoir être de différentes tailles, pour desservir l'ensemble des ports et les dépôts français.

Or, comme vous le savez, monsieur le secrétaire d'État, certains ports ne peuvent absolument pas accueillir des navires de moyenne ou de grande taille. À cet égard, je prendrai évidemment l'exemple de la Corse.

Cet amendement est à mes yeux très important. J'aimerais d'ailleurs que M. le rapporteur puisse nous dire ce qu'il adviendrait de ma proposition si l'amendement n° 13, par exemple, était adopté. Mon amendement n° 65 rectifié deviendrait-il sans objet ? J'estime pourtant qu'il est plus complet que les autres – pardonnez-moi de le dire ainsi, mes chers collègues ! En tout cas, j'aimerais obtenir cette précision avant de me prononcer sur l'adoption ou le rejet des autres amendements.

Enfin, je conclurai en disant que, dans cette affaire, il faut sauvegarder l'indépendance de la filière française de transport pétrolier, car elle est aujourd'hui menacée.

**M. Charles Revet.** Très juste !

**Mme la présidente.** L'amendement n° 118 n'est pas soutenu.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements restant en discussion ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je me suis interrogé sur ces quatre amendements, qui tendent à modifier un dispositif que nous venons à peine de retoucher dans le cadre de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et dont les dispositions apportent des précisions qui relèvent en grande partie du domaine réglementaire. D'ailleurs, comme vous l'avez du reste indiqué, mes chers collègues, le décret d'application est paru le 23 février 2016.

Sur le fond, le dispositif proposé comporte quelques avantages, mais aussi quelques inconvénients.

Plus conforme à la répartition actuelle de nos importations de pétrole brut et de produits raffinés, un tel dispositif permettrait de mobiliser davantage de navires pétroliers de petite taille sous pavillon français, plutôt qu'un nombre limité de supertankers.

Il pourrait néanmoins créer des difficultés en cas de crise d'approvisionnement, dans la mesure où il est plus facile d'escorter un nombre réduit de navires à grande capacité qu'un nombre important de navires de petite taille.

Monsieur le secrétaire d'État, c'est la raison pour laquelle nous souhaiterions obtenir des explications sur les choix effectués par le Gouvernement lors de la rédaction du décret d'application de cette mesure. Nous nous en remettons ensuite à la sagesse du Sénat.

Je précise néanmoins que, si nous devons adopter l'un de ces amendements, je serais plus favorable à l'amendement n° 65 rectifié qu'aux amendements n°s 13 et 42 rectifié *bis*, dont les dispositions me semblent davantage empiéter sur le domaine réglementaire. J'espère ainsi avoir répondu à votre interrogation, madame Des Esgaulx !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Oui, merci !

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Ces amendements ont tous pour objet de remettre en question le dispositif législatif qui sert de fondement à la réforme de la loi de 1992 et non le dispositif réglementaire. Si je comprends bien la démarche proposée, c'est parce que le décret ne répond pas aux attentes...

**M. Gérard Longuet.** Non, il ne répond pas aux objectifs fixés par la loi ! (*Mme Marie-Hélène Des Esgaulx approuve.*)

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** ... ou aux prescriptions de la loi, monsieur le sénateur. Vous estimez donc qu'il serait plus simple de modifier cette dernière.

Pourquoi le décret ne correspond-il pas à ce qui avait été envisagé lors des débats législatifs ? C'est la première question, d'ailleurs tout à fait légitime. J'y répondrai en indiquant que, lors de l'élaboration du décret, nous nous sommes heurtés à une difficulté, sur laquelle nous avons été alertés, à savoir le nécessaire respect du principe européen de proportionnalité.

Dès lors que, d'une certaine façon, la loi visait à protéger le pavillon français, nous prenions un risque qui nous exposait à de grandes difficultés. C'est pourquoi nous avons expliqué, dans un premier temps, et sans donner davantage de précisions, que le décret respecterait certes ce principe de proportionnalité, mais que nous souhaitions la mise en œuvre d'un contrat type entre les parties – les armateurs et les assujettis –, qui réponde aux attentes des uns et des autres. Tout le monde a été informé de cette démarche.

À ce jour, la mise en œuvre ne répond pas à nos souhaits : le décret est paru, mais la négociation du contrat type ne progresse pas. Je le dis très clairement, car chacun doit faire face à ses responsabilités. Pour ma part, j'ai indiqué à plusieurs reprises quelle était ma position ; il faut aussi, lorsque l'on décide de faire confiance au dispositif contractuel, pouvoir compter sur ses parties prenantes !

Cela dit, faut-il, à ce stade, modifier la loi et quelles seraient les conséquences des modifications ici proposées ? C'est une autre question. En effet, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais tout de même attirer votre attention sur ce qu'entraînerait l'adoption de l'un de ces amendements.

Les textes d'application récemment publiés exigent une mise en œuvre rapide et sans modification des dispositions législatives qui les fondent, sous peine d'interrompre la sécurité d'approvisionnement en hydrocarbures dès le mois de juillet 2016.

Avec l'appui d'une mission diligentée par l'État, les parties intéressées – armateurs et assujettis – commencent à s'organiser. Je viens de le préciser, je juge moi-même qu'ils auraient dû travailler plus vite et qu'ils devraient travailler plus vite à l'avenir.

En obligeant chaque assujetti à recourir à des navires de transport de produits raffinés et à des navires de transport de pétrole brut dans le cadre des contrats de couverture, ces amendements tendent à alourdir les obligations déjà prévues par le code de l'énergie.

En outre, leur adoption créerait une inégalité : les assujettis qui recourent aux contrats de couverture mutualisés se verraient soumis à des sujétions, par ailleurs non appliquées à ceux qui, comme les raffineurs, recourent à l'affrètement pour couvrir leurs obligations dans ce domaine. Cette différence de traitement n'est pas justifiée au regard des exigences relatives à la sécurité des approvisionnements.

Enfin, en rendant obligatoire la présence, dans chaque contrat, de navires-transporteurs de pétrole brut et de navires-transporteurs de produits raffinés, on donnerait un avantage aux entreprises disposant d'une flotte comportant ces deux types de navires, au détriment de celles qui ne possèdent qu'un seul type. Ces dernières seraient alors obligées de s'entendre avec d'autres entreprises pour passer le contrat. Ainsi, on orienterait le dispositif vers certaines entreprises, aujourd'hui en nombre réduit, d'où le problème juridique que j'évoquais précédemment.

J'ajoute que la sécurité des approvisionnements exige seulement un accès aux principaux ports français, et non à chacun d'entre eux. Ces amendements sont donc de nature à rendre le dispositif disproportionné par rapport aux objectifs. En cela – c'est toujours la même chose –, leur adoption le fragiliserait sur un plan juridique.

Mesdames, messieurs les sénateurs, il faut mesurer les conséquences des mesures proposées ici. La loi qui a été votée crée de nouveaux assujettis. De qui s'agit-il ? De la grande distribution ! Que chacun se rende compte qu'en modifiant la loi au travers de ces amendements, on préserverait la grande distribution d'avoir, dès le mois de juillet prochain, l'obligation de participer !

Par conséquent, je comprends les objectifs que l'on cherche à atteindre, mais la réponse n'est pas la bonne. Celle-ci se trouve, évidemment, dans le texte réglementaire.

Peut-être avons-nous, en nous fondant sur les arguments juridiques précédemment évoqués, laissé trop d'espace à la négociation et à la démarche contractuelle. Mais sachez que le Gouvernement restera très attentif au respect des objectifs généraux fixés dans la loi, à savoir, outre la capacité de transport, la préservation des compétences professionnelles dont la filière a impérativement besoin.

Si le contrat type ne répond pas à ses attentes, le Gouvernement procédera par voie réglementaire pour garantir une modulation des obligations entre transport de pétrole brut et transport de produits raffinés, *via* un arrêté qui pourra être très rapidement pris en cas de non atteinte des objectifs par la voie contractuelle.

Je pense que cet engagement, qui répond aux attentes des auteurs des amendements, apporte beaucoup plus de sécurité sur le plan juridique. S'il me permet de répondre aux préoccupations exprimées dans le cadre de cette discussion, il me permet également d'adresser un message à ceux qui, maintenant, doivent prendre des décisions : soit le processus

contractuel envisagé aboutit, soit je prendrai cet arrêté, qui ira dans le sens de vos demandes, mesdames, messieurs les sénateurs.

Par conséquent, un, nous risquons de créer une insécurité juridique majeure; deux, une modification de la loi nous mettrait devant une difficulté dont j'ignore l'issue, mais qui, dans tous les cas, bénéficierait temporairement à la grande distribution.

Pour ces raisons, je demande le retrait de l'ensemble de ces amendements, faute de quoi mon avis sera défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote sur l'amendement n° 13.

**M. Gérard Longuet.** La Meuse n'est pas un département maritime. Toutefois, c'est le département du président Poincaré. En 1926, c'est lui, alors président du Conseil, qui fit adopter la loi fondatrice de l'organisation pétrolière dans notre pays – la loi dite du « devoir national » – et qui imagina, s'agissant du transport, cette obligation de soutenir le pavillon français, pour que la France ne soit pas dépendante d'armateurs étrangers.

**M. Charles Revet.** Tout à fait!

**M. Gérard Longuet.** Depuis lors, vous avez raison de le rappeler, monsieur le secrétaire d'État, les temps ont changé. En particulier, l'Union européenne nous fait obligation d'accepter la libre concurrence. Le libéral que je suis n'en est en rien choqué, mais il se trouve que j'ai aussi été ministre de la défense...

Le problème posé par l'irrespect de l'esprit de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte et de l'amendement que nous avons fait adopter dans ce cadre nous oblige, aujourd'hui, à mettre les pieds dans le plat. Puisque le Gouvernement n'est pas parvenu à le faire par décret, il faut, par la loi, garantir à nos compatriotes que l'ensemble des ports pourront être approvisionnés en pétrole brut ou en produits raffinés, y compris ceux, notamment outre-mer, qui n'ont pas les capacités d'accueil de nos grands ports pétroliers.

Au-delà de ce débat assez passionné, vous avez eu raison d'évoquer des intérêts divergents parmi les pétroliers, monsieur le secrétaire d'État: il y a ceux qui assument toute la charge, comme Total, grande compagnie, héritière de la Compagnie française des pétroles, la CFP – Poincaré, toujours! –, et il y a les importateurs, autrefois titulaires d'autorisations A3, qui se cantonnent dans les produits raffinés pour, le plus souvent, casser les prix dans le cadre de démarches d'appel.

Je ne les défends pas, plus que je ne défends les armateurs. Je dis simplement que, sans pavillon français dans des faibles tonnages, nous n'aurons pas, en cas de crise, de capacité de desserte de certains ports ayant besoin d'être approvisionnés. Je pense à la Corse, aux outre-mer, mais aussi à la possibilité d'une intervention, si la situation l'oblige, dans de petits ports français – ayant vécu les événements de 1968 à la Direction des carburants, alors que je préparais le concours de l'École nationale d'administration, j'ai conscience de ce que peut être une crise dans la répartition des carburants.

Voilà pourquoi, monsieur le secrétaire d'État, le décret ne réglant pas le problème de la diversité du pavillon français, je souhaite vraiment que l'un de ces amendements puisse être adopté. Ma préférence irait à l'amendement n° 65 rectifié de

Mme Des Esgaulx, car ses dispositions font référence à un tonnage précis, mais les deux autres amendements me conviennent également.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, pour explication de vote.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Ce dossier, mes chers collègues, n'arrive pas comme ça! Aujourd'hui, tout d'un coup, un amendement Des Esgaulx?... Non, ce n'est pas du tout cela! Depuis le début des discussions, les armateurs de France alertent les pouvoirs publics sur la nécessité de mener une réforme dans des conditions satisfaisantes pour le pavillon et l'emploi français – nous ne devons pas oublier l'emploi dans cette affaire.

Je constate, par exemple, que mon amendement a été porté par le député Arnaud Leroy. Rendez-vous compte, mes chers collègues, cet amendement a été porté par l'auteur même de la proposition de loi, afin que des garanties demandées depuis l'origine soient inscrites au niveau législatif, à défaut de l'être au niveau réglementaire! En effet, il y a bien défaut du niveau réglementaire. La norme procède de deux niveaux et, aujourd'hui, le niveau réglementaire ne joue pas le jeu sur ce dossier qui, je le redis, ne date pas d'hier.

On m'explique qu'un groupe de travail va être mis en place, que l'on va travailler, engager une concertation... Mais, de tout cela, nous mourons, mes chers collègues!

**M. Charles Revet.** Exactement!

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Réglons les problèmes et cessons de toujours remettre les choses à plus tard! Il y va de la défense des intérêts français et, au-delà, de l'emploi. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** Ces sujets sont complexes. Je voulais donc entendre ce que les uns et les autres avaient à dire – vous aurez aussi remarqué, mes chers collègues, qu'il n'y a pas de port en Meurthe-et-Moselle! (*Sourires.*) –, avant de donner l'avis de mon groupe.

Si nous avons déposé cet amendement n° 13, c'est que, bien sûr, nous avons-nous aussi été sollicités sur le sujet.

La question est d'abord d'ordre stratégique. Il me semble effectivement tout à fait important que tous les ports puissent être approvisionnés, notamment en cas de crise. Le monde dans lequel nous évoluons étant aujourd'hui relativement incertain, on ne peut pas dire que cela n'arrivera pas!

Par ailleurs, il faut évidemment une maîtrise par le pavillon français. En d'autres termes, nous devons avoir ce que l'on appelle une « flotte stratégique ».

Nous souhaitons donc maintenir notre amendement, tout comme, je suppose, les autres groupes. Si d'ici à un prochain examen du texte, vous avez réussi à convaincre les services de sortir un décret plus conforme aux vœux des uns et des autres, monsieur le secrétaire d'État, vous pourrez toujours revenir sur le sujet. Mais, en l'état, il me semble important que nous puissions, aujourd'hui, inscrire cette modification dans le texte.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je rappelle ce que j'ai précédemment dit concernant l'adoption éventuelle de ces amendements: à titre personnel, en ma qualité de rapporteur, je suggère que nous adoptions l'amendement n° 65 rectifié.

Aussi, je demande le vote par priorité de cet amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Je suis donc saisie, par la commission, d'une demande de vote par priorité de l'amendement n° 65 rectifié.

Je rappelle que, aux termes de l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, lorsqu'elle est demandée par la commission saisie au fond, la priorité est de droit, sauf opposition du Gouvernement.

Quel est donc l'avis du Gouvernement sur cette demande de priorité formulée par la commission ?

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Le Gouvernement n'a pas de raison de s'opposer à cette demande formulée par la commission. J'ajouterai néanmoins quelques mots ensuite.

**Mme la présidente.** La priorité est ordonnée.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je voudrais résumer la position du Gouvernement en quelques phrases.

Vous proposez aujourd'hui une démarche, mesdames, messieurs les sénateurs, que vous placez sous le signe de l'évidence. C'est bien évidemment le raisonnement que nous avons tenu lorsque nous nous sommes emparés de l'affaire. Toutefois – je le précise pour que cela figure bien au *Journal officiel* –, nous avons reçu une note des services expliquant que nous allions dans le mur. Peut-être allions-nous faire plaisir à certains, mais la mesure serait attaquée, car elle est contraire aux dispositions européennes.

Nous sommes ici dans le domaine du droit de la concurrence. Je ne vais pas faire une thèse sur le principe de proportionnalité – il n'a pas de mystère pour vous –, mais c'est bien à cause de lui que nous avons renoncé à certaines dispositions et pris dans le décret une position, j'en conviens, un peu vague.

Nous nous sommes dit que ce qui était impossible à envisager – je le répète, ce n'est pas un choix – sur le plan réglementaire et, *a fortiori*, sur le plan législatif du fait de l'application du droit européen pouvait l'être dans le cadre d'une démarche contractuelle. En effet, le principe de proportionnalité ne pourrait pas s'opposer à la rencontre des volontés, au travers d'un accord passé entre les assujettis et les armateurs.

Il faut que cela soit très clair, car la modification législative proposée aujourd'hui représente une réelle prise de risque du point de vue juridique.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Nous sommes toujours les premiers de la classe !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Tout cela, on peut l'ignorer, mais c'est aller à la rencontre d'une décision qui nous ramènera à la case départ.

Personne ne peut s'exonérer de cette contrainte. Ce serait trop facile ! Je pourrais, moi aussi, me présenter à vous en expliquant que je n'en ai rien à faire de l'Europe... Pour certains, c'est même un fonds de commerce.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** De grâce, cessons d'être les premiers de la classe !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Ce n'est pas la question, madame Des Esgaulx. Le droit européen s'applique !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Nous en rajoutons toujours ! Les autres pays n'en font pas autant !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je suis en complet désaccord avec vous. Pour paraphraser une phrase célèbre de Charles Péguy, dans ces circonstances, vous connaîtrez peut-être un triomphe passager, mais les dégâts seront éternels. C'est bien tout le problème !

J'ai proposé une ouverture, mesdames, messieurs les sénateurs, considérant que le fait que les acteurs ne se soient pas saisis de la démarche proposée pouvait justifier votre courroux. Il fallait, derrière, une négociation et les assujettis, notamment, ne sont pas venus au rendez-vous. Or dès lors que l'on faisait appel à une volonté contractuelle, personne ne pouvait l'imposer !

Je me suis donc engagé à modifier, par arrêté, le rapport entre pétrole brut et produits raffinés. Toutefois, si nous modifions la loi aujourd'hui, nous nous retrouverons dans une impasse législative au mois de juillet prochain et, contrairement à ce que vous souhaitez, il ne se passera rien.

Certains, je ne vais pas y revenir, aspirent précisément à ce qu'il ne se passe rien ! Je pense aux nouveaux assujettis qui, eux, ont tout intérêt à voir le droit positif actuel conservé.

Pour toutes ces raisons – je le précise, car je tiens à ce que notre position soit actée pour aujourd'hui et pour demain –, le Gouvernement est évidemment défavorable à ces initiatives. Pour autant, ce débat peut encourager ceux qui auraient dû se saisir de la main tendue pour négocier à le faire rapidement. Ainsi, ils démontreront que c'était la voie à suivre, en tout cas la plus sécurisée sur le plan juridique, contrairement au dispositif proposé aujourd'hui.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote sur l'amendement n° 65 rectifié.

**Mme Évelyne Didier.** Au passage, j'apprécie l'élégance de la méthode qui consiste à mettre aux voix par priorité l'amendement n° 65 rectifié...

Par ailleurs, j'entends les explications de M. le secrétaire d'État. Peut-être a-t-il raison, mais, je le répète en toute honnêteté, une commission mixte paritaire doit encore se tenir et le Gouvernement peut parfaitement déposer un amendement, avec toutes les explications nécessaires, pour revenir sur nos modifications. En tout cas, puisque les acteurs ne se sont pas mobilisés, celles-ci les décideront peut-être à le faire !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Maurice Antiste, pour explication de vote.

**M. Maurice Antiste.** J'ai, moi aussi, bien noté les explications fournies par M. le secrétaire d'État. Toutefois, la priorité ayant été donnée à l'amendement n° 65 rectifié, je voudrais l'entendre sur la particularité de mon amendement concernant la desserte de tous les territoires, notamment les territoires insulaires.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

**M. Gérard Longuet.** Je comprends que M. le secrétaire d'État ait le souci de se conformer au droit européen. Étant de conviction européenne et en même temps libéral, je serais vraiment le dernier à lui contester cette obligation.

Toutefois, deux exceptions au moins s'imposeront à l'Union européenne.

Tout d'abord, l'exception d'insularité – je réponds ainsi à M. Antiste. La France dispose d'une singularité, en cela que son territoire s'étend sur les cinq continents et sur plusieurs

océans. On ne dessert pas de la même manière Saint-Pierre-et-Miquelon, Mayotte ou la Guyane et les ports de Rotterdam, Anvers ou Gand. C'est une première réalité.

Ensuite, l'exception de défense. Le devoir national consistant à maintenir un pavillon diversifié répond à une préoccupation légitime de défense et couvre un périmètre très modeste, seulement 5 % du tonnage devant servir d'assiette pour assurer ce maintien d'une flotte diversifiée. Au moment où les problèmes de défense et de sécurité sont cruciaux, il serait malvenu, de la part de l'Union européenne, de refuser à la France de soutenir, à hauteur de 5 % du tonnage de pétrole brut ou de produits raffinés, l'effort de diversification.

C'est cette diversification qui, en cas de crise, permettra d'assurer l'approvisionnement de sites portuaires non accessibles aux très gros porteurs. Certes, ces navires sont beaucoup moins coûteux et beaucoup plus rentables que les petits porteurs, mais nous avons besoin des petits porteurs précisément du fait de notre double singularité : une insularité répartie sur les trois océans et une exception de défense couverte par un pourcentage extrêmement minime du trafic concerné.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

**M. Charles Revet.** Je voterai en faveur de cet amendement ; néanmoins, je pose la question suivante : pour répondre à la préoccupation exprimée par notre collègue M. Antiste, ne pourrait-on pas envisager de sous-amender l'amendement de Mme Des Èsgaulx, si celle-ci en était d'accord, afin de prendre en compte les départements, régions et collectivités d'outre-mer ?

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Il m'est difficile de me prononcer sur une proposition visant à rectifier un amendement qui n'émane pas du Gouvernement...

Je m'en excuse auprès de vous, monsieur Antiste, mais je n'ai pas très bien saisi où pourrait s'insérer une mention spécifique de l'outre-mer dans l'amendement auquel vous faites référence.

**M. Roland Courteau.** Il en est question dans l'objet !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** De fait, je suis bien en peine de vous apporter un élément de réponse.

En revanche, je suis conscient du problème que vous soulevez : effectivement, en vertu du système d'appels d'offres aujourd'hui en vigueur, il n'est pas prévu de répartition géographique, et aucun des amendements déposés, ni la proposition de loi, ni le décret ne répondent à cette préoccupation. Par conséquent, je suis un peu désarmé pour vous répondre, ne voyant pas bien quelle disposition serait susceptible de vous satisfaire.

Cette question pourra éventuellement être abordée ultérieurement, sans compter qu'elle soulève des problèmes juridiques d'une complexité redoutable : si l'on décide d'établir un lien entre les obligations et les territoires, cette règle ne peut pas s'appliquer seulement pour l'outre-mer.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 65 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 12 *ter*, et les amendements n°s 13 et 42 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

### Article 12 *quater*

- ① Le chapitre III du titre II du code des douanes est complété par un article 59 *nonies* ainsi rédigé :
- ② « Art. 59 *nonies*. – Les agents des douanes et les agents placés sous l'autorité du ministre chargé de l'énergie sont autorisés à se communiquer, sur demande ou spontanément, tous les renseignements et documents détenus ou recueillis dans l'exercice de leurs missions relatives aux produits pétroliers. » – *(Adopté.)*

### Article 12 *quinquies*

- ① I. – Au 4° de l'article L. 611-1 du code de la sécurité intérieure, le mot : « extérieures » est supprimé.
- ② II. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ③ 1° Au premier alinéa de l'article L. 5441-1, le mot : « extérieures » est supprimé ;
- ④ 2° L'article L. 5442-1 est ainsi modifié :
- ⑤ a) Au premier alinéa, après les mots : « mer territoriale des États », la fin de l'alinéa est supprimée ;
- ⑥ b) Le deuxième alinéa est supprimé.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 9, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à M. Jean-Pierre Bosino.

**M. Jean-Pierre Bosino.** La commission du développement durable a adopté un amendement du rapporteur visant à renforcer le dispositif voté par les députés, dispositif qui autorise le recours à des sociétés privées de protection des navires dans certaines zones qui seraient exposées à un risque terroriste.

L'article prévoit désormais que ces sociétés peuvent intervenir non seulement en cas de menace terroriste extérieure aux navires, mais aussi en cas de menaces internes. De plus, il supprime la référence à un zonage prédéfini, afin que l'action de ces sociétés privées puisse s'exercer au-delà des eaux territoriales des États.

Sans revenir sur les raisons qui nous avaient conduits à émettre de sérieuses réserves sur le renforcement des prérogatives de sociétés privées dans le cadre de missions de sécurité maritime, nous considérons que la lutte contre le terrorisme, que nous ne sous-estimons pas, surtout en cette période, ne devrait pas relever d'une proposition de loi relative à l'économie de la mer.

Au contraire, les mesures relatives à la sûreté et à la sécurité devraient être soumises, de notre point de vue, à l'avis du Conseil d'État et faire l'objet d'une étude d'impact dans le cadre d'un projet de loi. Il nous semble également important que la commission des lois délivre un avis sur ces questions qui sont tout de même particulièrement graves.

C'est pourquoi, mes chers collègues, nous vous proposons de supprimer cet article.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Mon cher collègue, l'objet de ce texte dépasse de toute façon largement la question de l'économie bleue, et il ne paraît donc pas illégitime d'y traiter des questions relatives à la sécurité en mer face au risque terroriste dans le contexte actuel.

L'article 12 *quinquies*, tel que nous l'avons réécrit en commission, vise à faciliter le recours à des sociétés privées de protection des navires dans un objectif de lutte contre le terrorisme. Ces entreprises pourront ainsi intervenir face à une menace intérieure au bateau, hors de tout zonage prédéfini, et non plus seulement en cas d'attaque extérieure au bateau.

Les navires pourront se doter de services internes de sécurité, comme il en existe dans d'autres types de transport – par exemple, le transport ferroviaire –, de façon très encadrée, puisque les conditions d'exercice de ces sociétés ont été définies de façon précise dans le code de la sécurité intérieure.

Dès lors, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Sur cette question de la sécurité intérieure des navires, trois positions peuvent être adoptées.

Premièrement – c'est la position originelle du Gouvernement –, on peut vouloir élargir les possibilités de recours à des sociétés privées pour assurer la protection des navires, en respectant le principe de zonage. Cette évolution qui, à défaut d'être naturelle, se révèle plutôt pragmatique compte tenu du contexte permet de prendre en compte les situations spécifiques à chaque zone.

Deuxièmement – c'est la position de principe des auteurs de cet amendement –, on peut estimer que la protection intérieure des navires ne peut être assurée par des sociétés privées ou – je ne veux pas dénaturer vos propos, monsieur le sénateur – que cette question ne peut pas être débattue dans le cadre de cette proposition de loi.

Troisièmement – c'est la position de la commission –, on peut estimer que ce recours aux sociétés privées offre en effet de nouvelles possibilités qu'il convient de favoriser le plus largement possible en supprimant tout zonage.

Le Gouvernement étant favorable à cette possibilité de recourir à des sociétés privées, mais en maintenant le zonage à certains espaces prédéfinis, de manière à ce qu'elle soit encadrée, il émet un avis défavorable sur cet amendement.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Pierre Bosino, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Bosino.** J'entends bien les arguments qui ont été avancés, mais permettez-moi d'en revenir à mon observation de départ : on traite de la protection des navires contre le terrorisme dans un texte sur l'économie bleue, de surcroît en offrant la possibilité à des sociétés privées d'intervenir armées sur les navires, avec toutes les dérives et les problèmes qui peuvent s'ensuivre, y compris désormais dans les eaux internationales.

Que l'on discute de la protection des navires contre le terrorisme, pourquoi pas, mais certainement pas dans le cadre de ce texte ! Cette question mérite un minimum d'examen, en particulier par la commission des lois.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 9.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 150, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° Au 4° de l'article L. 611-1, le mot : « extérieures » est supprimé ;

2° Au 4° de l'article L. 617-12-1, après le mot : « application », sont insérées les références : « des I et II ».

II. – Le code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 5441-1, le mot : « extérieures » est supprimé ;

2° L'article L. 5442-1 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. - » ;

b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est également exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans les zones fixées par un arrêté du Premier ministre dans lesquelles les menaces encourues constituent des menaces d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du code pénal. Cet arrêté est pris après avis d'un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères. Ce comité peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.

« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

« Un décret fixe les types de navires éligibles. »

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** S'agissant de la présence d'armes à bord d'un navire privé, je rappelle que la loi de juillet 2014 l'a autorisée afin de faire face aux menaces d'actes de piraterie et que cette solution s'est révélée efficace. Il faut tout de même avoir à l'esprit que ceux qu'on entend protéger avant tout, ce sont les salariés qui travaillent à bord de ces navires ! Sur la base de cette expérience, le texte prévoit donc d'étendre au risque terroriste les mesures de protection prévues pour les actes de piraterie.

Le présent amendement vise à créer une disposition spécifique permettant de recourir à des sociétés privées de protection des navires pour lutter contre les menaces d'actes de terrorisme.

L'emploi de gardes armés sera aussi autorisé pour lutter contre les menaces venant de l'intérieur du navire. Toutefois, les normes professionnelles correspondantes devront être adaptées à ce type de protection, qui est différente de la protection contre les menaces externes au navire.

Cette protection – c'est là que nous avons une divergence avec la commission – ne sera possible, aux termes de cet amendement, que dans certaines zones ou sur certaines lignes pour les navires de passagers.

En effet, la suppression du zonage d'intervention, comme le prévoit le texte issu des travaux de la commission, conduirait potentiellement à ce qu'on trouve, sur toutes les mers du globe, des gardes armés susceptibles de déployer leurs armes à bord des navires. Une telle banalisation pourrait entraîner de graves dangers pour la vie à bord et, surtout, elle serait facteur de dissémination des armes au moment même où cette question se pose dans le monde.

Aujourd'hui, le Gouvernement veut contrôler leur dissémination ; la solution retenue par la commission conduirait à leur généralisation.

De plus, cette démarche pourrait être perçue comme agressive par les différents États riverains : même si ce déploiement n'est pas permis dans les mers territoriales, ces armes seraient déployées relativement près de côtes – à 12 milles.

Aussi, la loi actuelle ne permet de déployer les armes que dans des zones à risques, zones où l'équipage exerce sa vigilance et où leur déploiement est justifié ; c'est ce que prévoit le texte sur la piraterie.

Cette logique est, en outre, conforme à la circulaire de l'Organisation maritime internationale, l'OMI, qui porte recommandations aux États du pavillon s'agissant du recours aux sociétés privées de protection.

C'est pourquoi cet amendement tend à maintenir la notion de zone, qui sera ajustée par voie réglementaire en fonction des secteurs géographiques les plus sensibles. Les dispositions à prendre pour prévenir le risque terroriste et lutter contre celui-ci seront adaptées en conséquence, qu'il s'agisse de la présence éventuelle de forces publiques à bord des navires ou des conditions de contrôle à l'embarquement.

La fiabilité des conditions de contrôle à l'embarquement reste, de mon point de vue, un moyen déterminant pour prévenir ce risque.

Cet objectif est largement partagé, mais veillons là aussi à légiférer efficacement de manière à rendre ces dispositions inattaquables sur le plan juridique. Par ailleurs, ne prenons pas de risque inutile : certains pourraient en effet être tentés de tirer profit de cette généralisation du port d'arme, ce qui pourrait mettre en difficulté les autorités publiques d'aujourd'hui comme de demain.

Les dispositions de l'amendement du Gouvernement répondent à vos attentes et permettent d'éviter tout risque de dérapage. C'est pourquoi elles me paraissent plus raisonnables.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'OMI a effectivement émis des recommandations, mais ce ne sont que des recommandations ! La difficulté est qu'on peut passer d'une zone à l'autre au cours d'un même périple ou d'un même voyage ; or les armes seront de toute façon à bord.

Par cet amendement, le Gouvernement reprend le dispositif que nous avons déjà introduit dans le texte en commission en autorisant les entreprises de protection des navires à intervenir contre toute menace et non plus seulement les menaces extérieures.

En revanche, nous restons en désaccord sur un autre point : l'introduction du zonage. Limiter l'intervention de ces entreprises à des zones prédéfinies en fonction du risque terroriste n'est pas adapté à la réalité de cette menace qui, on le sait, ne comporte pas de frontières.

Le principe même du zonage, tel qu'il était prévu dans la loi de 2014 encadrant cette activité, est discutable : soit le zonage est très ciblé, ce qui lui fait courir le risque d'être connu et donc obsolète, soit il est très large, ce qui en diminue l'intérêt. Notre collègue Alain Richard, rapporteur de la loi de 2014 au nom de la commission des lois, avait d'ailleurs déposé un amendement visant à supprimer ce zonage.

En outre, même si des considérations diplomatiques nous conduisaient à vouloir établir un tel zonage, je ne comprends pas le choix des députés et du Gouvernement de créer un dispositif spécifique pour le risque terroriste.

Je rappelle que l'article L. 5442-1 du code des transports prévoit déjà que les entreprises privées de protection des navires peuvent intervenir « dans des zones fixées par arrêté du Premier ministre en raison des menaces encourues ». Ces termes englobent tous les types de menaces, qu'il s'agisse de la piraterie ou des actes terroristes ; il n'est donc pas nécessaire de créer une disposition spécifique pour la menace terroriste, et encore moins de créer un nouveau comité chargé de se prononcer sur ce zonage.

Pour toutes ces raisons, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Odette Herviaux, pour explication de vote.

**Mme Odette Herviaux.** J'ai encore en mémoire les échanges que nous avons eus lors de l'examen de la loi de 2014, lorsque nous avons débattu de la possibilité d'autoriser des sociétés privées à intervenir à bord des navires.

J'ai surtout en mémoire que nous avons pris des dispositions, afin de limiter cette possibilité aux zones à risques et, surtout, afin d'éviter toute dissémination d'armes à bord des navires.

Autant je trouvais tout à fait logique que les équipages et les passagers des navires pussent se prémunir contre des actes de piraterie, autant je serai volontiers d'accord avec M. le secrétaire d'État quand il nous explique que, pour se prémunir des attaques terroristes, la seule garantie qui vaille, c'est le contrôle exercé avant l'embarquement. À la limite, la présence de gardes armés à bord des navires peut accroître ce risque et, pour ma part, je ne suis pas pour la dissémination des armes.

Monsieur le rapporteur, peut-être les zones ne seront-elles pas forcément adaptées ; néanmoins, je conçois difficilement que des bateaux de transport de passagers aillent naviguer dans ces zones à risques.

Peut-être pourrions-nous nous inspirer des garanties que nous avons prévues dans le cadre de la lutte contre la piraterie, à savoir l'obligation de placer les armes dans un endroit fermé à clef dont seul le capitaine peut autoriser l'ouverture.

Mes chers collègues, imaginez un acte terroriste à bord d'un navire de transport de passagers : je ne suis pas certaine que la réponse proposée par la commission soit adaptée. Bien entendu, je suis contre la suppression du zonage, lequel a le mérite d'encadrer cette possibilité de recourir à des gardes armés, possibilité qui, plus globalement, je dois le dire, me pose problème.

C'est pourquoi je soutiens l'amendement du Gouvernement.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Pierre Bosino, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Bosino.** Je souscris aux propos de Mme Herviaux. Comme nous l'avons expliqué tout à l'heure, plus il y a d'armes à bord du navire, plus le risque s'accroît.

Les mesures de lutte contre la piraterie avaient été adoptées dans le cadre d'un texte spécifique ; dans le cas présent, on a tout de même du mal à comprendre que cette question de la lutte contre le terrorisme soit débattue à l'occasion de l'examen d'un texte sur l'économie de la mer, alors qu'elle aurait dû l'être dans d'autres circonstances.

Cela étant, l'amendement présenté par le Gouvernement est un moindre mal, qui vise à réintroduire le zonage, afin d'éviter la présence sur les navires de gardes armés en tout lieu et à tout moment.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Pierre Vial, pour explication de vote.

**M. Jean-Pierre Vial.** La question posée au travers de l'amendement de Mme Didier est loin d'avoir fait l'unanimité, mais elle présente à mon sens le mérite d'avoir levé un coin du voile, comme notre débat le montre bien.

Monsieur le secrétaire d'État, dans votre démonstration, l'argument qui m'a le plus convaincu est celui qui consiste à fonder le dispositif de votre amendement sur les dispositions internationales pour tenter de lui donner une assise juridique solide.

Malheureusement, comme l'a souligné M. le rapporteur, un bateau est fait pour circuler. Or, en délimitant des périmètres, on agit par rapport à une réglementation et à une situation donnée qui, dans les circonstances que nous connaissons, évoluent en permanence, sans tenir compte du fait que, au-delà des périmètres en question, les passagers peuvent très bien monter sur le bâtiment dans une zone tout à fait sécurisée pour se retrouver ensuite dans une zone où règne l'insécurité la plus totale.

Ce n'est pas en ma qualité de membre de la commission des lois que j'ai été sensible à l'amendement tout à l'heure, mais eu égard au contexte actuel : nous sortons en effet d'une période où nous avons examiné de nombreux textes sécuritaires. Ces derniers jours, nous discutons du texte sur le terrorisme, et nous voyons bien que, dans ce domaine, les sujets abordés demandent un encadrement extrêmement précis pour que, sur le plan juridique, les dispositions adoptées soient cohérentes.

Très sincèrement, le débat que nous venons d'avoir sur ces deux amendements successifs me plonge dans la plus grande perplexité, car, en voulant armer des bâtiments, on risque de se retrouver dans une situation juridique très inconfortable.

C'est la raison pour laquelle je m'abstiendrai sur le vote de cet amendement. Il serait judicieux qu'un tel dispositif puisse être examiné ultérieurement, notamment par la commission des lois.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Gérard Longuet, pour explication de vote.

**M. Gérard Longuet.** Pour les mêmes raisons que mon excellent collègue Jean-Pierre Vial, je m'abstiendrai. Cette proposition de loi ne devrait pas faire l'objet d'un recours devant le Conseil constitutionnel, mais, si tel était le cas, nous serions sans doute frappés ici du grief de cavalier législatif.

Certes, il faut que les navires circulent en toute sécurité, mais la sécurité est un domaine qui relève de la commission des lois, dont l'organisation et la jurisprudence se distinguent assez largement de l'économie de la mer. Si la mer n'est pas sûre, il n'y a pas d'économie, je suis complètement d'accord avec vous ; mais la sûreté est un métier à part, différent des métiers de la mer.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 150.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant de la commission.

Je rappelle que l'avis de la commission est défavorable.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

*(Le scrutin a lieu.)*

**Mme la présidente.** Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

*(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)*

**Mme la présidente.** Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 187 :

Nombre de votants .....	343
Nombre de suffrages exprimés .....	309
Pour l'adoption .....	124
Contre .....	185

Le Sénat n'a pas adopté.

Je mets aux voix l'article 12 *quinquies*.

*(L'article 12 quinquies est adopté.)*

#### Article 12 *sexies* A (nouveau)

- ① Après le premier alinéa de l'article L. 5421-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Le transporteur peut refuser l'embarquement de toute personne qui s'oppose à l'inspection visuelle ou à la fouille de ses bagages ou à la réalisation de palpations de sécurité, ainsi que de toute personne qui contrevient à des dispositions dont l'inobservation est susceptible soit de compromettre la sécurité des personnes soit de troubler l'ordre public. » – *(Adopté.)*

#### Article 12 *sexies*

- ① L'article L. 232-7 du code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :
- ② 1° Le II est ainsi modifié :
- ③ a) À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et les deux occurrences du mot : « vols » sont remplacées par le mot : « déplacements » ;
- ④ b) Au deuxième alinéa, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » ;
- ⑤ c) Au dernier alinéa, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;



- ⑥ 2° Au III, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;
- ⑦ 3° Au V, après le mot : « aérien », sont insérés les mots : « ou maritime » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire » ;
- ⑧ 4° À la seconde phrase du VI, après le mot : « aériens », sont insérés les mots : « et maritimes » et, après le mot : « aéronef », sont insérés les mots : « ou d'un navire ». – (Adopté.)

#### Article additionnel après l'article 12 *sexies*

Mme la présidente. L'amendement n° 145 rectifié, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 12 *sexies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° L'article L. 232-4 est ainsi modifié :

a) Au troisième alinéa, les mots : « maritimes et » sont supprimés ;

b) Après le troisième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour la mise en œuvre des traitements mentionnés aux articles L. 232-1 et L. 232-2, les transporteurs maritimes sont tenus de recueillir et de transmettre aux services du ministère de l'intérieur les données relatives aux passagers mentionnées au paragraphe 3.1.2. de l'annexe VI du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes.

« Ils sont également tenus de communiquer aux services mentionnés au quatrième alinéa les données mentionnées au 3° de l'article L. 232-1 autres que celles mentionnées au quatrième alinéa du présent article lorsqu'ils les détiennent. » ;

2° La seconde phrase du premier alinéa du II de l'article L. 232-7 est complétée par les mots : « pour les transporteurs aériens et celles mentionnées au quatrième alinéa du même article L. 232-4 pour les transporteurs maritimes ».

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

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État*. Cet amendement est défendu, madame la présidente.

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

M. Didier Mandelli, *rapporteur*. Favorable, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 145 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 12 *sexies*.

#### Article 12 *septies*

- ① Le code des transports est ainsi modifié :

- ② 1° Le 1° de l'article L. 4000-3 est ainsi rédigé :

- ③ « 1° Bateau : toute construction flottante destinée à la navigation intérieure et à la navigation entre le premier obstacle à la navigation des navires et la limite transversale de la mer ; »

- ④ 2° L'article L. 4200-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- ⑤ « Sauf dispositions contraires, les titres I<sup>er</sup> à III du présent livre sont également applicables à la navigation à l'aval de la limite transversale de la mer prévue par l'article L. 4251-1. » ;

- ⑥ 3° L'article L. 4251-1 est ainsi rédigé :

- ⑦ « Art. L. 4251-1. – I. – La navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer est limitée à l'accès aux installations de stationnement établies dans des zones maritimes situées à proximité de cette limite.

- ⑧ « II. – Les zones de navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer ainsi que les dispositions relatives à la police de la navigation sont définies par voie réglementaire.

- ⑨ « III. – Les articles L. 5241-5, L. 5241-6, L. 5241-7-1, L. 5243-4, L. 5321-1, L. 5332-6, L. 5334-3, L. 5334-12, L. 5334-13, L. 5336-12 et L. 5336-14 sont applicables aux bateaux naviguant à l'aval de la limite transversale de la mer. » ;

- ⑩ 4° Le II de l'article L. 5241-1 est ainsi rédigé :

- ⑪ « II. – Sauf dans les conditions prévues à l'article L. 4251-1, les bateaux ne peuvent naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer. » ;

- ⑫ 5° Au début du chapitre II du titre IV du livre II de la cinquième partie, est insérée une section 1 A ainsi rédigée :

« Section 1 A

#### « Dispositions générales

- ⑬ « Art. L. 5242-1 A. – Les infractions et les peines prévues au présent chapitre sont applicables aux personnes embarquées sur un bateau muni d'un titre de navigation intérieure lorsqu'il pratique la navigation maritime en aval de la limite transversale de la mer. » ;

- ⑭ 6° L'article L. 5242-6-6 est abrogé.

Mme la présidente. L'amendement n° 128, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 5

Après le mot :

livre

insérer les références :

et les articles L. 4272-1, L. 4274-2, L. 4274-3 et L. 4274-5 à L. 4274-18

II. – Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

III. – Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 9

Supprimer les références :

L. 5241-5, L. 5241-6, L. 5241-7-1, L. 5243-4

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement vise à clarifier le dispositif autorisant la navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires, à l'aval de la limite transversale de la mer.

**Mme la présidente.** Le sous-amendement n° 144, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Amendement n° 128, alinéa 13

Compléter cet alinéa par les références :

, L. 5321-1, L. 5332-6

La parole est à M. le secrétaire d'État, pour présenter ce sous-amendement et pour donner l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 128.

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** L'amendement n° 128 tend à ajuster la rédaction de l'article autorisant la navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer. Nous proposons, au travers de ce sous-amendement, d'ajouter deux articles à la liste que l'amendement précité vise à supprimer à l'alinéa 9 de l'article 12 *septies*.

L'article L. 5321-1 relatif aux droits de ports ne doit pas s'appliquer, en vertu de ce sous-amendement, aux bateaux fluviaux. En effet, l'accès de bateaux fluviaux aux ports maritimes est marginal, et la volonté du Gouvernement est d'aider ce mode de transport à se développer pour favoriser le report modal de la route vers le fluvial. Cette démarche sent le vécu administratif, puisqu'il s'agit de situations auxquelles nous sommes confrontés ! En fonction de l'évolution du trafic de bateaux fluviaux dans les ports maritimes, le Gouvernement pourra étudier une évolution de la réglementation à ce sujet.

Par ailleurs, l'article L. 5332-6 est issu de certaines dispositions de la convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Il correspond à des engagements internationaux pour garantir la sûreté liée à des navires qui font du commerce international et sont amenés à faire halte dans des ports de différents pays. Il n'est donc pas pertinent en l'espèce.

Telles sont les deux précisions que le Gouvernement souhaite apporter à l'amendement n° 128, sur lequel, par ailleurs, il émet un avis favorable.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission sur le sous-amendement n° 144 ?

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Concernant le droit de port prévu à l'article L. 5321-1 du code des transports, notre rédaction ouvre la possibilité d'exiger un tel droit, mais ne le rend pas obligatoire. Par ailleurs, s'il devait y avoir de plus en plus de bateaux stationnant dans les ports, il semble logique qu'ils soient aussi assujettis à ce droit de port comme le sont les navires.

Si je lis bien l'objet de votre sous-amendement, monsieur le secrétaire d'État, le Gouvernement lui-même envisage déjà une évolution réglementaire en ce sens en cas d'évolution du trafic. Dans ce cas, autant le prévoir tout de suite dans la loi, encore une fois sans le rendre obligatoire.

Sur le deuxième point, l'article L. 5332-6 prévoit un droit de visite des navires situés dans la zone de sûreté portuaire, pour des raisons de sécurité et en particulier pour assurer préventivement la sûreté des opérations portuaires.

J'ai du mal à comprendre pourquoi on n'étendrait pas ce droit de visite aux bateaux situés dans les mêmes zones qui peuvent aussi constituer un risque dans ce domaine. Même si la convention internationale que vous citez ne nous l'impose pas, nous pouvons choisir d'avoir une exigence maximale en matière de sûreté portuaire.

La commission émet donc un avis défavorable sur ce sous-amendement.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 144.

*(Le sous-amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 128.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 12 *septies*, modifié.

*(L'article 12 septies est adopté.)*

#### Article 12 *octies*

- ① Au début du chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, il est inséré un article L. 5332-1 A ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 5332-1 A. – L'autorité portuaire fait réaliser une évaluation de la sûreté du port par un organisme habilité à cet effet par l'autorité administrative.
- ③ « L'exploitant d'une installation portuaire figurant sur une liste établie par l'autorité administrative fait réaliser une évaluation de la sûreté de l'installation portuaire par un organisme habilité à cet effet par l'autorité administrative.
- ④ « Ces évaluations sont approuvées par l'autorité administrative. Elles sont renouvelées tous les cinq ans. »

**Mme la présidente.** L'amendement n° 119, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Au début du chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, il est inséré un article L. 5332-1... ainsi rédigé :

« Art. L. 5332-1... – En vue de définir les mesures de sûreté portuaire à mettre en œuvre, l'autorité administrative réalise des évaluations de la sûreté portuaire définies à l'annexe I de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports et des évaluations de sûreté des installations portuaires prévues par le règlement (CE) n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. Lorsque l'élaboration de l'évaluation nécessite d'avoir recours à un organisme habilité au titre de l'article L. 5332-7, les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires sont à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires. Ces évaluations sont approuvées par l'autorité administrative. Elles sont renouvelées tous les cinq ans. »

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Le texte voté par la commission s'écarte de la rédaction du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, ou ISPS, prescrit par le règlement européen n° 725/2004 au sujet des évaluations de sûreté, notion par ailleurs non explicitée jusqu'ici par la loi.

Ce règlement souligne le rôle premier de l'État dans la réalisation des évaluations et n'impose pas de façon systématique le recours à un organisme de sûreté habilité, comme le prévoit le texte voté.

L'aide éventuelle de ces organismes peut être requise pour leur expertise ou pour éviter les dépassements récurrents des délais, objets de nombreux constats de retard lors des inspections européennes. Il manque au dispositif une rédaction précisant sans ambiguïté qui doit financer les études constitutives des évaluations de sûreté lorsqu'il est fait appel aux services d'OSH.

Ces éléments conduisent à demander le remplacement du texte de la commission par le présent amendement, qui vise à intégrer explicitement les références européennes.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission a émis un avis défavorable sur cette réécriture de l'article, car certains points mériteraient encore d'être éclaircis et précisés : en particulier, si c'est l'autorité portuaire qui finance le recours à un organisme de sûreté habilité, ne doit-elle pas être en mesure de choisir cet organisme ?

Il conviendrait d'adopter une position plus claire sur le mécanisme proposé : soit l'État veut garder la main sur ces évaluations, et il les finance ; soit il veut transférer cette charge aux autorités portuaires, mais, dans ce cas, il leur en confie la responsabilité. Le fait que les évaluations resteront, *in fine*, approuvées par l'État permettra de garantir le respect de la réglementation européenne.

La commission émet donc un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 119.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 12 *octies*.

*(L'article 12 octies est adopté.)*

#### **Article 12 nonies (Non modifié)**

À l'article L. 5332-1 du code des transports, le mot : « contiguës » est supprimé. – *(Adopté.)*

#### **Article 12 decies (Non modifié)**

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5332-2 est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ③ « Ce droit de visite peut également s'exercer sur tout navire à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté. » ;
- ④ 2° À la fin du premier alinéa de l'article L. 5332-6, les mots : « se trouvant dans ces mêmes zones » sont supprimés.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 10, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** Le présent article fait partie de l'ensemble des mesures insérées lors de l'examen du texte en séance publique à l'Assemblée nationale et qui n'ont fait l'objet d'aucune discussion.

Plus précisément, le présent article étend le droit de visite des officiers de police judiciaire, des agents des douanes et des agents agréés pour cette tâche, aujourd'hui limité aux zones d'accès restreint des ports, aux navires, personnes, bagages, marchandises et véhicules se trouvant embarqués à bord des navires à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté.

Si nous pouvons comprendre la justification liée à un meilleur contrôle au sein des zones de sûreté, nous avons été particulièrement surpris de la teneur des débats à l'Assemblée nationale.

Ainsi, le rapporteur s'est exprimé en ces termes pour justifier l'adoption de ce dispositif : « Cet amendement porte sur la sûreté portuaire qui constitue aujourd'hui un vrai sujet, notamment à Calais. » Alors que nous connaissons la situation particulière dans cette ville, qui est liée à la présence des migrants, nous sommes dubitatifs sur les finalités réelles de cette disposition. S'agit-il d'organiser plus largement la chasse aux migrants, y compris sur les ports, ou bien est-ce une mesure de sécurité ?

Mes chers collègues, pour éviter les amalgames, nous vous proposons la suppression de cette mesure.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement tend à supprimer l'extension du droit de visite des forces de l'ordre et des agents de sûreté aux navires situés à l'intérieur de la zone de sûreté portuaire, alors que ce droit est aujourd'hui limité aux zones d'accès restreint.

Il s'agit d'une mesure utile en termes de sécurité, sur laquelle nous ne pouvons faire l'impasse ; je ne ferai même pas mention de l'actualité, car, à Calais comme ailleurs, aucun amalgame n'est possible à ce sujet.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Défavorable, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 10.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 12 *decies*.

*(L'article 12 decies est adopté.)*

#### **Article 12 undecies**

- ① Le chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est complété par un article L. 5332-8 ainsi rédigé :
- ② « Art. L. 5332-8. – L'accès permanent aux zones d'accès restreint définies à l'article L. 5332-2 est réservé aux personnes individuellement désignées et dûment habilitées par le représentant de l'État dans le département, à l'issue d'une enquête administrative.

- ③ « Les agents chargés des missions de sûreté définies à l'article L. 5332-4 sont titulaires d'un agrément individuel délivré par le représentant de l'État dans le département, à l'issue d'une enquête administrative.
- ④ « L'enquête administrative précise si le comportement de la personne donne des raisons sérieuses de penser qu'elle est susceptible, à l'occasion de ses fonctions, de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre publics.
- ⑤ « Elle peut donner lieu à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire et de traitements automatisés de données à caractère personnel relevant de l'article 26 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, à l'exception des fichiers d'identification.
- ⑥ « L'habilitation ou l'agrément peut être retiré après une nouvelle enquête administrative, si cette enquête démontre que le comportement de la personne donne des raisons sérieuses de penser qu'elle est susceptible, à l'occasion de ses fonctions, de commettre un acte portant gravement atteinte à la sécurité ou à l'ordre publics. »

**Mme la présidente.** L'amendement n° 11, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** Outre les remarques de méthode, identiques à la défense des précédents amendements de suppression, nous contestons le fond de cette mesure nouvelle, insérée par l'adoption d'un amendement du rapporteur à l'Assemblée nationale – c'est la même technique que celle qui a été utilisée pour l'amendement précédent.

Cet article donne en effet une base légale à l'usage des fichiers utiles à la prévention du terrorisme dans le domaine de la sûreté portuaire, pour les agents de sûreté des ports et des installations portuaires, pour les organismes de sûreté habilités et leurs experts, ainsi que pour les agents chargés des visites de sûreté et pour les personnes sollicitant un titre de circulation permanent dans les zones d'accès restreint.

Vous le savez, nous considérons systématiquement que la création de fichiers porte atteinte aux libertés individuelles. Dans tous les cas, cet article aurait dû faire l'objet de consultations diverses, afin d'examiner la portée concrète de cette disposition en matière d'atteintes aux libertés individuelles – situations qui peuvent parfois se justifier.

Par ailleurs, nous avons été alertés sur le fait que d'autres problèmes se posaient en matière d'habilitation pour les zones d'accès restreint. En effet, les organisations syndicales nous ont indiqué qu'elles éprouvaient beaucoup de difficultés à obtenir ces habilitations, qui sont toujours refusées, en contradiction totale avec les conventions de l'Organisation internationale du travail, l'OIT.

C'est pourquoi nous vous proposons la suppression de cet article.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Les procédures de criblage détaillées dans le présent article sont de fait déjà mises en œuvre, puisque les habilitations et agréments individuels concernés sont aujourd'hui régis par la partie réglementaire du code. Leur inscription dans la loi répond à la volonté

d'autoriser la consultation des fichiers relatifs à la prévention du terrorisme lorsqu'une enquête administrative est menée, ce qui est conforme à l'objectif visé.

Dès lors, l'avis de la commission est défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Défavorable, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 11.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 12 *undecies*.

*(L'article 12 undecies est adopté.)*

### Article 12 duodecies

① La section 1 du chapitre VI du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est complétée par un article L. 5336-1-1 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 5336-1-1.* – Les dispositions de l'article L. 171-8 du code de l'environnement sont applicables en cas de méconnaissance des dispositions des articles L. 5332-4, L. 5332-5 ou L. 5332-8. » – *(Adopté.)*

### Article 12 terdecies

① Le chapitre VI du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

② 1° *(Supprimé)* ;

③ 2° À l'article L. 5336-10, après le mot : « puni », sont insérés les mots : « de six mois d'emprisonnement et ».

**Mme la présidente.** L'amendement n° 12, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** L'article 12 *terdecies* modifie l'article L. 5336-10 du code des transports, afin d'aggraver la sanction pénale pour la personne qui s'introduirait ou tenterait de s'introduire sans autorisation dans une zone d'accès restreint de la zone portuaire.

Ces zones sont délimitées par arrêté de l'autorité administrative à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté, aux fins d'assurer préventivement la sûreté du transport maritime et les opérations portuaires qui s'y rattachent. En l'état actuel du droit, l'infraction est punie d'une amende de 3 750 euros.

Cette disposition, issue comme les précédentes d'un amendement du rapporteur adopté en séance publique à l'Assemblée nationale, a été justifiée par le nécessaire alignement sur le dispositif de lutte contre les intrusions dans les zones d'accès réservé ferroviaires, et plus particulièrement par la coexistence entre la ZAR portuaire et la ZAR ferroviaire de Calais, liée à la présence du tunnel sous la Manche.

Nous considérons que la commission des lois aurait dû être saisie d'une telle disposition et aurions aimé un travail plus fourni sur ce sujet.

C'est pourquoi, mes chers collègues, nous vous demandons de supprimer cet article.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'amende aujourd'hui applicable en cas d'intrusion dans une zone d'accès restreint sans autorisation, à Calais comme ailleurs, n'apparaît pas suffisamment dissuasive. Il est donc utile de prévoir une peine d'emprisonnement, déjà applicable d'ailleurs pour des infractions similaires dans le domaine du transport ferroviaire.

L'avis de la commission est défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Défavorable !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** De toute façon, ce n'est pas une amende de 3 750 euros qui va aujourd'hui arrêter un migrant qui a envie de passer les frontières, et encore moins un terroriste ! Soyons donc raisonnables : cette mesure ne sert à rien !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 12. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 12 *terdecies*. *(L'article 12 terdecies est adopté.)*

#### Article additionnel après l'article 12 *terdecies*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 126, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 12 *terdecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 5211-3 du code des transports, il est inséré un article L. 5211-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 5211-3-... Pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent, à toute heure, accéder à bord et procéder à une fouille de sûreté de tout navire ou de tout autre engin flottant, à l'exception des navires de guerre étrangers et des autres navires d'État étrangers utilisés à des fins non commerciales, se trouvant soit dans les eaux intérieures, soit dans la mer territoriale et se dirigeant ou ayant déclaré son intention de se diriger vers un port français ou vers les eaux intérieures.

« Cette fouille de sûreté est opérée avec l'accord du capitaine, ou de son représentant, ou, à défaut, sur instructions du procureur de la République communiquées par tous moyens.

« Est considérée comme le capitaine la personne qui exerce, de droit ou de fait, le commandement ou la conduite du navire ou de l'engin flottant.

« Dans l'attente des instructions du procureur de la République, le navire ou l'engin flottant peut être immobilisé pour une durée qui ne peut excéder une heure.

« La fouille de sûreté se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant. Elle comprend l'inspection des extérieurs ainsi que des cales, des soutes et des locaux, à l'exception des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, aux fins de

rechercher des matériels, armes ou explosifs visés aux articles L. 317-7 et L. 317-8 du code de la sécurité intérieure et à l'article L. 2353-4 du code de la défense.

« Le navire ou l'engin flottant ne peut être immobilisé que le temps strictement nécessaire au déroulement de la fouille de sûreté.

« L'officier de police judiciaire responsable de la fouille de sûreté rend compte du déroulement des opérations au procureur de la République, au représentant de l'État en mer ainsi qu'au préfet de département du port de destination. Il informe sans délai le procureur de la République de toute infraction constatée. »

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Cet amendement vise à permettre aux officiers et agents de police judiciaire de procéder, dans le cadre de la police administrative, à la fouille de sûreté d'un navire ou d'une embarcation.

Ce dispositif est conforme à la convention des Nations unies sur le droit de la mer. En effet, les eaux intérieures sont pleinement assimilées au territoire national. Pour la mer territoriale, l'article 19 de la convention instaure le principe du droit de passage inoffensif. Toutefois, le 2 de l'article 25 de la convention autorise un État côtier à prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission d'un navire dans ses eaux intérieures ou dans une installation portuaire.

La fouille de sûreté consiste en une opération préventive mettant en œuvre une fouille, non destructrice, de l'intérieur et de l'extérieur du navire ou de l'engin flottant en vue de rechercher des matériels, des armes ou des explosifs prohibés sur le territoire national par le code de la sécurité intérieure ou le code de la défense. Les opérations portuaires se déroulant jour et nuit, la fouille de sûreté peut être opérée à toute heure.

Les modalités d'exécution de la fouille de sûreté sont précisées dans un décret en Conseil d'État.

Ce dispositif reprend les principes édictés dans l'article 78-2-4 du code de procédure pénal pour la visite des véhicules. Cependant, compte tenu de la plus grande difficulté à établir une liaison entre la mer et la terre, le délai d'immobilisation est doublé pour permettre l'acheminement des instructions du procureur de la République.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement tend à améliorer la prévention en matière de sûreté des navires. La commission y est donc favorable.

**M. Charles Revet.** Très bien !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 126. *(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 12 *terdecies*.

#### Article 12 *quaterdecies* (nouveau)

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 5763-1 est ainsi modifié :

- ③ a) Au premier alinéa, les références : « L. 5332-1 » et « L. 5332-7 » sont remplacées respectivement par les références : « L. 5332-1 A » et « L. 5332-8 » et après la référence : « L. 5336-1 », il est inséré la référence : « L. 5336-1-1 » ;
- ④ b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « Pour l'application de l'article L. 5332-8, les mots : "dans le département" sont remplacés par les mots : "en Nouvelle-Calédonie" » ;
- ⑥ 2° L'article L. 5773-1 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au premier alinéa, les références : « L. 5332-1 » et « L. 5332-7 » sont remplacées respectivement par les références : « L. 5332-1 A » et « L. 5332-8 » et après la référence : « L. 5336-1 », il est inséré la référence : « L. 5336-1-1 » ;
- ⑧ b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Pour l'application de l'article L. 5332-8, les mots : "dans le département" sont remplacés par les mots : "en Polynésie française" » ;
- ⑩ 3° L'article L. 5783-1 est ainsi modifié :
- ⑪ a) Au premier alinéa, les références : « L. 5332-1 » et « L. 5332-7 » sont remplacées respectivement par les références : « L. 5332-1 A » et « L. 5332-8 » et après la référence : « L. 5336-1 », il est inséré la référence : « L. 5336-1-1 » ;
- ⑫ b) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑬ « Pour l'application de l'article L. 5332-8, les mots : "dans le département" sont remplacés par les mots : "à Wallis-et-Futuna" ».

**Mme la présidente.** L'amendement n° 152, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Supprimer cet article.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** L'article 12 *quaterdecies* tend à étendre à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie Française et à Wallis-et-Futuna les dispositions introduites par les articles 12 *octies*, 12 *nonies*, 12 *decies*, 12 *undecies* et 12 *terdecies*, relatifs à la sûreté portuaire.

Le Gouvernement propose de corriger ces rédactions au travers de son amendement n° 146 rectifié *ter*, visant à insérer un article additionnel après l'article 22 *sexies*. Il convient, par conséquent, de supprimer l'article 12 *quaterdecies*.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission a émis un avis favorable, dans la mesure où les dispositions de l'article 12 *quaterdecies* sont reprises dans un amendement du Gouvernement déposé à la fin du texte et sur lequel nous émettrons également un avis favorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 152.

(L'amendement est adopté.)

**Mme la présidente.** En conséquence, l'article 12 *quaterdecies* est supprimé.

### Article additionnel après l'article 12 *quaterdecies*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 43 rectifié, présenté par MM. Revet, Mayet, César, Vaspart, P. Leroy et Houel, Mme Lamure et MM. Trillard et D. Laurent, est ainsi libellé :

Après l'article 12 *quaterdecies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 1222-1 du code des transports, après le mot : « terrestre », sont insérés les mots : « et maritime ».

La parole est à M. Charles Revet.

**M. Charles Revet.** Le code des transports prévoit un service minimum de transport pour assurer la continuité du service en cas de perturbation du trafic.

Toutefois, le service minimum ne s'applique que pour le transport public terrestre de passagers. Afin de garantir le principe constitutionnel d'égalité, il convient de l'étendre au transport maritime de passagers. En effet, en vertu de ce principe et des principes de liberté d'aller et venir, d'accès aux services publics, de liberté du travail, de liberté du commerce et de l'industrie, il convient d'assurer la continuité du service public de transport en mer comme à terre.

Cette extension prend tout son sens lorsqu'il s'agit d'assurer la desserte des îles.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Sur le fond, nous ne pouvons que souscrire à votre proposition, mon cher collègue.

En revanche, sur la forme, l'amendement est problématique. Il vise à étendre les dispositions prévues en matière de transport terrestre au transport maritime, ce qui n'est pas possible. La loi de 2012 n'était elle-même pas un copié-collé de la loi de 2007 : toutes les dispositions avaient été réécrites et adaptées aux spécificités du secteur aérien.

**M. Roger Karoutchi.** Eh oui !

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il aurait mieux valu se référer au contenu de la proposition de loi de Laurent Marcangeli qui avait été examinée en octobre 2013 par l'Assemblée nationale et qui prévoyait des mécanismes spécifiques aux transports maritimes pour la prévention des conflits, la mise en place de dessertes prioritaires et l'information des usagers.

La commission s'en remet donc à la sagesse de Haute Assemblée.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Le débat sur la possibilité d'étendre le service minimum n'est pas nouveau. Il a eu lieu un certain nombre de fois, dans toutes les configurations politiques d'ailleurs, tant il est ancien. Le Sénat a refusé chaque fois de l'étendre au secteur maritime.

J'ajoute, monsieur Revet, que, si votre amendement était voté, nous rencontrerions une petite difficulté au regard d'un texte important pour votre assemblée : l'article L. 1 du code du travail, qui est issu de la loi Larcher...

Vous ne pouvez pas imposer une réforme dans le domaine des relations du travail, et c'est une bonne chose. Avant de prendre une initiative qui touche aux rapports sociaux, vous

devez saisir les partenaires sociaux. Proposer par amendement des dispositions dont ils n'ont pas été saisis est la démarche exactement inverse !

C'est en tout cas contraire à la règle, et pas à n'importe quelle règle, puisque, je le répète, c'est le premier article du code du travail qui la pose. Il me semble qu'il vaut mieux respecter les principes, surtout qu'il s'agit d'un texte adopté sur l'initiative d'une majorité que vous souteniez. C'était d'ailleurs l'une des bonnes choses qu'elle avait faites. Je vous engage à respecter le travail que vous aviez réalisé alors.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

**M. Roger Karoutchi.** J'espère que notre collègue Charles Revet va maintenir son amendement, car, naturellement, je voterai en sa faveur.

M. le secrétaire d'État en appelle à chaque fois aux grands principes.

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Ce n'est pas un principe, c'est une règle !

**M. Roger Karoutchi.** Dans cette assemblée, d'ailleurs, c'est devenu permanent : on en appelle sans cesse aux grands principes, aux grands textes... Toutefois, monsieur le secrétaire d'État, comme je ne suis pas totalement étranger à la loi qui a institué le service minimum dans les transports terrestres, je dois vous dire que j'apprécierai beaucoup qu'elle soit appliquée.

En effet, c'est bien cela le vrai sujet, désormais. On vote des lois. Les services publics les appliquent ou ne les appliquent pas, les sanctions étant très faibles, pour ne pas dire inexistantes. En conséquence, je comprends que l'on se pose la question de savoir pourquoi étendre le service minimum dans le transport maritime entre les îles si on ne le met déjà pas en pratique dans les transports terrestres. On légifère beaucoup, on n'applique pas grand-chose et ensuite on se demande pourquoi on est là. Ne nous posons pas trop de questions et appliquons les lois !

Je veux bien admettre qu'étendre le service minimum au transport maritime nécessiterait de travailler plus, mais franchement, monsieur le secrétaire d'État, à voir comment le service minimum est pratiqué dans les transports terrestres, je me dis que nous sommes très loin d'une application des textes.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je veux m'inscrire en faux, totalement en faux, par rapport aux propos que je viens d'entendre, qui sont graves.

Monsieur Karoutchi, soyez attentif au fait que parfois, et c'est à l'honneur de notre République, les majorités successives respectent les lois adoptées précédemment. Or le texte sur le service minimum dans les transports est l'un de ceux qui ont été adoptés par la précédente majorité et qui n'ont jamais été remis en cause. Je l'avais combattu au moment de son examen et je n'ai pas voté en sa faveur, mais, à partir du moment où le Conseil constitutionnel l'a validé et où il est promulgué, il s'applique. Et jamais François Hollande, y compris pendant la campagne présidentielle, n'a émis l'idée de le remettre en cause.

Il faut faire attention, monsieur Karoutchi : il y a des gens dont le fonds de commerce est de dire que les lois ne servent à rien.

**M. Roland Courteau.** Exactement !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** En outre, ce texte est appliqué à la lettre !

**M. Roger Karoutchi.** Oh non !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je vous défie de nous donner des exemples précis du contraire.

**M. Roger Karoutchi.** Je vous les enverrai !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Dans ce cas, je les rendrai publics !

Nous avons aujourd'hui la responsabilité du fonctionnement des pouvoirs publics. Vous l'avez eue hier et vous l'aurez probablement de nouveau un jour. Je trouve donc grave que vous proposiez aujourd'hui une telle démarche.

Je le répète, ce que vous dites n'est pas vrai. La loi sur le dialogue social et la continuité du service dans les transports terrestres réguliers de voyageurs est mise en œuvre au maximum de ce qu'elle permet. Elle ne correspond peut-être pas à l'idée contenue dans son titre – là était peut-être d'ailleurs le problème –, mais elle est appliquée telle quelle. Elle l'était de 2008 à 2012, et elle n'est pas appliquée de manière différente depuis 2012.

Je m'inscris donc complètement en faux, je le répète, par rapport à vos propos, monsieur Karoutchi, et j'attends avec intérêt vos exemples : je les rendrai publics et je vous répondrai !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 43 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 12 *quaterdecies*.

## TITRE II

### SOUTENIR LES PÊCHES MARITIMES ET LES CULTURES MARINES

#### Article additionnel avant l'article 13

**Mme la présidente.** L'amendement n° 57, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Avant l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet chaque année au Parlement, qui les rend publiques, les données de subventionnement public du secteur de la pêche, afin d'optimiser l'allocation des fonds publics selon les objectifs des trois piliers du développement durable et d'améliorer la gouvernance ainsi que la performance socio-économique et écologique du secteur de la pêche en France.

La parole est à M. Joël Labbé.

**M. Joël Labbé.** Cet amendement vise à y voir plus clair sur les aides au secteur de la pêche. Le sujet est sensible, et ce qui pose problème, ce n'est pas que ce secteur soit subventionné – il l'est nécessairement –, mais plutôt le manque de transparence dans l'allocation des subventions.

Si l'on souhaite favoriser une pêche durable et créatrice d'emploi, il est pourtant nécessaire de pouvoir orienter les aides au secteur de la pêche. Or cette réorientation n'est possible que si l'on dispose d'un panorama général des subventions accordées.

Il y a quelques années, la Cour des comptes nous avait alertés dans un rapport, qui n'a pas été rendu public, sur les dérives des fonds publics alloués à la pêche. La Cour avait notamment émis trois critiques.

Premièrement, les aides consenties ne sont pas cohérentes au regard des objectifs de développement durable. Elles ont accru la capacité de pêche et ont donc imposé une pression excessive sur les stocks de poissons.

Deuxièmement, les aides ne sont pas centralisées, et il n'est pas possible d'avoir une image claire de toutes les aides accordées.

Troisièmement, enfin, la Cour des comptes pointe du doigt le fait que les subventions sont « supérieures au chiffre d'affaires si on inclut les aides à la protection sociale ».

Notre amendement a donc pour objet de rendre publiques, sans les remettre en cause, les subventions accordées par l'État à ce secteur.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques.** Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, je prends le relais de M. Mandelli, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable ayant délégué au fond à la commission des affaires économiques les articles 13 à 18.

L'amendement n° 57 vise à prévoir que le Gouvernement remet chaque année au Parlement un rapport sur les subventions reçues par le secteur de la pêche.

Les subventions au secteur de la pêche maritime font déjà l'objet de chiffrages ponctuels grâce à différents travaux, comme le rapport *Les Aides publiques dommageables à la biodiversité* de 2011, dit « rapport Sainteny », du Centre d'analyse stratégique, ou encore le rapport de 2010 de la Cour des comptes sur les aides publiques au secteur de la pêche entre 2000 et 2009, qui n'a pas fait l'objet d'une publication officielle.

Dans ce dernier rapport, la Cour des comptes examinait des dispositifs qui ont depuis lors disparu : les aides à la modernisation des navires, qui existaient dans le cadre de l'ancien Fonds européen pour la pêche, le FEP, ou encore le dispositif du Fonds de prévention des aléas de la pêche, le FPAP, mis en place pour compenser la hausse du prix des carburants.

Nous disposons aussi des données sur les aides au secteur de la pêche dans le cadre des rapports d'exécution du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, le FEAMP, et dans le cadre des documents budgétaires. En tant que rapporteur pour avis sur les crédits de la pêche, j'avais d'ailleurs dû moi-même me livrer chaque année à une analyse non seulement des crédits budgétaires, mais aussi des aides fiscales spécialement orientées sur la pêche maritime professionnelle.

L'information n'est donc pas cachée. Elle existe, et il nous suffit d'aller la chercher. Un rapport supplémentaire au Parlement ne paraît donc pas indispensable.

Je le regrette, monsieur Labbé, mais l'avis est défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je suis très ennuyé par cet amendement, dont les dispositions reviennent chaque fois qu'il y a un débat sur cette thématique, accréditant l'idée qu'il existe une suspicion, de la part de parlementaires, sur le contrôle des fonds publics qui financent la pêche. C'est en tout cas une lecture que l'on peut en faire, et je ne trouve pas cela acceptable. Tout est public et transparent ! Tous les ans, nous débattons des crédits de la pêche, et je réponds aux questionnaires.

J'ajoute qu'une grande partie de la politique de la pêche est contrôlée par Bruxelles. On peut être pour ou contre, mais aussi bien le FEP que le FEAMP sont transparents.

Dans tous les cas, monsieur Labbé, vous n'êtes pas en mesure de donner un exemple de financement qui serait suspect ou à propos duquel vous vous interrogeriez. Vous présentez les choses de manière générale.

Vous avez eu l'honnêteté de dire, en citant le rapport de la Cour des comptes, que le montant surprenant des subventions par rapport au chiffre d'affaires incluait la compensation des déficits de financement de la protection sociale. Faites le même raisonnement pour l'agriculture : vous verrez à quels chiffres vous arriverez, tout cela parce qu'il y a un déséquilibre démographique !

Dans un secteur qui compte 20 000 actifs aujourd'hui, alors qu'il y en avait 40 000 voilà vingt ans, pareille démonstration n'a pas de sens. Le nombre des cotisants est, par définition, moins important, et cela pour des raisons liées à l'évolution de la vie économique.

Je suis chaque fois très inquiet de voir cet amendement réapparaître. Il faut que vous compreniez qu'il y a des gens dont la pêche est le métier et qui vivent cela comme une agression inutile ! S'il y avait des précisions à donner, nous serions prêts à les fournir, et il est normal que le Gouvernement réponde à un parlementaire. Toutefois, cette approche générale de suspicion en nourrit une autre, selon laquelle certains seraient contre la pêche par principe, ce qui est faux.

Pour éviter de nourrir cette autre suspicion, dans l'intérêt aussi de la suite de nos débats et pour permettre le dialogue nécessaire, je vous invite donc, monsieur le sénateur, à retirer cet amendement.

**Mme Odette Herviaux.** Très bien !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Michel Raison, pour explication de vote.

**M. Michel Raison.** J'adhère complètement aux propos de M. le secrétaire d'État.

D'une façon générale, c'est une maladie de la transparence excessive qui nous touche actuellement. Nous devons faire preuve de plus de prudence : jeter en pâture des chiffres sans les expliquer peut être très dangereux.

M. le secrétaire d'État a parlé des aides à l'agriculture et de la compensation des déficits sociaux dus aux déséquilibres démographiques. Les aides qui sont versées aux pêcheurs et aux agriculteurs, et dans d'autres secteurs d'activité aussi, sont du chiffre d'affaires. Lorsque ce n'est pas expliqué, cela peut



être très mal interprété par des citoyens qui eux-mêmes souffrent pour d'autres raisons, soit parce qu'ils n'ont pas d'emploi, soit parce qu'ils ont de très faibles salaires.

Il faut donc faire preuve de prudence à l'égard de cet excès de transparence sans explication et sans pédagogie, sachant que la pédagogie vis-à-vis de l'ensemble de la population n'est pas possible dans ce genre de domaine.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roger Karoutchi, pour explication de vote.

**M. Roger Karoutchi.** Je suis par nature plutôt opposé au fait de demander sur chaque sujet au Gouvernement un rapport supplémentaire. Pour dire les choses sincèrement, à droite comme à gauche, nous nous sommes tous vu demander des rapports que nous n'avons jamais remis parce que, au bout du compte, il y en a tellement que nous n'y arrivons pas.

**M. Charles Revet.** Personne ne les lit !

**M. Roger Karoutchi.** Et en effet, personne ne les lit, mon cher collègue.

**M. Roland Courteau.** Ce n'est pas sûr !

**M. Roger Karoutchi.** Tout cela n'a donc pas beaucoup de sens.

En revanche, monsieur le secrétaire d'État, je n'avais pas compris comme vous l'amendement de mon collègue écologiste. J'avais compris qu'il demandait comment étaient réorientées les subventions publiques par rapport au développement durable, plutôt que des précisions sur l'ensemble des subventions publiques accordées au secteur de la pêche. Si votre interprétation est la bonne, je voterai bien entendu contre l'amendement.

Monsieur le secrétaire d'État, je veux aussi vous dire - je vous adresserai un courrier plus tard -, que, tout à l'heure, je ne mettais absolument pas en cause le Gouvernement.

**Mme la présidente.** Monsieur Labbé, l'amendement n° 57 est-il maintenu ?

**M. Joël Labbé.** Monsieur le secrétaire d'État, vous me soupçonnez d'être soupçonneux... Tel n'est pas, mais pas du tout mon propos !

Du reste, monsieur Karoutchi, ce n'est pas un rapport que nous demandons ; nous voulons disposer d'un panorama de l'ensemble des données portant sur les aides. De fait, la Cour des comptes a mis au jour que les aides consenties ne sont pas cohérentes au regard des objectifs de développement durable, qu'elles ont accru les capacités de pêche et, donc, imposé une pression excessive sur les stocks de poissons. Je n'invente rien !

Loin de nous l'idée de montrer du doigt les pêcheurs. Vous pensez bien que, en tant que sénateur breton, je les connais et les côtoie. Je les respecte, comme les agriculteurs dont M. le secrétaire d'État a parlé, mais je maintiens que nous avons besoin d'un panorama des aides allouées, non pas pour jeter la suspicion sur quiconque, mais pour assurer la transparence.

J'avais imaginé, je dois dire, que cet amendement ne soulèverait aucune difficulté, dans la mesure où il vise à assurer la plus grande transparence et, peut-être, à donner les explications nécessaires, pour que, précisément, il n'y ait pas de suspicion ; de notre point de vue, il s'agit aussi, au besoin, de réorienter les aides.

Je me vois donc dans l'obligation de maintenir cet amendement.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 57.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

### Article 13 (Non modifié)

- ① I. – *(Supprimé)*
- ② II. – L'article L. 2 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- ③ 1° A Les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières des pêches maritimes, de l'aquaculture et des activités halioalimentaires » ;
- ④ 1° La dernière occurrence du mot : « et » est remplacée par les mots : « , le développement de leur valeur ajoutée, » ;
- ⑤ 2° Après le mot : « qualité », sont insérés les mots : « , le renforcement de la place de ces filières sur le marché national et de la capacité exportatrice de la France » ;
- ⑥ 3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑦ « Cette politique vise à soutenir le revenu, à développer l'emploi et à améliorer la qualité de vie des pêcheurs, des aquaculteurs et des salariés de ces filières ainsi qu'à soutenir la recherche, l'innovation et le développement, en particulier dans la filière aquacole. »

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roland Courteau, sur l'article.

**M. Roland Courteau.** L'article 13 de la proposition de loi renforce la place de l'aquaculture dans le livre du code rural et de la pêche maritime relatif aux objectifs généraux de la politique en faveur de l'agriculture, de l'alimentation et de la pêche maritime.

Force est de constater que la France aquacole, après avoir été à la pointe de la pisciculture mondiale dans les années 1970-1980, reste aujourd'hui en devenir. En effet, la production piscicole plafonne dans notre pays depuis de nombreuses années, alors que, dans le monde, la pisciculture a pris son envol, devenant une activité parmi les plus attractives en termes de revenu, d'emploi et d'offre alimentaire.

Résultat : cette filière contribue au déficit du commerce extérieur de la France à hauteur de plus de 3 milliards d'euros par an, et nous sommes contraints d'importer une grande part du poisson que nous consommons.

**M. Charles Revet.** Eh oui !

**M. Roland Courteau.** Pourtant, notre pays dispose du deuxième domaine maritime au monde...

**M. Charles Revet.** Du premier !

**M. Roland Courteau.** ... en termes de superficie et peut compter sur des compétences reconnues dans le monde entier ; songeons à nos professionnels, à nos chercheurs et à nos jeunes bien formés.

En vérité, le faible développement de l'aquaculture marine, les productions de moules et d'huitres exceptées, est surprenant. Figurez-vous qu'aucune ferme piscicole n'a été créée en France au cours des vingt dernières années !

C'est pourquoi l'objectif de cette proposition de loi, plus particulièrement de son article 13, est d'encourager le développement de l'aquaculture, notamment à travers une reconnaissance accrue de son importance dans le code rural et de la pêche maritime. La mention dans le code de l'apport du secteur aquacole à l'économie confèrera à celui-ci une

meilleure visibilité ; il faut mesurer qu'elle répond à une forte attente des professionnels d'un secteur qui aspire à être mieux reconnu.

Plus précisément, l'article 13 complète l'article L. 2 du code rural et de la pêche maritime pour y insérer une finalité relative au revenu des agriculteurs par le développement de leur valeur ajoutée et une autre relative au renforcement des filières sur le marché national et sur le marché mondial.

J'apprécie que notre politique en faveur de la pêche et de l'aquaculture vise désormais à soutenir le revenu des producteurs et à développer l'emploi, ainsi qu'à soutenir la recherche, le développement et l'innovation.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 13.

*(L'article 13 est adopté.)*

### Article additionnel après l'article 13

**Mme la présidente.** L'amendement n° 58, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 432-2 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende le fait, pour une ferme aquacole, de rejeter des effluents chimiques et organiques portant atteinte à la qualité du milieu aquatique et aux populations d'espèce qui y vivent. »

La parole est à M. Joël Labbé.

**M. Joël Labbé.** Si le développement de l'aquaculture est une solution pour répondre aux besoins en produits de la mer, il doit se faire dans le respect de règles strictes visant à prévenir la pollution du milieu marin.

Pour l'instant, la France n'est pas touchée par la pollution liée aux fermes aquacoles. Il ne faudrait pas qu'elle se trouve un jour dans une situation comparable à celle, fréquemment évoquée, dans laquelle la production de saumon a placé la Norvège !

N'oublions pas que les côtes sont des espaces où se déroulent de nombreuses activités souvent concurrentes – tourisme, pêche, préservation de la biodiversité – et qu'une activité ne doit pas porter préjudice à une autre. Or les rejets d'une exploitation aquacole peuvent être nombreux et massifs : résidus d'alimentation artificielle, antibiotiques, produits phytosanitaires, entre autres substances.

Un autre risque existe : la fuite d'espèces marines, parfois génétiquement transformées, qui pourraient porter atteinte aux espèces sauvages.

Cet amendement vise à prévenir ces dangers en instaurant un système d'amende en cas de trouble au milieu naturel.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** C'est le point de vue de la commission que je défends – que les choses soient claires entre nous... *(Sourires.)*

**Mme la présidente.** Vous êtes dans votre rôle, monsieur le rapporteur !

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Je m'efforcerai donc d'être le plus objectif possible.

L'article L. 432-2 du code de l'environnement punit de deux ans d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende le fait de déverser dans les cours d'eau « des substances quelconques dont l'action ou les réactions ont détruit le poisson ou nuï à sa nutrition ». Le présent amendement vise à sanctionner de la même manière le rejet par les fermes aquacoles d'effluents chimiques ou organiques portant atteinte à la qualité du milieu aquatique.

Les fermes aquatiques sont des installations classées pour la protection de l'environnement, des ICPE. À ce titre, elles sont soumises à un régime de contrôle administratif et peuvent être mises en demeure en cas de non-conformité, voire subir un arrêté de fermeture. L'article L. 514-11 du code de l'environnement prévoit déjà des sanctions sévères à l'encontre d'un exploitant ne se conformant pas à une mise en demeure : deux ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende.

Instaurer de multiples régimes de sanction pénale risquerait de créer de la confusion.

Par ailleurs, tel qu'il est rédigé, cet amendement vise à interdire tout rejet « portant atteinte à la qualité du milieu aquatique ». Une interprétation stricte de cette formulation pourrait conduire à sanctionner toute installation aquacole produisant des rejets, même minimes, puisque l'atteinte au milieu nécessaire à la constitution de l'infraction n'est pas qualifiée. On en viendrait alors à sanctionner pénalement les exploitants d'installations aquacoles qui disposent d'une autorisation et fonctionnent conformément à celle-ci, puisque l'infraction pourrait être constituée par toute atteinte, même mineure et très localisée. De fait, on serait conduit à interdire toute ferme aquacole en milieu ouvert, même quand elle dispose d'une autorisation au titre du régime des ICPE !

Dans ces conditions, la commission des affaires économiques a émis un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Même avis défavorable, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Monsieur Labbé, l'amendement n° 58 est-il maintenu ?

**M. Joël Labbé.** Pour cet amendement, j'entends l'argument avancé par M. le rapporteur, mon cher collègue Michel Le Scouarnec, en ce qui concerne l'absence d'évaluation de l'atteinte à la qualité du milieu aquatique. Pour un peu, on finirait par penser que je suis opposé à toutes les activités maritimes, ce qui n'est pas du tout le cas, comme vous l'aurez compris, je l'espère !

Je retire donc l'amendement, compte tenu du flou dans sa rédaction.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 58 est retiré.

### Article 14

① Le même code est ainsi modifié :

② 1° Le I de l'article L. 653-2 est complété par un 4° ainsi rédigé :

- ③ « 4° Les règles applicables à la reproduction et à l'amélioration génétique des ressources conchylicoles. » ;
- ④ 2° (*Supprimé*)
- ⑤ 3° L'article L. 640-1 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Au troisième alinéa, après le mot : « halieutiques », il est inséré le mot : « aquacoles » ;
- ⑦ b) (*Supprimé*)
- ⑧ c) Au dernier alinéa, après le mot : « agricoles », il est inséré le mot : « aquacoles ». – (*Adopté.*)

#### Articles additionnels après l'article 14

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 15, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les captures, ciblées ou accessoires, et la commercialisation des espèces considérées comme menacées d'extinction sont interdites.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** En 2014, l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation rapportait que près de 90 % des stocks de poissons sauvages étaient pleinement exploités ou surexploités ; en Europe, 40 % des stocks sont surexploités, mais la situation est beaucoup plus sévère dans certaines régions, par exemple en Méditerranée, où 90 % des stocks environ sont en mauvaise santé.

**M. Roland Courteau.** Exactement !

**Mme Évelyne Didier.** En juin 2015, l'Union internationale pour la conservation de la nature, l'UICN, une référence en la matière, a publié la première liste rouge exhaustive des stocks de poissons menacés dans les eaux européennes. Il ressort de cette analyse qu'environ 10 % des stocks européens de poissons sont menacés d'épuisement ; c'est le cas en particulier des stocks de deux espèces sur les trois ciblées par les chalutiers européens opérant en eaux profondes au large de l'Écosse : la lingue bleue et le grenadier de roche.

Afin de s'assurer du caractère durable de nos pêcheries, il est essentiel de préserver les espèces qui risquent de disparaître, celles qui figurent sur la liste rouge de l'UICN, en interdisant leur pêche.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 59, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les captures, ciblées ou accessoires, et la commercialisation des espèces classées dans les catégories « en danger critique » et « en danger » de la liste rouge mondiale des espèces menacées, établie selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature, sont interdites.

La parole est à M. Joël Labbé.

**M. Joël Labbé.** Cet amendement est quasi identique à celui que Mme Didier vient de défendre excellemment.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** L'amendement n° 15 vise à instaurer dans le droit français le principe d'interdiction des captures et de la commercialisation des espèces menacées d'extinction. Si l'on ne peut qu'être d'accord avec ce principe, plusieurs arguments ne plaident pas en faveur de l'adoption de cet amendement.

D'abord, l'évaluation de la ressource et la détermination du droit de pêche sont opérées au niveau européen en visant le rendement maximal durable, le RMD. L'interdiction de pêcher existe déjà au niveau européen pour certaines espèces. Ainsi, les règlements européens interdisent désormais de pêcher et de commercialiser le requin-taupe, une espèce considérée comme en danger en Atlantique Nord. Interdire dans le droit national ce qui est déjà interdit par le droit européen n'apporterait pas grand-chose.

Ensuite, la réforme de la politique commune de la pêche consiste à obliger les pêcheurs à débarquer toutes leurs prises, y compris les accessoires, ce qui doit permettre un meilleur contrôle de celles-ci. Par ailleurs, des mesures sont prises depuis plusieurs années en matière de taille des filets et d'adaptation des engins de pêche pour éviter ces prises accessoires et améliorer la sélectivité des pêches maritimes.

L'interdiction des prises accessoires d'espèces non ciblées est difficile, voire impossible à appliquer de manière stricte : il faudrait interdire toute pêche pour être certain de ne prendre aucun risque...

Pour ces raisons, je demande à Mme Didier de bien vouloir retirer son amendement ; s'il est maintenu, la commission y sera défavorable. La position de la commission est évidemment identique à l'égard de l'amendement n° 59.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** La préservation du patrimoine biologique est évidemment un impératif majeur des politiques environnementales, auquel correspond notamment l'objectif de restaurer et de protéger les espèces menacées.

L'article L. 411-1 du code de l'environnement prévoit, dans la lignée des dispositions internationales et européennes, une protection stricte des espèces dont les listes sont fixées par des arrêtés ministériels : il est interdit de capturer, de transporter, de perturber intentionnellement ou de commercialiser ces espèces. Ces protections s'étendent aux habitats des espèces concernées et les manquements aux règles sont déjà réprimés par des sanctions pénales.

S'il s'agit d'inclure dans cette protection des espèces commerciales de poisson, cette mesure relève de la politique commune de la pêche, définie au niveau européen. Au demeurant, plusieurs espèces dont la liste figure dans le règlement annuel fixant les totaux admissibles de captures et les quotas sont déjà interdites de pêche ; je pense en particulier à certaines espèces de raies et de requins. Ces décisions ne sont pas prises par les pays européens seuls, mais après avis du Conseil international pour l'exploration de la mer, le CIEM.

En ce qui concerne l'état des stocks dans l'Union européenne, j'entends beaucoup d'appréciations qui ne sont pas justes, parce qu'elles ne sont pas rationnelles. Si

l'exposé des motifs des deux amendements fait mention d'un chiffre connu et transparent, puisqu'il est issu d'une communication publique de la Commission européenne – en 2013, dans les eaux européennes de l'Atlantique, 39 % des stocks dont nous connaissons le rendement maximal durable étaient surexploités, ce qui veut dire que 61 % ne l'étaient pas –, certains articles de presse ne m'ont pas paru aussi justes de ce point de vue-là.

Or il faut entrer dans le détail de la terminologie et de la méthode scientifique d'évaluation afin de pouvoir formuler une appréciation. Certains stocks sont soumis à un RMD : on en a connaissance, ce qui autorise les appréciations. D'autres espèces, qui n'ont pas le même régime, font l'objet d'une discussion. Il n'est pas scientifiquement rationnel d'affirmer que toutes les espèces qui ne sont pas au RMD sont dans une situation difficile (*Mme Odette Herviaux opine.*), comme l'a fait une association, à laquelle la presse a emboîté le pas, avançant un chiffre de 18 % en ce qui concerne la langoustine. Tout cela n'est pas raisonnable !

La politique commune de la pêche, à laquelle les professionnels ont adhéré, est une réussite sur le plan de la régulation du marché comme de la protection des espèces. Il me semble, d'ailleurs, que nous devrions tous la présenter comme un succès, ainsi que les professionnels s'y sont engagés. Si l'on établit certaines comparaisons avec l'agriculture, on peut penser que l'on est plutôt sur la bonne voie, et qu'il faut continuer ainsi !

Tout indique aujourd'hui qu'il faut poursuivre la mise en œuvre de cette politique. Or la proposition d'interdire la pêche des espèces menacées, outre qu'elle suppose de faire revenir au niveau national un engagement commun, ce qui n'est guère conforme à vos convictions plutôt pro-européennes, monsieur Labbé, ne me paraît pas acceptable. Je demande donc aux auteurs des amendements de les retirer ; s'ils sont maintenus, j'y serai défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Odette Herviaux, pour explication de vote.

**Mme Odette Herviaux.** Je ne sais pas si nos collègues vont obtempérer et retirer leurs amendements. Je tiens simplement à dire que je souscris entièrement à l'analyse de M. le rapporteur et de M. le secrétaire d'État.

Il convient, en effet, de bien préciser que, lorsque l'on considère les stocks renseignés pour le rendement maximal durable, on obtient le chiffre dont M. le secrétaire d'État a fait état. Bien sûr, comme toujours, on voit le verre à moitié plein ou à moitié vide. Toujours est-il que faire un amalgame avec ce que l'on ne connaît pas scientifiquement et au sujet duquel on ne dispose d'aucun chiffre ne permet pas d'affirmer qu'une très grande quantité de poissons est en difficulté dans les eaux européennes.

Par ailleurs, l'interdiction que souhaitent instaurer les auteurs des amendements devrait relever de la politique commune de la pêche menée au niveau européen ; il me semble difficile d'aller plus loin en faisant valoir des exigences particulières.

À la vérité, le vrai enjeu me paraît être le développement de la lutte contre la pêche illégale. J'en veux pour preuve ce qui s'est passé en Asie du Sud-Est et, dernièrement, en Argentine : on y a pris des mesures draconiennes, et parfois même un peu musclées, contre les braconniers, ce qui est très bien.

L'Europe a accompli des efforts considérables pour permettre à nos pêcheurs d'exercer leur activité de manière tout à fait responsable et conforme à l'esprit du développement durable. Il n'est donc pas opportun d'en rajouter dans ce domaine-là !

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roland Courteau, pour explication de vote.

**M. Roland Courteau.** L'état actuel des stocks en mauvaise santé est-il la conséquence de la surexploitation des espèces ? Je ne le sais pas. Ce dont en revanche je suis sûr, c'est que cette situation a d'autres causes. Je pense en particulier aux pollutions, qui sont lourdes de conséquences. Je reviendrai sur cette question lors de l'examen de l'article 18, notamment en ce qui concerne la mer Méditerranée.

**Mme la présidente.** Madame Didier, l'amendement n° 15 est-il maintenu ?

**Mme Évelyne Didier.** J'entends les arguments qui ont été exposés par M. le secrétaire d'État et par M. Courteau, avec qui je suis tout à fait d'accord pour souligner que la situation actuelle a des causes multiples.

Simplement, je ne crois pas que l'UICN soit une institution fantaisiste. Ceux qui y travaillent ont une expertise utile, sur laquelle il est bon de s'appuyer. Lorsqu'ils disent que certaines espèces sont en danger, j'ai tendance à les croire, parce que ce sont des gens sérieux.

Toujours est-il que, en effet, c'est au niveau européen que les décisions se prennent. Pour ne pas alourdir inutilement la proposition de loi, je retire l'amendement, madame la présidente.

**M. Joël Labbé.** Je retire également le mien, madame la présidente !

**Mme la présidente.** Les amendements n° 15 et 59 sont retirés.

### Article 15

- ① Le livre IX du même code est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa de l'article L. 911-1 est remplacé par trois alinéas ainsi rédigés :
- ③ « Sont soumis au présent livre :
- ④ « 1° L'exercice de la pêche maritime, c'est-à-dire la capture des animaux et la récolte des végétaux marins, en mer, sur l'estran et dans la partie des fleuves, rivières, étangs et canaux où les eaux sont salées ;
- ⑤ « 2° L'exercice de l'aquaculture, c'est-à-dire la conchyliculture, la pisciculture, les élevages marins et les autres cultures marines, qui constituent des activités d'exploitation du cycle biologique d'espèces aquatiques, végétales ou animales. Ces activités d'exploitation comprennent notamment le captage, l'élevage, la finition, la purification, l'entreposage, le conditionnement, l'expédition ou la première mise en marché des produits. » ;
- ⑥ 2° L'article L. 911-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au 1°, les mots : « dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté que » sont remplacés par les mots : « sur l'estran que dans ses eaux sous juridiction ou souveraineté et » ;
- ⑧ b) À la fin du 2°, les mots : « la filière » sont remplacés par les mots : « les filières des pêches maritimes, de l'aquaculture marine et des activités halioalimentaires » ;

- 9) c) Au 3°, les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » et le mot : « comprend » est remplacé par le mot : « comprennent » ;
- 10) d) Au 5°, les mots : « d'une flotte adaptée » sont remplacés par les mots : « des flottes des pêches maritimes et de l'aquaculture adaptées » et les mots : « de la filière » sont remplacés par les mots : « des filières » ;
- 11) e) Au 6°, après le mot : « notamment », sont insérés les mots : « les activités d'aquaculture marine en mer et à terre, en facilitant l'implantation de sites aquacoles à proximité du littoral, en facilitant le pompage et l'acheminement d'eau de mer sur ces sites et » ;
- 12) 3° Après le II de l'article L. 912-4, il est inséré un II *bis* ainsi rédigé :
- 13) « II *bis*. – Les membres des conseils du comité national, des comités régionaux et des comités départementaux et interdépartementaux sont âgés de moins de soixante-cinq ans à la date de leur élection ou de leur désignation. » ;
- 14) 4° et 5° (*Supprimés*)
- 15) 5° *bis* Le premier alinéa de l'article L. 923-1-1 est complété par une phrase ainsi rédigée :
- 16) « Ces schémas recensent également les possibilités d'installation de fermes aquacoles en milieu fermé. » ;
- 17) 6° L'article L. 931-2 est ainsi modifié :
- 18) a) À la première phrase, les mots : « à responsabilité limitée » sont remplacés par les mots : « de capitaux » et le taux : « 100 % » est remplacé par le taux : « au moins 51 % » ;
- 19) b) (*Supprimé*)
- 20) c) Après les mots : « société est », la fin de la même phrase est remplacée par trois alinéas ainsi rédigés :
- 21) « 1° Soit totalement propriétaire ou copropriétaire majoritaire, y compris suite à une opération de financement participatif et de mobilisation de l'épargne locale ;
- 22) « 1° *bis* Soit copropriétaire avec un armement coopératif agréé dans le cadre d'une accession progressive à la propriété dans un délai qui ne peut excéder quinze ans ;
- 23) « 2° Soit exploitante. » ;
- 24) d) La seconde phrase est supprimée ;
- 25) e) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- 26) « Pour l'application du présent article, les parts détenues par les ascendants, les descendants ou les conjoints des marins pêcheurs sont assimilées à celles détenues par ces derniers. » ;
- 27) 7° (*Supprimé*)
- 28) 8° Le chapitre VI du titre IV est complété par un article L. 946-8 ainsi rédigé :
- 29) « Art. L. 946-8. – Les organisations de producteurs mentionnées à l'article L. 912-11 peuvent, en application de l'article L. 912-12-1 :
- 30) « 1° Infliger une sanction pécuniaire dont le montant ne peut excéder le chiffre d'affaires de l'expédition maritime au cours de laquelle les manquements aux règles de gestion durable des sous-quotas ont été constatés ;
- 31) « 2° Suspendre ou retirer les autorisations de pêche qu'elles délivrent en application de l'avant-dernier alinéa de l'article L. 921-2.
- 32) « Les adhérents intéressés sont avisés au préalable des faits relevés à leur encontre et des sanctions qu'ils encourrent, ainsi que du délai dont ils disposent pour faire valoir leurs observations.
- 33) « La sanction pécuniaire, la suspension ou le retrait des autorisations de pêche ne peuvent être prononcés au-delà d'un délai d'un an à compter de la date de constatation des faits.
- 34) « En cas de carence de l'organisation de producteurs, l'autorité administrative peut se substituer à celle-ci dans son pouvoir de sanction en exerçant les pouvoirs prévus à l'article L. 946-1. »
- Mme la présidente.** L'amendement n° 18 rectifié, présenté par M. D. Laurent, Mmes Imbert et Des Esgaulx, MM. Milon, Chasseing, Morisset, Revet, Longuet, Lefèvre, Vaspart, Cornu, Vasselle, Houel et Gremillet, Mme Morhet-Richaud, M. Mouiller, Mme Canayer, M. A. Marc, Mme Giudicelli et MM. César, Commeinhes, J.C. Leroy, Bouchet, Laménie et B. Fournier, est ainsi libellé :
- Alinéa 5
- Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :
- Les élevages marins ne recouvrent pas les élevages de mollusques et autres produits de cultures marines.
- La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.
- Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** La référence aux élevages marins pour le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins, le CNPME, complexifie la compréhension et la séparation des domaines de compétences propres de cette instance et du Comité national de la conchyliculture, le CNC. Cet amendement vise à mieux distinguer les compétences des deux organismes en précisant que « les élevages marins ne recouvrent pas les élevages de mollusques et autres produits de cultures marines ».
- Il n'existe pas de conflit entre ces deux organismes, il s'agit seulement de bien définir qui est qui et qui fait quoi.
- Le CNPME est chargé de la pêche, activité qui ne donne lieu à aucune ambiguïté, mais également des élevages marins. Or il est essentiellement chargé des élevages de crevettes.
- Le Comité national de la conchyliculture, lui, s'attache à l'élevage des coquillages, c'est-à-dire les huîtres, les moules et les palourdes. Le CNPME, pour faire court, s'occupe de la cueillette et le CNC de l'élevage. Il n'y a donc pas de conflit. Le CNPME peut ainsi avoir à connaître de coquillages à travers la pêche à pied, mais pas de coquillages élevés.
- C'est la raison pour laquelle cet amendement vise à introduire cette précision, laquelle est importante, car nous sommes un des rares pays de l'Union européenne avec cette spécificité en matière, notamment, de conchyliculture.
- Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?
- M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** C'est le sujet qui a donné lieu aux plus longues discussions en commission des affaires économiques.
- Cet amendement vise à préciser la définition des élevages marins au sein du code rural et de la pêche maritime. Il s'agit d'en exclure les mollusques et autres produits de cultures

marines. L'objectif poursuivi consiste à définir une frontière étanche entre les compétences du Comité national de la conchyliculture et celles du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins.

En commission, j'ai exprimé mes doutes sur cet amendement, estimant que la rédaction proposée pourrait conduire à obscurcir plutôt qu'à clarifier la mission du CNPMM vis-à-vis de l'aquaculture marine, dans la mesure où il jouit déjà d'une compétence générale en matière de pêche et d'aquaculture.

La rédaction actuelle du code rural et de la pêche maritime indique que la compétence du CNPMM s'efface là où celle du Comité national de la conchyliculture commence. Il importe que la nouvelle définition des élevages marins ne conduise pas, par exemple, à exclure des compétences du CNPMM l'algoculture, un domaine dans lequel il agit déjà.

Après un court débat, la commission a cependant émis un avis favorable,...

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Heureusement !

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** ... mais je reste personnellement réservé quant à cet amendement et à la définition du rôle de chacun qu'il tend à établir.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Les domaines de compétence du Comité national des pêches maritimes et des élevages marins, d'une part, et du Comité national de la conchyliculture, d'autre part, sont bien définis par le code rural et de la pêche maritime.

L'alinéa issu de la discussion à l'Assemblée nationale a pour objet de préciser la définition de l'aquaculture, qui relève, en fonction des cas, du Comité national de la conchyliculture ou du comité interprofessionnel de la pisciculture et du Comité national des pêches, au titre des élevages marins.

Les élevages de mollusques ne sont pas des élevages marins, je suis d'accord. En revanche, une difficulté pourrait surgir au sujet de la notion, contenue dans l'amendement, d'« autres produits de cultures marines ». En effet, la récolte des végétaux marins relève des comités des pêches.

L'amendement proposé tend donc à introduire une confusion entre plusieurs termes très proches, sauf à vouloir s'engager dans des transferts de compétences entre les comités, je pense notamment à l'algoculture. La récolte des algues est une activité importante et en développement, répandue dans certains départements, comme le Finistère.

À ce stade, le Gouvernement ne souhaite pas s'engager dans cette voie sans que toutes les parties prenantes concernées se soient mises d'accord sur une nouvelle répartition des compétences, qui serait une conséquence de l'adoption de cet amendement.

Par ailleurs, je considère qu'une étude d'impact doit être menée sur cette précision sémantique. Les présidents respectifs de ces deux organismes échangent sur le sujet, j'ignore s'ils sont parvenus à un accord, mais la discussion est en cours.

Il ne me semble pas que nous disposions aujourd'hui de l'ensemble des éléments pour mesurer les conséquences de cet amendement. J'en demande donc le retrait ; à défaut, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Odette Herviaux, pour explication de vote.

**Mme Odette Herviaux.** Je me range à l'avis de M. le secrétaire d'État, puisque, dans mon département comme dans ma région, les deux représentants du CNPMM et du Comité national de la conchyliculture travaillent main dans la main sur l'ensemble des questions.

Il me semble inconcevable que nous définissions ainsi, au détour du chemin, sans avoir mené d'analyse préalable, ce qui dépend des uns ou des autres. Il n'existe pas, en principe, de définition légale de tout cela.

Je me refuse à croire que, derrière cette proposition, se dissimulent des particularismes liés aux futures cotisations volontaires des uns et des autres, mais il est à mon sens dérangeant de séparer ainsi des activités d'une manière quelque peu aléatoire, sans avoir anticipé et sans avoir discuté avec les acteurs de la nécessité de cette mesure.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Annick Billon, pour explication de vote.

**Mme Annick Billon.** Au départ, je pensais voter contre cet amendement. J'ai bien entendu les arguments de M. le rapporteur et, en effet, je tiens à signaler que les professionnels de la pêche s'inquiètent d'un tel amendement, qui tend à préciser la notion d'élevages marins, laquelle a une acception très large, puisqu'elle désigne en termes génériques toute production en mer.

La notion d'aquaculture marine recouvre, quant à elle, l'élevage de coquillages, la conchyliculture, l'élevage de poissons, la pisciculture marine et, moins connue, la culture des algues ou algoculture.

Les comités des pêches maritimes et des élevages marins sont compétents, comme leur nom l'indique, en matière d'élevages marins en général, selon le code rural et de la pêche maritime. Le même code précise que le Comité national de la conchyliculture est compétent en matière de conchyliculture.

La compétence du CNC paraît donc suffisamment claire, toutefois, j'ai bien entendu l'argumentaire de Mme Des Esgaulx et je vais voter en faveur de cet amendement.

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Je ne comprends pas !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, pour explication de vote.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Je suis une élue de terrain, ...

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Nous aussi !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** ... je vis sur le bassin d'Arcachon, où je rencontre tous les jours des professionnels. On sait bien ce que recouvre l'élevage marin, et cela n'a rien à voir avec ce dont je parle. Concernant le Comité national de la conchyliculture, monsieur le secrétaire d'État, les comités de cultures marines sur les ports ostréicoles s'occupent bien de cultures marines, et pas d'autre chose !

Vous vous livrez à de la sémantique sans tenir compte de la réalité de ce qui se passe aujourd'hui. Il n'y a pas de conflit entre ces deux organismes, mais, franchement, l'administration cherche à compliquer la situation et refuse de tenir compte de la réalité. Cela m'inquiète !

Je maintiens donc cet amendement et je demande à mes collègues de le soutenir.

**M. Roger Karoutchi.** Je vais le faire... parce que je n'ai rien compris ! (*Sourires.*)

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Que les choses soient claires : si un accord était intervenu, comme le laisse penser votre dernière phrase, madame la sénatrice, le Gouvernement s'y serait rallié !

**Mme Odette Herviaux.** Il n'y en a pas !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** C'est bien parce que ce n'est pas le cas qu'il ne me semble pas être du ressort de la représentation nationale de trancher cette question aujourd'hui.

Il n'y a pas à ce jour d'accord entre les professionnels, mais une discussion qui se poursuit.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** C'est pourtant comme cela que les choses se passent dans la réalité !

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Vous avez semblé dire qu'il s'agissait d'homologuer un accord, ce n'est pas le cas, il n'y en a pas. Il me paraît donc difficile aujourd'hui de prendre position, je souhaitais vous mettre en garde sur ce point.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 18 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. Dominique de Legge.** Eh bien voilà !

**Mme la présidente.** L'amendement n° 98 rectifié, présenté par MM. Arnell, Amiel, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin, Guérini et Hue, Mmes Jouve, Laborde et Malherbe et MM. Mézard, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 8

Après le mot :

marine

insérer les mots :

, en mer et à terre,

La parole est à M. Guillaume Arnell.

**M. Guillaume Arnell.** Il s'agit d'un amendement de cohérence.

L'article 911-2 du code rural et de la pêche maritime a notamment pour objet de favoriser le développement de la recherche dans les filières des pêches maritimes, de l'aquaculture marine et des activités halioalimentaires.

L'article 15 de la présente proposition de loi conforte la place de l'aquaculture dans la définition de la politique des pêches et de l'aquaculture et élargit la définition de la société de pêche artisanale. Cette proposition de loi vise donc à développer tous les types de projets d'aquaculture marine, en mer et sur terre. Aussi, il n'y a pas de raison, dans cet article, de concevoir un régime relatif à la seule aquaculture marine plutôt qu'à l'aquaculture en général.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Favorable.

**M. Charles Revet.** Très bien !

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

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

**M. Charles Revet.** Bravo !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 98 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 111 rectifié, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. D. Laurent, César, Commeinhes, Mouiller et P. Leroy, est ainsi libellé :

Alinéa 11

1° Remplacer les mots :

aquaculture marine

par les mots :

aquacultures marines

2° Après le mot :

aquacoles

insérer les mots :

en zone littorale et

3° Remplacer les mots :

du littoral

par les mots :

de celle-ci

4° Remplacer les mots :

le pompage et l'acheminement

par les mots :

l'approvisionnement

5° Après le mot :

mer

insérer les mots :

en quantité suffisante

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Il s'agit d'un tout petit amendement, qui vise à compléter l'article 15. Il convient de défendre les aquacultures et de mettre en valeur leur implantation sur terre comme en mer, ainsi que l'importance de l'approvisionnement – sous toutes ses formes, et pas uniquement par pompage – en eau de mer pour ces activités.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Favorable.

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

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

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 111 rectifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 14, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jean-Pierre Bosino.

**M. Jean-Pierre Bosino.** À travers cet amendement, nous souhaitons attirer l'attention sur l'avenir de la pêche artisanale.

En effet, le présent article autorise une refonte de la société de pêche artisanale dans le sens d'une plus grande ouverture, dans l'objectif affiché de développer cet outil. Il permet ainsi de limiter les droits sociaux et les droits de vote au sein de la société artisanale à une détention majoritaire des pêcheurs.

Or il faut savoir qu'aujourd'hui la société de pêche artisanale bénéficie des exonérations fiscales et sociales applicables aux pêcheurs artisans.

Les modifications opérées à cet article ont été justifiées par le souhait de prendre en compte la diversité des situations, notamment la situation des navires susceptibles d'appartenir à plusieurs armateurs ou à des investisseurs qui ne sont pas des marins embarqués. Ainsi, le critère de détention des droits sociaux et des droits de vote à hauteur de 100 % par des marins est jugé trop difficile à atteindre.

Nous sommes, pour notre part, circonspects quant à cette mesure. Les débats à l'Assemblée nationale ont d'ailleurs montré que, derrière les justifications liées au développement de ces sociétés artisanales, la motivation réelle de ces dispositions était d'étendre un système fiscal et social avantageux. Or, à vouloir trop étendre les avantages fiscaux liés à la pêche artisanale, on risque de fragiliser l'ensemble de la filière.

C'est pourquoi nous proposons, par le biais de cet amendement, la suppression de cette disposition.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement vise à revenir sur la disposition de la proposition de loi qui assouplit la définition de la société de pêche artisanale – SPA –, en permettant de faire entrer les apporteurs de capitaux minoritaires.

Je partage la préoccupation de mes collègues Évelyne Didier et Jean-Pierre Bosino : il faut préserver le caractère artisanal des sociétés de pêche. Jusqu'à présent, tout va bien ! *(Sourires.)*

**M. Alain Gournac.** Mais...

**M. Roger Karoutchi.** Ça se gâte !

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cependant, qui peut nier aujourd'hui qu'il est difficile, pour les pêcheurs, de trouver des financements afin d'acquérir un navire et du matériel de pêche ? Chaque année, au moment de la discussion du budget, les membres de la commission des affaires économiques et ceux qui lisent les documents constatent la très grande difficulté que rencontrent les jeunes pour s'installer.

**M. Charles Revet.** Exactement !

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Le texte de la proposition de loi maintient le contrôle des pêcheurs sur leur outil de travail, puisqu'ils doivent détenir 51 % du capital. Elle leur permet simplement de trouver des partenaires minoritaires, ce qui est susceptible de les aider à financer leur navire sans avoir recours à des emprunts bancaires pour le complément de financement nécessaire.

Un petit bateau de pêche, rappelons-le, coûte un minimum de 500 000 euros. Encore s'agit-il du plus petit modèle, qui mesure une douzaine de mètres. Le grand bateau de pêche du futur, dont un seul exemplaire a aujourd'hui été produit, coûte, lui, 8 millions d'euros. On peut penser que la

multiplication de ces bateaux fera baisser leur prix aux alentours de 3,5 millions d'euros, mais il sera tout de même nécessaire de disposer de beaucoup de capitaux.

Je ne vois donc pas comment défendre la pêche sans permettre à cette activité de recevoir du soutien. L'Europe, en effet, interdit l'aide à l'investissement. Les gens qui achètent ou font construire des bateaux ne reçoivent pas de subventions européennes pour s'installer. Il y a donc une vraie difficulté.

En outre, 50 % de la flotte doit être renouvelée d'urgence au cours des dix prochaines années,...

**M. Charles Revet.** Eh oui !

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** ... au vu de son état et de son ancienneté.

Cet assouplissement du statut de société de pêche artisanale est demandé avec force et depuis de nombreuses années par les organisations représentatives des pêcheurs. Par ailleurs, des garanties existent, dans la mesure où le nombre de navires pouvant être détenus par la société de pêche est limité – certains amendements à venir visent à augmenter ce nombre, nous y sommes défavorables – et où les patrons-pêcheurs doivent rester embarqués.

L'avis est donc défavorable, à regret. *(Sourires.)*

**M. Roger Karoutchi.** Il n'est pas facile d'être rapporteur ! *(Nouveaux sourires.)*

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Cet amendement s'attache à la question importante du financement du renouvellement des bateaux.

Le rapporteur a bien évoqué la réalité à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui. L'âge moyen des bateaux de pêche en France atteint vingt-sept ans. Nous assistons donc à un vieillissement de la flotte alors que la configuration économique, concernant l'installation, est quand même bonne. Aussi, se pose la question du financement du renouvellement des bateaux, notamment sur le segment des bateaux de douze à vingt-quatre mètres, lequel permettra demain de faire vivre ceux qui exercent le métier de pêcheur.

Il me semble que beaucoup de difficultés sont liées à la perte de référence de l'ingénierie financière sur le financement du maritime, dans ce pays. Même les banques dont le nom y fait allusion ont arrêté de financer ce type d'investissements et cette expertise, cette compétence, s'est perdue, avec l'attrait pour cette activité. Ces éléments ressortent d'un rapport que j'ai demandé sur ce sujet. Les professionnels sont en train d'y travailler, et le financement des bateaux apparaît comme la question majeure.

Pour revenir au texte de l'amendement, il crée une difficulté supplémentaire en nous replongeant dans le monde merveilleux où l'artisan pêcheur était propriétaire de son bateau et pouvait engager l'investissement. On peut rêver de ce temps révolu, mais il est bien loin de la réalité.

L'Assemblée nationale, tout en prenant des garanties – caractère minoritaire, présence du patron –, a entendu offrir des possibilités de financement, lesquelles seront indispensables pour les jeunes qui s'installeront demain, et donc pour le renouvellement de la flotte.

Je souhaite par conséquent le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis est défavorable.



**Mme la présidente.** Monsieur Bosino, l'amendement n° 14 est-il maintenu ?

**M. Jean-Pierre Bosino.** Non, je vais le retirer, madame la présidente.

Nous souhaitons attirer l'attention sur cette situation particulière : des aides sont prévues, qui peuvent dériver et donner lieu à la création de grosses sociétés qui n'auraient plus rien à voir avec des sociétés artisanales de pêche, dont nous avons besoin et qui doivent être soutenues.

Le rapporteur pour avis, Michel Le Scouarnec, a bien évoqué, comme vous, monsieur le secrétaire d'État, les difficultés auxquelles sont confrontés les jeunes patrons-pêcheurs pour acquérir un bateau. Nous y sommes sensibles, mais il est nécessaire de prendre des mesures pour encadrer ces dispositions et ne pas faire bénéficier de ces aides fiscales et sociales des actionnaires qui n'investiraient que pour bénéficier des avantages afférents.

Je retire l'amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 14 est retiré.

L'amendement n° 86 rectifié, présenté par M. Canevet, Mme Billon, MM. Bonnacarrère, Roche, Longeot et Gabouty, Mme Gatel et MM. Cigolotti et Cadic, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 18

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) À la première phrase, les mots : « le ou les deux » sont remplacés par les mots : « un maximum de cinq » ;

La parole est à Mme Annick Billon.

**Mme Annick Billon.** L'article 15 de la proposition de loi pour l'économie bleue vise à élargir et assouplir la définition de la société de pêche artisanale afin d'en encourager la constitution.

Il apparaît donc pertinent, dans cet esprit, de faire évoluer le plafond de navires détenus par ce type de société. Celui-ci, fixé à deux, paraît aujourd'hui trop rigide et pénalisant pour le secteur, s'agissant, notamment, du renouvellement et de la modernisation de la flotte de pêche.

Cet amendement tend à augmenter ce plafond pour le porter à cinq navires. Cela permettrait d'encourager la modernisation du secteur de la pêche artisanale, tout en prenant en compte ses particularités.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement vise à élargir encore la définition de la société de pêche artisanale, en passant de deux à cinq navires.

Cette question s'était déjà posée à l'Assemblée nationale, et les députés étaient revenus à la limite de deux bateaux. En effet, si l'on ouvre de trop le statut de la société de pêche artisanale, des armements importants pourront se réclamer de ce statut alors qu'ils s'éloigneront beaucoup du modèle artisanal.

Le principe qui veut que le patron soit embarqué sur les navires ne correspondra plus à la réalité.

**Mme Odette Herviaux.** Tout à fait !

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Or ce principe justifie le traitement fiscal plus favorable des sociétés de pêche artisanale.

La limite de deux bateaux permet de considérer comme des sociétés de pêche artisanale des armements pratiquant la pêche « au bœuf » en partant à deux navires.

La commission émet donc à l'unanimité un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Par définition, la société de pêche artisanale est une société dont le propriétaire ou le copropriétaire est embarqué à bord de son propre navire. Elle n'a pas vocation à détenir plusieurs navires.

Le code rural et de la pêche maritime étend le statut de la société de pêche artisanale aux sociétés détenant deux navires, mais pour une raison très particulière, puisque cela concerne les navires qui pratiquent le chalutage pélagique en paire, c'est-à-dire deux navires qui tractent un seul filet et qui mettent en commun leur chiffre d'affaires.

Relever ce plafond à cinq navires dénaturerait complètement l'activité des sociétés de pêche artisanale. Le plafond en nombre de navires n'est pas un obstacle au renouvellement de la flotte. Au contraire, l'obligation de détention de 100 % des parts de la société par le propriétaire embarqué est un frein aux investissements. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement a soutenu la proposition du député Leroy d'abaisser ce seuil de détention à 51 % sans modifier le plafond des navires.

Pour avoir interrogé les professionnels et les organismes représentatifs, j'ai ajouté que personne ne soutient cette démarche et qu'elle ne correspond donc pas à une demande des professionnels, notamment de la coopération maritime.

Le Gouvernement émet un avis défavorable sur cet amendement, mais le plus sage serait de le retirer.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Annick Billon.

**Mme Annick Billon.** Si personne ne soutient cette proposition, mon collègue Michel Canevet la défend ardemment. Je vais bien sûr retirer l'amendement, en sachant que son objectif, même si je comprends bien vos arguments, était de faciliter le renouvellement et la modernisation de la flottille, son état de vétusté étant assez avancé.

Je retire donc cet amendement.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 86 rectifié est retiré.

L'amendement n° 112, présenté par Mme Des Esgaulx, est ainsi libellé :

Alinéa 27

Rétablir cet alinéa dans la rédaction suivante :

7° Au second alinéa de l'article L. 942-2, les deux occurrences des références : « aux 1° et 2° de » sont remplacées par le mot : « à » ;

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Il s'agit encore d'un petit amendement. (*M. Roger Karoutchi s'exclame.*) Il vise simplement à revenir aux dispositions de l'article 15 de la proposition de loi dans sa version déposée en juillet dernier. Celle-ci prévoyait d'élargir les prérogatives des gardes jurés, leur permettant de réaliser leurs missions à toute heure à bord des navires ou engins flottants et à toute heure également dans les halles à marée.

**M. Charles Revet.** Très bien !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Je ne pense pas que cette disposition suscite de grandes difficultés.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Madame Des Esgaulx, l'avis de la commission sera favorable cette fois aussi, mais ce ne sera pas le cas pour tous vos amendements. (*Mme Marie-Hélène Des Esgaulx sourit.*) Profitons-en !

Cet amendement vise à rétablir le texte de la proposition de loi initiale de l'Assemblée nationale concernant l'étendue des pouvoirs des gardes jurés et prud'hommes pêcheurs assermentés.

Les gardes jurés, recrutés par les comités des pêches ou les comités de la conchyliculture, interviennent en complément des agents publics en matière de police des pêches maritimes, mais leurs pouvoirs sont plus limités. En particulier, s'ils ont un droit d'accès aux navires et aux criées, ils ne peuvent visiter les locaux de stockage professionnels.

L'article 44 du projet de loi relatif à la biodiversité renforce les garanties demandées pour l'exercice de la profession de garde juré, en prévoyant un agrément délivré par l'administration sur la base de conditions de moralité. Le même article 44 élargit également les pouvoirs des gardes jurés, en leur permettant de procéder à l'appréhension des filets, engins, matériels, équipements utilisés en plongée ou en pêche sous-marines.

Le Sénat avait approuvé cet élargissement des pouvoirs des gardes jurés pour assurer une meilleure effectivité des contrôles des pêches maritimes. Dans le même esprit, nous pourrions adopter cet amendement qui donne davantage de moyens d'action aux gardes jurés, en les autorisant à rechercher les infractions dans tout lieu professionnel lié à la pêche maritime et dans tout lieu ouvert au public, ce qui ne leur est pas permis aujourd'hui.

Aussi, l'avis est favorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Cet amendement n'est pas anodin du point de vue des principes du droit pénal et des pouvoirs en la matière. Il vise à revenir au texte initial de la proposition de loi présentée par Arnaud Leroy. Je me suis opposé à ce texte, à la demande du garde des sceaux, parce que la disposition proposée consiste à confier aux gardes jurés des pouvoirs qui aujourd'hui relèvent exclusivement des officiers de police judiciaire.

Or les officiers de police judiciaire, gendarmes et policiers, suivent des formations longues, notamment sur le droit des libertés publiques, et subissent des examens avant d'acquérir leur statut.

La nature des missions des gardes jurés, si essentielles soient-elles, ne justifie pas cette évolution du statut, qui pourrait du reste entraîner d'autres demandes de ce type de la part de tous ceux qui exercent des missions en parallèle à l'exercice de l'autorité publique, par exemple dans le domaine de la chasse et dans un certain nombre d'autres domaines. J'attire donc votre attention sur ces conséquences.

Le Gouvernement avait réussi à convaincre l'Assemblée nationale sur ce point. En la matière, il appartient au législateur et au Gouvernement de reconnaître la vocation des gardes jurés et l'importance de leur rôle tout en marquant la limite entre leurs pouvoirs et ceux des officiers de police judiciaire.

Le Gouvernement sollicite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, pour explication de vote.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Je maintiens bien sûr cet amendement. Monsieur le secrétaire d'État, à travers cette disposition, ce sont essentiellement les vols entre exploitants, de professionnel à professionnel, notamment sur les parcs, qui sont visés, car cela existe !

L'on peut essayer de compliquer les choses, ou au contraire, comme je m'efforce de le faire, de les simplifier !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 112.

(*L'amendement est adopté.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 15, modifié.

(*L'article 15 est adopté.*)

### Articles additionnels après l'article 15

**Mme la présidente.** L'amendement n° 104 rectifié *bis*, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. César, Commeinhes, P. Leroy et Mouiller, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 912-6, après le mot : « conchyliculture », sont insérés (deux fois) les mots : « et des cultures marines » ;

2° L'article L. 912-7 est ainsi modifié :

a) Aux premier et neuvième alinéas, après le mot : « conchyliculture », sont insérés les mots : « et des cultures marines » ;

b) Aux septième et dixième alinéas, après le mot : « conchylicoles », sont insérés les mots : « et des cultures marines » ;

c) Au dixième alinéa, après le mot : « conchylicole », sont insérés les mots : « et des cultures marines ».

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** M. le secrétaire d'État va bien sûr être contre moi (*M. Roger Karoutchi s'esclaffe.*), car cet amendement vise à ajouter les mots « cultures marines » pour le Comité national de la conchyliculture.

Comme l'amendement n° 18 rectifié, qui a été adopté avec un avis favorable de la commission, il s'agit d'un amendement de clarification, puisque l'interprofession conchylicole est déjà en charge de la gestion des commissions de cultures marines et au centre du décret n° 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement vise à élargir la dénomination des comités de la conchyliculture en les appelant « comités de la conchyliculture et des cultures marines ».

Une telle proposition n'est pas anodine : elle pourrait conduire à un élargissement des missions de ces comités. De toute évidence, cela serait cohérent avec l'amendement

n° 18 rectifié qui a été adopté voilà quelques instants. Il serait pourtant fâcheux que ce simple changement de dénomination retire des compétences aux comités des pêches maritimes et des élevages marins.

En effet, les comités des pêches ont une compétence générale, qui s'arrête là où commence le domaine de la conchyliculture.

En changeant la dénomination, on modifie les frontières de compétence. Cela peut avoir des répercussions, par exemple sur l'algoculture. Des comités des pêches sont pourtant engagés dans des actions en faveur de l'algoculture, par exemple en baie de Somme. Cet amendement ne le permettrait plus.

La commission émet donc un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Les chants désespérés sont les chants les plus beaux...

Si j'enregistre déjà les réactions de l'ensemble des responsables de pêcheurs à la suite de l'amendement que vous avez adopté tout à l'heure, le Sénat est en train de trancher une question complexe, qui fait actuellement l'objet de discussions entre le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins et le Comité national de la conchyliculture.

Nous nous trouvons dans la situation que j'appréhendai. Le Gouvernement ne souhaite pas à ce stade arbitrer ce différend. Le bon message aurait été de dire : maintenant il faut discuter et avancer. Il n'y a pas de raison que les uns ignorent les autres. Il n'y a pas de raison non plus que les autres veuillent imposer par la voie parlementaire cette réponse, qui ne va rien régler. Cela n'aboutirait qu'à ajouter de l'huile sur le feu, comme on le dit communément.

Vous mettez le doigt dans un engrenage dangereux, qui risque d'aboutir à ce que les parties prenantes s'adressent systématiquement aux parlementaires à l'avenir, aujourd'hui le Sénat, demain l'Assemblée nationale, au lieu de commencer par discuter et négocier.

J'ai émis un avis de sagesse sur l'amendement n° 18 rectifié, mais je vous demande le retrait de celui-ci. À défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Madame Des Esgaulx, l'amendement n° 104 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Oui, je le maintiens, madame la présidente.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Odette Herviaux, pour explication de vote.

**Mme Odette Herviaux.** Je voudrais insister également sur la nécessité de retourner à un débat serein entre les principaux intéressés. Comme l'a dit M. le secrétaire d'État, nous sommes en train de faire de la provocation, alors que la situation est parfois déjà complexe.

Madame Des Esgaulx, pour travailler comme vous sur le terrain avec les professionnels, je peux vous assurer que quand on le veut, la négociation et le travail commun sont possibles, aussi bien de la part des représentants des pêcheurs que des conchyliculteurs.

Issue d'un département et d'une région où les choses se passent bien parce qu'il y a eu négociation et discussion, je trouve que nous sommes en train de mettre de l'huile sur le feu. Je ne comprends pas cette volonté de prendre parti.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 104 rectifié *bis*.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 75 rectifié, présenté par Mme Claireaux, MM. Cornano, Antiste et S. Larcher, Mme Bataille, MM. Lalande et Masseret, Mme Riocreux, M. Cabanel, Mme Schillinger, MM. Lorgeoux et J.C. Leroy, Mme Herviaux et MM. J. Gillot, Filleul et Patient, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigé :

« Art. L. 912-16. – I. – Les ressources des organismes créés en application des articles L. 912-1 et L. 912-6 sont notamment assurées par le produit de cotisations professionnelles prélevées, en fonction de leur objet, sur tout ou partie des membres des professions qui y sont représentées et qui, nonobstant leur caractère obligatoire, demeurent des créances de droit privé.

« II. – Toute action en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires dues en application de l'alinéa précédent est obligatoirement précédée d'une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec accusé de réception invitant le redevable à régulariser sa situation dans un délai d'un mois.

« III. – La mise en demeure précise le montant des cotisations professionnelles obligatoires restant exigibles et les périodes concernées.

« IV. – L'action civile en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires se prescrit à compter de l'expiration du délai d'un mois imparti par la lettre de mise en demeure. »

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** Cet amendement vise à insérer un article additionnel.

Le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins ainsi que les comités régionaux et départementaux ou interdépartementaux des pêches maritimes et des élevages marins forment l'organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins.

L'ensemble des professionnels se livrant à une activité de production des produits de la pêche maritime et des élevages marins adhèrent obligatoirement à cette organisation, en application de l'article L. 912-1 du code rural et de la pêche maritime, et sont donc redevables des cotisations professionnelles obligatoires, les CPO.

En effet, le financement de l'organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins repose en grande partie sur le produit des CPO mises à la charge des armateurs de navires de pêche, des pêcheurs à pied et des éleveurs marins. Ces CPO sont des créances de droit privé soumises au régime de droit commun de la prescription. Dès lors, l'organisation professionnelle n'est que créancier chirographaire, sans aucun privilège à l'égard de ses débiteurs.

Exerçant des missions de service public et soumis à la tutelle et au contrôle financier de l'État, le Comité national, les comités régionaux et départementaux des pêches maritimes et des élevages marins doivent disposer des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions qui leur sont dévolues par la loi. Il s'agit donc de leur donner des moyens supplémentaires pour recouvrer ces cotisations professionnelles obligatoires par un aménagement des règles de prescription.

Cet amendement bénéficiera tant au Comité national qu'aux comités régionaux et départementaux des pêches maritimes et des élevages marins.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 116 rectifié *bis*, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. César, Commeinhes, Mouiller et P. Leroy, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'action civile en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires se prescrit par cinq années à compter de la dernière relance émise par les comités mentionnés aux articles L. 912-1 et L. 912-6. »

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Cet amendement vise à préciser le délai de prescription de la créance constituée par les cotisations professionnelles, créance de nature spécifique au regard de la difficulté de la classer au titre des articles du code civil comme une action personnelle ou mobilière.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Les comités des pêches maritimes et élevages marins au niveau national, régional, départemental ou interdépartemental sont financés par des cotisations professionnelles obligatoires, les CPO. Or le recouvrement de ces CPO est parfois difficile, car elles restent des créances de droit privé, bien que les comités des pêches assurent certaines missions de service public.

L'amendement n° 75 rectifié tend à améliorer le recouvrement de ces créances, dont la nature juridique n'est toutefois pas modifiée, en mettant en place une procédure de mise en demeure préalable au recouvrement. Le délai de prescription de droit commun de cinq ans pourra donc courir à partir de la lettre de mise en demeure, sans nécessité de passer par un constat d'huissier.

La lettre recommandée avec accusé de réception coûte en effet 4,50 euros, alors que le constat d'huissier coûte 74,72 euros, auxquels s'ajoute un pourcentage de la somme à recouvrer au-delà de 1 000 euros de dette.

La commission sollicite le retrait de l'amendement n° 116 rectifié *bis*, qui est de même nature, au profit de l'amendement n° 75 rectifié, plus complet, sur lequel elle émet un avis favorable.

**Mme la présidente.** Madame Des Esgaulx, l'amendement n° 116 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Non, je le retire, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 116 rectifié *bis* est retiré.

Quel est l'avis du Gouvernement sur l'amendement n° 75 rectifié ?

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

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 75 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 15.

L'amendement n° 78 rectifié, présenté par MM. S Larcher, Cornano, Patient, Antiste, Karam, J. Gillot et Desplan, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois après la promulgation de la loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur la transformation des comités régionaux de pêche des départements d'outre-mer en chambres consulaires.

La parole est à M. Serge Larcher.

**M. Serge Larcher.** Même si je sais le Gouvernement réticent à accepter de nouvelles demandes de rapport, celle-ci me semble opportune, car elle correspond à une demande légitime et ancienne des comités de pêche des régions ultrapériphériques, les RUP.

Leur gouvernance est rendue difficile par leur éloignement, par la disparité et les spécificités de leurs problématiques et de leurs conditions d'exercice, ainsi que par leur faible représentativité.

Eu égard à la place de la pêche dans le PIB de ces régions, il semble opportun d'optimiser la représentation des pêcheurs des RUP en transformant le comité régional de pêche en une chambre consulaire.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement pose de nouveau la question de la transformation des comités des pêches dans les outre-mer en chambres consulaires.

Comme il n'est pas possible par voie d'amendement parlementaire, du fait de l'article 40 de la Constitution, de créer des chambres consulaires relatives aux pêches maritimes, le biais proposé est celui d'un rapport au Parlement.

La ligne constante de la commission des affaires économiques du Sénat consiste toutefois à ne pas multiplier dans les textes de loi les demandes de rapport au Parlement.

La commission émet donc un avis défavorable sur cet amendement.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Même avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Serge Larcher, l'amendement n° 78 rectifié est-il maintenu ?

**M. Serge Larcher.** Je vais retirer cet amendement, mais le problème demeure. Ces professionnels consacrent leur temps à défendre la profession. Ils effectuent pour cela de longs voyages en métropole et à Bruxelles sans percevoir de rétribution en contrepartie du travail qu'ils mènent sur le terrain. Le sacrifice est beau, mais pendant ce temps ces pêcheurs ne vont pas en mer et la marmite ne bout pas.

Monsieur le secrétaire d'État, pas de rapport, soit ! Mais il faut trouver une solution – je ne sais pas si la structure consulaire convient – pour ces marins pêcheurs qui se dévouent pour que la profession survive.

Cela étant dit, je retire cet amendement.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 78 rectifié est retiré.

L'amendement n° 154, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le 6° de l'article L. 5552-16 est complété par quatre phrases ainsi rédigées :

« Au sein des organisations professionnelles, sont visées les fonctions permanentes de président des comités mentionnés aux articles L. 912-1 et L. 912-6 du code rural et de la pêche maritime. Les services du marin dans l'exercice des fonctions précitées peuvent faire l'objet d'un surclassement de deux catégories par rapport à la dernière activité embarquée, dont les conditions et modalités sont fixées par décret. Ce surclassement fait l'objet d'appel de contributions et de cotisations sur la base du taux applicable aux services embarqués. La durée de validation de ces services ne peut excéder la durée du mandat ; »

2° Après l'article L. 5553-11, il est inséré un article L. 5553-11-... ainsi rédigé :

« Art. L. 5553-11-... – La différence de contribution patronale et salariale correspondant au surclassement des marins mentionnés au 6° de l'article L. 5552-16 est compensée par l'État au profit de l'Établissement national des invalides de la marine. »

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Ces dispositions s'inscrivent dans la continuité des précédentes questions. Par cet amendement, le Gouvernement essaie de répondre à un problème évoqué régulièrement depuis de nombreuses années. Il s'agit du statut des présidents de comité des pêches et des comités de la conchyliculture. Bien entendu, le Gouvernement s'adresse à ces deux types d'instances.

À ce titre, l'objectif est double.

Il faut ouvrir aux présidents des organismes précités la possibilité de cotiser au taux embarqué et de bénéficier d'un surclassement de deux catégories ENIM, pris en charge par l'État. Le but est de répondre à la situation indiquée par M. Serge Larcher : il faut renforcer l'attractivité de ces fonctions pour les marins actifs, même si, selon toute vraisemblance, il va falloir continuer à réfléchir à la mise en place d'un véritable statut des élus de ces comités.

Je souscris aux précédents propos. À mon sens, on ne saurait déployer une politique commune des pêches au niveau européen, une politique nationale fruit d'une concertation avec les pêcheurs et les conchyliculteurs si celles et ceux à qui l'on demande de participer à un grand nombre de réunions et de concertations ne disposent pas d'un statut. (*M. Serge Larcher opine.*) Ces personnes sont comme tout le monde : elles ont besoin de disposer de garanties et de rémunérations, pour que leur travail soit pris en compte.

Le Gouvernement ne considère en aucun cas que ce débat est clos. Mais, à travers cet amendement, il amorce une réponse.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Le présent amendement vise à répondre à une préoccupation exprimée dans le rapport adopté par notre commission. Il prévoit un surclassement des présidents des comités des pêches en activité.

Le but, en assurant la participation de pêcheurs en activité aux instances professionnelles, est de conserver une gouvernance professionnelle des pêches maritimes et des comités de la conchyliculture. Or cet objectif ne peut être atteint que si, en assumant ces fonctions, les intéressés ne sont pas pénalisés dans leur activité professionnelle.

Par cet amendement, on donne un début de statut à ces présidents – ce n'est réellement qu'un début – afin d'encourager la prise de responsabilités au sein des comités des pêches.

Aussi, l'avis est favorable.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Odette Herviaux, pour explication de vote.

**Mme Odette Herviaux.** Bien entendu, nous voterons cet amendement avec grand plaisir : il constitue un premier pas vers la reconnaissance d'un futur statut, pour les membres des comités des pêches et des comités de la conchyliculture.

Monsieur le secrétaire d'État, il est nécessaire d'instaurer ce statut le plus vite possible. Au-delà du sauvetage de la profession, de la transmission des informations auprès des pêcheurs et des conchyliculteurs, de nombreux appels sont déjà lancés pour que les uns et les autres se rendent à diverses réunions. Plus les professionnels sont loin du lieu fixé, plus leur présence est difficile. Mais des négociations sont nécessaires dans de nombreux domaines, comme les zones Natura 2000, l'éolien, l'*offshore* ou les hydroliennes en mer.

Tous les secteurs de l'économie bleue vont exiger de plus en plus de discussions et de concertations, auxquelles les représentants de ces comités devront prendre part. Aussi, il serait réellement injuste de les priver d'un véritable statut.

Je ne suis pas certaine que les chambres consulaires soient, en l'occurrence, la meilleure solution. Toujours est-il que ces professionnels ont besoin de moyens pour exercer les missions qu'ils ont acceptées, et qu'ils assument pour l'heure d'une manière tout à fait gratuite et volontaire.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 154.

(*L'amendement est adopté.*)

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 15.

#### **Article 15 bis (Non modifié)**

① Le chapitre I<sup>er</sup> du titre III du livre IX du même code est complété par une section 3 ainsi rédigée :

② « Section 3

③ « *Gestion des risques de production*

- ④ « Art. L. 931-31. – Des fonds de mutualisation agréés par l'autorité administrative contribuent à l'indemnisation des pertes économiques découlant de phénomènes climatiques défavorables, d'incidents environnementaux et des coûts de sauvetage de pêcheurs ou de navires de pêche en cas d'accident de mer au cours de leurs activités de pêche.
- ⑤ « Ces fonds de mutualisation sont financés par les versements effectués par les entreprises de la pêche maritime et, pour les secteurs relevant de la politique commune de la pêche, par l'Union européenne et par l'État.
- ⑥ « L'affiliation des entreprises de pêche à un fonds de mutualisation peut être rendue obligatoire par décret en Conseil d'État.
- ⑦ « Les règles régissant, selon les métiers de pêche ou les risques couverts, l'établissement et le fonctionnement des fonds de mutualisation, les conditions de leur agrément, les conditions et modalités de l'indemnisation des entreprises de pêche ainsi que la gestion et le contrôle du respect de ces règles sont fixées par décret en Conseil d'État. »

**Mme la présidente.** L'amendement n° 81 rectifié *bis*, présenté par M. S. Larcher, Mme Claireaux, MM. Cornano, Patient, Antiste, Karam, J. Gillot et Desplan et Mme Herviaux, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ces fonds de mutualisation disposent d'une part distincte attribuée aux départements et collectivités d'outre-mer.

La parole est à M. Serge Larcher.

**M. Serge Larcher.** Cet amendement vise à préserver une part distincte pour l'outre-mer au sein des fonds de mutualisation.

La périodicité des aléas climatiques, leur histoire, pour ce qui est des incidences environnementales, doivent servir de garde-fous. Nous ne pouvons pas nous permettre de nous laisser surprendre dans des régions dont le PIB dépend fortement des activités de pêche et où, qui plus est, les flottes ne sont pas en mesure de sortir lorsqu'elles sont exposées à de tels risques.

En effet, une flotte d'une longueur moyenne de huit mètres est dans l'incapacité de sortir avant et après des phénomènes climatiques tels que les cyclones.

Dès lors, seul un fonds spécifique permettra de sauvegarder les ressources nécessaires pour compenser des aléas hélas plus que prévisibles, étant donné l'exposition des RUP au risque climatique.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Le présent article permet la création de fonds de mutualisation dans le secteur des pêches maritimes pouvant bénéficier de crédits européens.

Cet amendement prévoit qu'une section spécifique à l'outre-mer soit créée au sein de ces fonds. Or un tel dispositif poserait deux problèmes.

Premièrement, l'instauration d'une part distincte pour l'outre-mer n'est pas nécessairement pertinente pour des fonds visant des activités peu ou pas pratiqués outre-mer. Ainsi, le premier fonds constitué porte sur la pêche à pied professionnelle dans les secteurs soumis à forte marée : son application aux outre-mer est douteuse.

Deuxièmement, la création d'une enveloppe étanche pour l'outre-mer dans le cadre d'un fonds de mutualisation reviendrait à détruire le principe même de la mutualisation, en vertu duquel tous doivent cotiser et ceux qui subissent un dommage reçoivent des compensations.

En conséquence, la commission des affaires économiques émet un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Monsieur le sénateur, je m'interroge quant aux conséquences qu'entraînerait l'adoption d'un tel amendement.

Les fonds de mutualisation dont il s'agit doivent obéir à deux règles : tout d'abord, être amorcés par des cotisations, c'est-à-dire par des financements privés ; puis, une fois cette condition remplie, être alimentés par des fonds européens, qui ne sauraient être distingués selon la zone géographique de destination.

Cela étant, l'intérêt des pêcheurs d'outre-mer n'est-il précisément pas de rejoindre un fonds leur permettant de bénéficier de la solidarité de l'ensemble des cotisants métropolitains et, au-delà, du Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, le FEAMP ?

Je ne vous le cache pas, un premier problème tient à l'affectation des fonds européens : une telle disposition serait-elle tout simplement possible ? La Commission l'accepterait-elle ?

De surcroît, à supposer que cette solution puisse être mise en œuvre, une mutualisation limitée aux cotisations ultramarines serait-elle gage d'efficacité ? À mon sens, ce dispositif ne serait pas raisonnable, précisément parce que les outre-mer sont plus fortement confrontés aux aléas climatiques que la moyenne des zones considérées. Dès lors, mieux vaut élargir la base et bénéficier de la solidarité pour l'ensemble du fonds.

Il s'agit peut-être d'une bonne idée *a priori*, mais cette dernière correspondrait à une prise de risques, du fait de l'incertitude juridique, et sans doute à une mauvaise réalisation. Je le répète, un tel dispositif n'irait pas nécessairement dans l'intérêt des pêcheurs.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Serge Larcher, l'amendement n° 81 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**M. Serge Larcher.** Monsieur le secrétaire d'État, vous vous doutez bien que cette proposition ne vient pas de nulle part : dans nos territoires d'outre-mer, la profession éprouve une réelle appréhension chaque fois qu'elle doit faire face à des difficultés : elle redoute de ne pas voir fonctionner la solidarité nationale.

C'est de ce constat que découle l'idée initiale : puisque ces soutiens ne viennent pas nécessairement, ne pourrait-on pas dédier une partie des aides à l'outre-mer ?

Vous soulignez que ce dispositif poserait des difficultés quant à l'affectation des fonds européens. J'en ai conscience. Mais admettez du moins l'existence d'un problème ! Nous

sommes très souvent confrontés aux aléas climatiques que sont les tempêtes et les cyclones, et quand nous demandons que la solidarité nationale soit activée, force est de constater que nous peinons à nous faire entendre. Telle sœur Anne, nous ne voyons rien venir ! Voilà pourquoi nous souhaiterions obtenir une garantie.

Ces précisions étant apportées, je retire mon amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 81 rectifié *bis* est retiré.

Je mets aux voix l'article 15 *bis*.

(L'article 15 *bis* est adopté.)

#### Articles additionnels après l'article 15 *bis*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 106 rectifié *bis*, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. César, Commeinhes, P. Leroy et Mouiller, est ainsi libellé :

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 361-1 du code rural et de la pêche maritime est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Au sens de cet article, l'agriculture n'inclut pas la conchyliculture et les cultures marines. »

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Certains aléas et certaines situations sont tout à fait spécifiques à la conchyliculture. Or le dispositif existant est insuffisamment adapté, au point qu'il ne semble plus mobilisable. Pourtant, en la matière, le paramètre climatique est clairement identifié comme étant souvent l'unique responsable.

Un Fonds national de gestion des risques en agriculture, le FNGRA, est bien institué. Mais, en vertu des dispositions en vigueur, l'agriculture n'inclut pas la conchyliculture et les cultures marines.

Tel est le contexte dans lequel s'inscrivent les dispositions que nous proposons. J'ai bien conscience qu'il s'agit là d'un amendement d'appel ; je vais écouter attentivement les propos de la commission et du Gouvernement.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Le secteur conchylicole bénéficie du régime des calamités agricoles, lequel est géré par le Fonds national de gestion des risques en agriculture, ou FNGRA.

En contrepartie, la taxe additionnelle sur les conventions d'assurances, principale ressource de ce Fonds, s'applique aux assurances contractées par les conchyliculteurs.

Cet amendement prévoit que la conchyliculture soit exclue du régime des calamités agricoles. Ses auteurs estiment que l'aide apportée en cas d'événement climatique grave est trop difficilement mobilisable.

Pour ma part, j'estime que cette stratégie est tout de même dangereuse. Que se passera-t-il en cas de phénomène climatique grave – une tempête, par exemple ? Lors de la tempête

Xynthia, qui n'est pas si ancienne, les conchyliculteurs ont pu bénéficier d'indemnisations au titre du régime des calamités agricoles.

Face à des risques de cette nature, il n'existera plus aucune couverture si cet amendement est adopté. Voilà pourquoi la commission des affaires économiques émet un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Ces dispositions soulèvent plusieurs difficultés.

Tout d'abord, je relève un problème de cohérence, entre cet amendement et un autre, examiné en commission. Sauf erreur de ma part, il s'agissait de sortir les conchyliculteurs du régime des calamités agricoles pour créer un système spécifique. Mais, puisque ce dernier est tombé sous le coup de l'article 40 de la Constitution, il ne faut surtout pas voter le présent amendement ! Faute de quoi, ces professionnels n'auraient plus la moindre aide. (*Mme Marie-Hélène Des Esgaulx le concède.*) Il me semble que tout le monde en est conscient.

Madame Des Esgaulx, les conchyliculteurs présentent bien une spécificité les conduisant à poser des questions de ce type : la non-prise en compte, au titre du régime des calamités agricoles, d'un certain nombre de difficultés auxquelles ils sont confrontés et qui n'ont pas pour origine les aléas climatiques. Ces situations résultent d'épizooties, d'un certain nombre de difficultés les empêchant d'être pris en charge à ce titre. Voilà pourquoi ces professionnels réfléchissent à la création d'un autre système.

Cette préoccupation est légitime. Néanmoins, lorsque l'on étudie d'autres dispositifs envisageables, on se heurte, même si vous êtes sceptique à cet égard, à un problème relevant du droit européen. On ne saurait en effet déployer un soutien public *via* un système de taxe.

Dès lors, en vertu du droit européen actuel, la seule mutualisation possible serait purement privée. Il s'agirait d'une démarche d'ordre mutualiste, qui n'exigerait d'ailleurs pas de mesures législatives.

Le problème est posé. Mais, en l'occurrence, la situation, relevant notamment de la procédure parlementaire, impose à mon sens le retrait de cet amendement.

**Mme la présidente.** Madame Des Esgaulx, l'amendement n° 106 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Je le répète, il s'agissait d'un amendement d'appel.

Je remercie M. le secrétaire d'État des explications qu'il m'a apportées et je retire mon amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 106 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 107 rectifié *bis*, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. César, Commeinhes, P. Leroy et Mouiller, est ainsi libellé :

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre III du titre V du livre VI du code rural et de la pêche maritime est complété par une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

« Dispositions relatives aux espèces aquacoles

« *Art. L. 653-...* – Afin de garantir une gestion équilibrée des ressources, et notamment de garantir la diversité génétique et la durabilité des gisements coquilliers, le comité national de la conchyliculture mentionné à l'article L. 912-6 peut définir des mesures de gestion.

« Un décret détermine les règles selon lesquelles ces mesures peuvent être adoptées. »

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Si le Comité national de la conchyliculture est en capacité d'instituer des mesures de gestion pour la protection des gisements, nous souhaitons, à travers cet amendement, nous assurer que ces missions couvrent également la reproduction et l'amélioration génétique des animaux d'élevage.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement vise à confier au Comité national de la conchyliculture un pouvoir réglementaire en matière de reproduction et d'amélioration génétique des huîtres, moules et autres espèces entrant dans son champ de compétences.

Certes, dans le cadre de ses missions définies à l'article L. 912-7 du code rural et de la pêche maritime, ce Comité peut prendre diverses mesures de gestion qui s'imposent à ses membres, dans le but de protéger les gisements conchylicoles.

Toutefois, il paraît difficile de lui donner la main sur la reproduction et l'amélioration génétiques.

En effet, ces domaines présentent une dimension de santé publique justifiant que le pouvoir réglementaire reste, en la matière, aux mains de l'État et plus particulièrement des services vétérinaires, par le biais de la Direction générale de l'alimentation.

Aussi, la commission des affaires économiques émet un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** L'article L. 912-7 du code rural et de la pêche maritime donne compétence au Comité national de la conchyliculture pour organiser la gestion équilibrée des ressources, comme l'indique l'amendement que vous proposez, madame Des Esgaulx.

Les règles relatives à l'amélioration génétique des animaux d'élevage sont, quant à elles, précisées aux articles L. 653-1 et L. 653-2 du même code, lesquels renvoient à la partie réglementaire le soin de fixer l'organisation entre les différentes parties ainsi que les obligations générales.

Par ailleurs, l'article L. 653-3 de ce code pose le principe d'un agrément par l'État pour définir les programmes de sélection et d'amélioration génétiques, lorsque celui-ci n'est pas délivré par un établissement public.

À l'heure actuelle, ce dispositif d'agrément ne couvre pas les coquillages, mais son fonctionnement impose des moyens suffisants permettant de conduire des programmes génétiques et des contrôles tout en conservant les ressources.

Sur le fond, je comprends la demande que vous formulez et je peux souscrire à l'objectif énoncé : améliorer encore les liens entre les professionnels et leur institut ou leurs centres techniques de référence.

Néanmoins, il ne me paraît pas possible d'émettre, en l'état, un avis favorable sur cet amendement. La portée de ces dispositions est peu précise quant aux missions que le Comité national de la conchyliculture aurait à conduire concrètement en matière génétique et pour la gestion de la ressource.

Avant de confier à cette instance une mission d'une telle envergure, il me semble nécessaire d'étudier son impact, en particulier financier, sur son fonctionnement.

Cela étant, je suis disposé à examiner le renforcement de la prise en compte des recommandations du Comité national de la conchyliculture en matière d'orientation génétique.

Dans l'attente de ce travail complémentaire sur ce sujet sensible, que nous pourrions mener en collaboration avec les professionnels, je vous invite à retirer cet amendement.

**Mme la présidente.** Madame Des Esgaulx, l'amendement n° 107 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de l'avancée que vous nous annoncez.

Je retire mon amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 107 rectifié *bis* est retiré.

L'amendement n° 108 rectifié *bis*, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. César, Commeinhes, P. Leroy et Mouiller, est ainsi libellé :

Après l'article 15 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 1° du I de l'article L. 611-19 du code de la propriété intellectuelle est ainsi rédigé :

« 1° Les races animales, ainsi que les souches d'espèces conchylicoles captées dans le milieu naturel. Une souche consiste en un groupe d'organismes de la même espèce possédant certains traits différentiels basés sur leur parenté ; ».

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Il s'agit d'un amendement auquel je tiens tout particulièrement.

**M. Charles Revet.** Nous aussi !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** À mes yeux, le patrimoine génétique des souches d'espèces conchylicoles captées dans le milieu naturel ne saurait faire l'objet d'appropriation, y compris par tout organisme ou entreprise à l'origine de souches sélectionnées, placées dans le milieu considéré et ayant pu émettre des gamètes susceptibles d'avoir contribué à la genèse des naissains captés.

Le patrimoine génétique des souches conchylicoles trouvées en milieu ouvert doit rester une propriété publique inaliénable.

J'insiste sur ce point : il est essentiel que la loi rappelle le caractère inaliénable des ressources présentes dans le milieu naturel. Là est la force d'un bassin naisseur, comme celui d'Arcachon, qui me tient particulièrement à cœur, ou celui de Marennes-Oléron, lequel, désormais, se situe également dans la région dont je suis l'élué !



**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** À travers cet amendement, il s'agit de modifier l'article L. 611-19 du code de la propriété intellectuelle, qui énonce un principe de la première importance : l'interdiction de déposer des brevets sur les races animales.

Cet amendement vise à préciser que les souches d'espèces conchylicoles captées en milieu naturel ne sont pas appropriables.

On ne peut qu'être d'accord avec cette règle de non-appropriation des ressources naturelles. Mais ce principe de non-brevetabilité des espèces figure précisément dans le code de la propriété intellectuelle. Aussi, il me paraît inutile de compliquer la rédaction de l'article précité, lequel, je le répète, fixe un principe fondamental qu'il faut conserver.

De surcroît, la notion de souche d'espèces conchylicoles mériterait d'être explicitée : la rédaction proposée pourrait susciter une incertitude juridique pour les écloseries.

Pour ces raisons, l'avis est défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Il est important que chacun puisse le rappeler : dans cet hémicycle, nous tous, j'en suis persuadé, sommes très attachés à la non-brevetabilité des espèces sauvages. Le Gouvernement réitère son engagement à cet égard.

Au reste, le code de la propriété intellectuelle exclut déjà cette possibilité. Il précise que seules les inventions peuvent être brevetées.

Plus précisément, cela vient d'être souligné, l'article L. 611-19 du code de la propriété intellectuelle proscrit les brevets sur les races animales, le croisement ou la sélection des animaux. Un coquillage est une race animale. La précision rédactionnelle de l'amendement est donc, de notre point de vue, sans portée juridique par rapport au droit positif et ne ferait que rendre plus difficilement lisible le texte applicable.

Aussi, je demande le retrait de cet amendement, qui se trouve déjà satisfait. Si des interrogations subsistaient, la réponse du Gouvernement et la nature de nos échanges devraient rassurer ceux qui se sont interrogés sur la lecture pouvant être faite de l'article L. 611-19.

**Mme la présidente.** Madame Des Esgaulx, l'amendement n° 108 rectifié *bis* est-il maintenu ?

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Non, je vais le retirer, madame la présidente.

Le dossier mérite néanmoins d'être mûrit et l'amendement retravaillé. Monsieur le secrétaire d'État, si vos propos ont beaucoup de force et ne manqueront pas d'être entendus, il faut cependant insister de nouveau sur le caractère inaliénable des ressources présentes dans le milieu naturel. Une telle précision n'est pas superflète.

Je retire l'amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 108 rectifié *bis* est retiré.

## Article 16 (Non modifié)

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur les possibilités et les conditions, pour les pêcheurs et les aquaculteurs, d'une diversification de leur activité par le tourisme, notamment le pescatourisme et la commercialisation directe des produits de la pêche, transformés ou non.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 44, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Compléter cet article par les mots :

, et par leur participation à des programmes de recherche et de science participative telle que la collecte de macro et micro déchets.

La parole est à Mme Évelyne Didier.

**Mme Évelyne Didier.** Je voudrais dire un mot sur l'amendement précédent, qui vient d'être retiré. Nos discussions rejoignent le débat que nous avons eu lors de l'examen du texte sur la biodiversité, notamment en ce qui concerne la question du brevetage du vivant. Il est effectivement important de préciser ce point, car tout dépend de ce que l'on met sous le mot inventions.

Pour ce qui est de l'amendement n° 44, madame la présidente, je considère qu'il est défendu.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Il s'agit d'élargir le rapport sur le pescatourisme et la diversification des activités des pêcheurs demandé à l'article 16.

Il est prévu que le rapport porte aussi sur un autre aspect de la diversification de l'activité des pêcheurs : leur contribution à la recherche scientifique sur l'état des ressources halieutiques et leur contribution au ramassage des déchets en mer.

Ces deux activités faisaient l'objet d'aides dans le cadre des contrats bleus, qui n'existent plus aujourd'hui. Élargir la réflexion à ces deux questions me paraît intéressant, même s'il s'agit clairement d'un sujet distinct de celui de la diversification par les activités touristiques.

La commission a émis un avis favorable.

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

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

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** Les bateaux participent souvent à des prélèvements ou à des ramassages. C'est donc une façon de favoriser la diversification de l'activité pour une bonne cause, qui est à la fois scientifique et environnementale.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 44.

(L'amendement est adopté.)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 16, modifié.

(L'article 16 est adopté.)

**Article 17**  
(*Suppression maintenue*)

**Article 18**  
(*Non modifié*)

- ① Le code de l'environnement est ainsi modifié :
- ② 1° et 2° (*Supprimés*)
- ③ 3° Le II de l'article L. 211-3 est ainsi modifié :
- ④ a à c) (*Supprimés*)
- ⑤ d) Il est ajouté un 9° ainsi rédigé :
- ⑥ « 9° Fixer les dispositions particulières applicables à la protection des ressources conchyliques et piscicoles. Ces dispositions peuvent prévoir une surveillance renforcée de la qualité physique, chimique, biologique, bactériologique et microbiologique des eaux, ainsi que toute mesure de lutte contre les pollutions. » ;
- ⑦ 4° (*Supprimé*)
- ⑧ 5° Le 3° de l'article L. 213-1 est complété par les mots : « et conchyliques » ;
- ⑨ 6° Le II de l'article L. 321-1 est ainsi modifié :
- ⑩ a) Au 4, après le mot : « sylvicoles, », sont insérés les mots : « des activités aquacoles, » ;
- ⑪ b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑫ « Dans le respect de l'objectif de développement durable, l'action des collectivités publiques en matière de planification contribue à la réalisation de cette politique d'intérêt général. »

**Mme la présidente.** La parole est à M. Roland Courteau, sur l'article.

**M. Roland Courteau.** L'article 18 vise à renforcer l'arsenal juridique à la disposition des pouvoirs publics pour faire respecter un niveau élevé de qualité des eaux. C'est là une excellente disposition, car en matière de ressources conchyliques et piscicoles aucun développement n'est possible sans maîtrise de la problématique de la qualité des eaux et sans maîtrise des pollutions. En effet, ces activités sont sensibles aux variations du milieu naturel.

L'examen de cet article me donne donc l'occasion d'évoquer un sujet très préoccupant : celui des pollutions en Méditerranée. Cette mer est en danger, car elle est victime de l'héritage des pollutions passées, elle est atteinte par les pollutions présentes et elle sera soumise, à l'horizon d'une génération, à une pression de pollution d'origine anthropique de plus en plus forte dont les conséquences seront démultipliées par les effets attendus du changement climatique.

D'ores et déjà, les scientifiques notent un plancton de moins bonne qualité, suite à la modification des paramètres climatiques et à l'accroissement des pollutions.

Certes, la France est loin d'être le mauvais élève de la classe, mais les vingt et un pays riverains doivent se sentir concernés. Or ce n'est pas forcément le cas, malgré les efforts de la convention de Barcelone et du plan d'action pour la Méditerranée ; 44 % des villes des rives sud et est n'ont pas de réseau d'épuration.

Le rapport que j'ai produit au sein de l'OPECST n'incite pas à l'optimisme. La rive nord n'est pas exempte de critiques : PCB et DDT déversés par les fleuves, déballastages et

dégazages des navires, qui répandent jusqu'à 150 000 tonnes de résidus pétroliers par an, sacs plastiques, pollutions émergentes telles que celles qui sont liées aux résidus de médicaments que nous consommons et qui ne sont pas dégradés par les stations d'épuration, etc.

Comment s'étonner que le développement et la croissance des espèces soient perturbés ?

Une mobilisation de l'ensemble des États riverains s'impose, et bien plus fortement que celle que nous constatons aujourd'hui, faute de quoi, d'ici à vingt-cinq ans, le point de non-retour sera franchi. Dans ce cas, inutile d'envisager le développement de l'aquaculture et de la pêche.

Je n'ignore pas que le problème devra être réglé à une autre échelle. J'ai néanmoins tenu aujourd'hui à sensibiliser le Sénat sur ce point, qui me paraît essentiel. (*Mme Odette Herviaux applaudit.*)

**Mme Évelyne Didier.** Très juste !

**Mme la présidente.** L'amendement n° 114 rectifié, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. D. Laurent, César, Commeinhes, Mouiller et P. Leroy, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Rétablir les 1° et 2° dans la rédaction suivante :

1° Au 2° de l'article L. 161-1, après le mot : « eaux », sont insérés les mots : « et des zones protégées au titre de la Directive cadre sur l'Eau et de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin, ainsi que toutes les autres directives pertinentes en matière de protection de l'environnement marin. » ;

2° Après le 4° du I de l'article L. 161-1, il est inséré un 5° ainsi rédigé :

« 5° Affectent les zones protégées que constituent les zones de productions conchyliques et de production conchylicole et aquacole, les ressources conchyliques et les activités associées, notamment ceux impliquant des restrictions d'activités telles que l'interdiction temporaire de mise en marché à des fins de protection de la santé humaine. »

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Il s'agit ici de mentionner les eaux conchyliques à l'article L. 161-1 du code de l'environnement.

Si la définition des eaux concernées par les dommages causés à l'environnement est généralement considérée comme suffisamment large pour comprendre les zones protégées par les directives, une telle mention n'est pas contradictoire.

D'une manière générale, cet amendement pose la question du préjudice écologique et de ses compensations : vaste sujet !

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** À travers cet amendement, il s'agit de revenir à la rédaction initiale de la proposition de loi, qui visait à mieux prendre en compte la conchyliculture dans la définition des dommages causés à l'environnement.

Or les députés ont rejeté cette rédaction, considérant qu'il convient de conserver une définition générique des objectifs de protection des eaux, qui comprennent les eaux conchylicoles.

Je partage cette analyse : la reconnaissance spécifique des détériorations qui affectent les zones de production conchylicole et aquacole n'est pas nécessaire dans la mesure où les eaux conchylicoles sont déjà incluses dans la protection des eaux prévue à l'article L. 161-1 du code de l'environnement.

Il convient de ne pas trop complexifier la rédaction de la loi en créant des sous-catégories alors que la loi pose un principe général de protection des eaux.

La commission demande le retrait de cet amendement ; à défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** La définition des eaux concernées par les dommages causés à l'environnement est déjà très large et comprend bien les zones protégées par les directives communautaires.

Concernant Natura 2000, les directives « Habitats » et « Oiseaux » visent à protéger les milieux et espèces remarquables. Le 3° du I de l'article L. 161-1 du code de l'environnement cite déjà ces milieux et espèces remarquables. Il est donc inutile de rajouter une référence à ces directives pour la protection de la qualité de l'eau au 2° de cet article.

De surcroît, les eaux conchylicoles et aquacoles sont déjà protégées au titre des articles L. 161-1 et L. 211-1 du code de l'environnement. La qualité des eaux est par ailleurs recherchée et préservée par le biais des plans d'action pour le milieu marin, et la qualité des eaux littorales est protégée par la directive-cadre sur l'eau.

Ainsi, les dommages environnementaux, les détériorations affectant les zones de productions conchylicole et aquacole, notamment celles qui impliquent des atteintes à ces productions, sont déjà couverts par les politiques publiques.

L'objectif visé par cet amendement étant déjà atteint par le droit positif, le Gouvernement suggère le retrait de l'amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Madame Des Esgaulx, l'amendement n° 114 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Oui, je le maintiens, madame la présidente.

Il me paraît préférable de soumettre au vote cet amendement, même si je crois connaître le résultat.

La qualité des eaux conchylicoles doit être une préoccupation majeure. Je vous renvoie, monsieur le secrétaire d'État, à toutes les discussions, à tous les comptes rendus sur les parcs naturels marins. Ils font la preuve que ce que je dis est très important et que les choses ne vont pas de soi. Aujourd'hui, la protection de ces zones n'est pas suffisamment considérée comme une préoccupation majeure. Sinon, pourquoi crée-t-on des parcs naturels marins ?

**M. Roland Courteau.** Eh oui !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** J'ai bien entendu vos remarques. Vous affirmez que c'est couvert, c'est intéressant, on pourra s'en servir. Or, en réalité, lorsque nous sommes confrontés à la difficulté, on s'aperçoit qu'il n'en est rien. J'ai connu des drames comme ceux de l'*Erika* : nous n'avons rien obtenu de particulier sur les eaux conchylicoles !

Cette reconnaissance me semble donc importante, voire majeure. J'ai bien compris que je devais me battre contre la commission et le Gouvernement. Pauvre de moi et pauvres ostréiculteurs !

**M. Alain Gournac.** Quelle est malheureuse ! (*Sourires sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Mais cette question mérite que je livre un tel combat : il faut affirmer que la protection des eaux conchylicoles est une préoccupation majeure. Ou alors revenez sur votre politique de création de parcs naturels marins !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 114 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*) – (*Mme Marie-Hélène Des Esgaulx marque sa surprise et sourit. – MM. Alain Gournac et Jean Desessard sourient également.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 18, modifié.  
(*L'article 18 est adopté.*)

### Articles additionnels après l'article 18

**Mme la présidente.** L'amendement n° 60, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 413-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 413-2-... ainsi rédigé :

« *Art. L. 413-2-...* – La capture et l'importation de cétacés à des fins de dressage récréatif sont interdites. »

II. – Le présent article entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi.

La parole est à M. Joël Labbé.

**M. Joël Labbé.** Cet amendement concerne les delphinariums de France, sujet particulièrement sensible dont il a beaucoup été question ces derniers temps.

En prévoyant que « la capture et l'importation des cétacés à des fins de dressage récréatif sont interdites », notre amendement vise à tarir la source : on ne pourra plus importer ces animaux s'ils viennent du monde sauvage.

L'espérance de vie des cétacés est beaucoup plus brève en captivité que dans la nature. En effet, leur situation de captivité les met dans un état de stress permanent : les bassins en béton, à l'eau chlorée, exigus et dénués de végétation sont à l'évidence inadaptés à la physiologie et au comportement naturel de ces animaux. Les naissances en captivité sont d'ailleurs extrêmement rares : l'inconfort dans lequel vivent les animaux est peu propice à la reproduction.

Pour compenser ce déficit des naissances, les delphinariums font capturer des animaux en milieu sauvage, ce qui perturbe grandement les groupes de dauphins. Tout comme les orques, les dauphins sont des animaux sociaux qui communiquent entre eux.

Les acrobaties qu'on les oblige à effectuer sont certes spectaculaires, mais elles ne contribuent en rien à la reconquête de la biodiversité ni à susciter de l'empathie avec ces animaux ! (*M. Jean Desessard applaudit.*)

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement prévoit d'interdire la capture de cétacés comme les orques ou les dauphins, dans le but de les installer dans des parcs récréatifs.

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a déjà eu l'occasion de se saisir de ce sujet dans le cadre du projet de loi relatif à la biodiversité lors de la séance du 22 janvier 2016, et avait donné un avis de sagesse sur le même amendement.

Derrière cet amendement se cache la question de l'interdiction des delphinariums. Certains pays commencent à les interdire. D'autres préfèrent plutôt encadrer cette activité plus strictement.

Lors des débats de janvier, Mme la ministre avait indiqué qu'un arrêté du 1<sup>er</sup> juillet 2011 avait fixé la liste des mammifères marins protégés sur le territoire national interdisant déjà la capture de tous les cétacés. Si bien qu'une disposition législative spécifique n'est pas nécessaire.

Le Sénat n'avait pas adopté l'amendement proposé dans le cadre du projet de loi relatif à la biodiversité. Je suggère d'aller dans le même sens aujourd'hui. L'avis est donc défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** La capture de cétacés dans le milieu naturel n'est d'ores et déjà plus autorisée en vue de leur présentation au public.

Leur importation et leur transport ne sont permis que dans le respect des exigences de la convention de Washington et du code de l'environnement.

Enfin, la directive du Conseil du 29 mars 1999 relative à la détention d'animaux sauvages dans un environnement zoologique fixe des règles très exigeantes sur les conditions d'entretien des animaux en captivité.

Toutes ces règles sont donc applicables aux établissements détenant des mammifères marins, qui doivent bénéficier, en application de l'article L. 413-3 du code de l'environnement, d'une autorisation préfectorale d'ouverture. En leur sein, le responsable de l'entretien des animaux doit être titulaire d'un certificat de capacité délivré en application de l'article L. 413-2 du code de l'environnement.

Conscient de la préoccupation du public au regard de la détention de ces animaux, le ministère chargé de l'écologie travaille depuis plusieurs mois en concertation avec l'ensemble des parties prenantes concernées par cette activité afin de fixer de nouvelles règles de fonctionnement de très haut niveau pour ces établissements, règles qui permettront de garantir des conditions de détention et d'entretien pour ces animaux compatibles avec la biologie des animaux détenus et leur permettant de satisfaire au mieux leurs besoins biologiques, leur santé et une expression optimale de leurs comportements naturels.

Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Labbé, l'amendement n° 60 est-il maintenu ?

**M. Joël Labbé.** Oui, je le maintiens, madame la présidente.

C'est certes un sujet délicat, surtout quand on voit le regard des enfants autour des delphinariums. Mais cela ne doit pas occulter la question du bien-être animal, d'autant qu'il s'agit d'animaux naturellement habitués aux eaux du grand large.

Vous avez parlé, monsieur le secrétaire d'État, d'améliorer les conditions de « détention » : cela exprime bien ce que sont des milieux aussi fermés et aussi confinés pour ce type d'animaux éminemment sympathiques. Ces conditions de vie ne sont pas bonnes pour eux. Cet amendement ne vise pas à interdire les delphinariums, mais vise à interdire leur réapprovisionnement en animaux sauvages. C'est une mesure d'humanité ! J'ai parlé tout à l'heure d'empathie : ça aussi, c'est de l'éducation !

**M. Jean Desessard.** Bravo !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 60. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 61 rectifié, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 945-4 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° De pratiquer le chalutage en eaux profondes au-delà de 800 mètres de profondeur. »

La parole est à M. Joël Labbé.

**M. Joël Labbé.** Il s'agit d'un autre amendement délicat, sur un sujet qui fait débat.

Le groupe écologiste dépose une nouvelle fois cet amendement visant à interdire le chalutage en eaux profondes.

Je comprends que la fixation par décret de la profondeur à laquelle s'applique le principe d'interdiction crispe le secteur de la pêche au chalut. C'est pourquoi, afin de rassurer les pêcheurs et leurs représentants, qui nous ont écrit à plusieurs reprises ces derniers jours, j'ai rectifié l'amendement dans le sens d'une clarification portant la profondeur d'application à 800 mètres.

Néanmoins, je crois que tout a été dit sur cette interdiction du chalutage profond sauf l'essentiel : la pêche profonde, avec des méthodes de pêche aussi peu sélectives et aussi destructrices que le chalutage profond, n'a jamais été et ne pourra jamais être une pêche d'avenir. Il serait rassurant de voir que les pêcheurs de France soutiennent une mesure aussi évidente, fondée sur des arguments rationnels et scientifiques, publiés dans des revues internationales, sur des données économiques de l'IFREMER qui montrent, quoi qu'on en dise, que grâce au choix courageux et engagé de la flotte d'Intermarché d'arrêter la pêche au chalut au-delà de 800 mètres – on y revient, à ces fameux 800 mètres – il n'y a plus en France qu'un seul navire – à Boulogne-sur-Mer il me semble – qui soit concerné à temps très partiel par cette méthode de pêche, et non pas des centaines comme on a pu l'entendre dire avec une certaine mauvaise foi !

La situation est loin d'être positive, tant pour les poissons que pour les pêcheurs !

Nos décisions doivent avoir pour objectif d'optimiser les captures de poissons ainsi que les bénéfices sociaux, ce qui devrait être la pierre angulaire de nos débats et de nos décisions publiques.

Nous en sommes malheureusement encore bien trop éloignés, quand on voit l'opposition que suscite, par principe, la proposition d'interdiction du chalutage profond au-delà de 800 mètres, alors que cette mesure ne coûte rien à personne.

Deux points seront également essentiels.

Comme dans bien des domaines aujourd'hui, la bataille se situe au niveau européen. Le Gouvernement doit s'engager à défendre non seulement l'interdiction du chalutage profond au-delà de 800 mètres, comme il l'a déjà explicitement exprimé en novembre 2015, au moment de la décision du Conseil de l'Union européenne. Mais il faut aussi se battre pour que les eaux internationales de l'Atlantique Nord-Est soient réintégrées dans le règlement européen relatif aux pêches profondes. (*M. Jean Desessard applaudit.*)

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement reprend les dispositions qui avaient été adoptées sur la pêche en eaux profondes par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, dans le cadre du projet de loi relatif à la biodiversité, mais rejetées par le Sénat en séance publique.

Il s'agit de sanctionner pénalement le chalutage en eaux profondes, ce qui reviendrait *de facto* à interdire ces pratiques, et donc la pêche en eaux profondes, car il n'existe pas d'autres techniques que le chalut pour ce type de pêche.

Or la réglementation de la pêche en eaux profondes se fait au niveau européen. Une négociation est d'ailleurs en cours pour déterminer les conditions de ce type de pêche, avec notamment des discussions sur la profondeur maximale – les 800 mètres –, sur les périodes de pêche et sur les types d'engins utilisables.

Il convient de ne pas surtransposer les règles européennes. Pourquoi prendre une mesure nationale en la matière ? Elle ne s'appliquerait d'ailleurs qu'aux navires pêchant dans les eaux sous juridiction française, ce qui n'aurait pas beaucoup d'effets sur la ressource et l'environnement marin.

L'avis est donc défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Comme vous l'avez dit, monsieur le sénateur, nous recommençons éternellement le même débat, alors que, sur ce sujet, il y a eu des avancées majeures.

Ce qui m'inquiète le plus, c'est qu'une initiative comme la vôtre puisse remettre en cause les engagements que nous avons obtenus, et qui vont se concrétiser rapidement au niveau européen.

Je ne comprends pas votre démarche.

Les pêcheurs, et ce n'était pas évident, grâce à l'action de tous – les associations, la ministre de l'écologie, les représentants professionnels –, se sont engagés, dans un communiqué très important en date de novembre 2015, à soutenir la position que j'ai défendue au nom de la France au sein du Conseil des ministres européens et qui fait référence aux 800 mètres.

J'ai du mal à vous comprendre car, alors même que nous avons mené à bien ce travail, que nous sommes allés jusqu'au bout d'une démarche dont nous sommes certains qu'elle trouvera une application et ne sera pas contestée, puisqu'elle

a été conduite en commun et a abouti à un résultat, malgré votre connaissance de tout cela, vous redéposez à chaque occasion un amendement visant à introduire cette disposition dans le droit national.

Premièrement, dès lors qu'il s'agit de protéger tous les fonds marins, votre proposition est parfaitement irrationnelle. Je ne vous ferai pas le procès, en effet, de ne vouloir protéger que les seuls fonds marins français ; je suppose que vous nourrissez une autre ambition !

Deuxièmement, vous vous rendez bien compte qu'il faudrait renvoyer à un décret, lequel entrerait alors en concurrence avec le texte européen.

Je pense que la bonne réponse est, au contraire, d'exiger que le texte européen devienne rapidement une réalité. Mme la ministre de l'écologie a d'ailleurs écrit aux autorités européennes pour dire que le trilogue devait désormais aboutir.

Ce qui m'inquiète dans votre démarche – je vous le dis très sincèrement, monsieur le sénateur –, c'est qu'elle résulte non du constat d'une situation naturelle, mais de situations mettant notamment en jeu des intérêts professionnels.

Nous sommes parvenus à un accord qui, je le crois, est bon. C'est un pas essentiel. Or se développe aujourd'hui le sentiment que, du côté associatif et environnementaliste, il y a d'ores et déjà la volonté de remettre en cause cet accord et d'aller plus loin, alors même que le vote du Parlement n'est pas intervenu. Cette suspicion, qui prend de l'ampleur, peut faire échouer l'ensemble de la démarche.

Encore une fois, cela m'inquiète beaucoup. Je pense en effet qu'il vaut mieux acter le progrès obtenu, qui va dans votre sens et que les pêcheurs ont accepté, ce qui n'était pas si simple au départ. Or ce progrès ne deviendra très rapidement la règle qu'au seul niveau normatif efficace : le niveau européen.

Vous prenez le risque aujourd'hui, comme vos collègues, la semaine dernière à l'Assemblée nationale, de remettre ce progrès en cause. C'est vécu comme une défiance ! Certains professionnels se demandent à quoi cela sert d'être convaincus et de s'engager dans cette démarche si, avant même qu'elle soit concrétisée, on fait immédiatement de la surenchère au nom du combat qui devrait forcément exister entre les défenseurs de l'environnement et les praticiens de la pêche.

Eh bien non ! Un autre chemin est possible. Nous l'avons parcouru pour partie ensemble, mais vous êtes en train de revenir en arrière.

Je vous propose de revenir sur ce chemin. Et si, dans un avenir prochain, lorsque le texte européen sera entré en application, cette solution ne vous paraît pas suffisante, il vous appartiendra de déterminer s'il convient de prendre d'autres initiatives.

Nous pourrions envoyer le message suivant : allons jusqu'au bout de ce chemin, sans suspicion ni remise en cause, et faisons-nous confiance !

Il existe aujourd'hui un manque de confiance entre les professionnels et les associations. Avançons ensemble ! Voilà ce que je vous propose en vous demandant de retirer votre amendement. Je vous promets que cela sera perçu comme un signe fort. Nous verrons, par la suite, de quelle façon chacun respecte les textes et les engagements que nous avons souhaités.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Joël Labbé, pour explication de vote.

**M. Joël Labbé.** Monsieur le secrétaire d'État, la référence aux 800 mètres ayant d'ores et déjà été introduite, cet amendement ne saurait en aucune façon être considéré comme de la surenchère. Il va au contraire dans le même sens que l'accord et le conforte (*M. Jean-François Rapin s'exclame.*), sachant que l'amendement n'emporte aucune incidence sur la pêche française.

Ce débat est nécessaire. Il est vrai que la négociation a avancé au niveau européen. Mais dans la mesure où la référence aux 800 mètres a été actée et où il n'y a pas de renvoi à un décret pour la définition de la profondeur, nous sommes dans la droite ligne de cette négociation.

Je maintiens donc cet amendement, car j'estime qu'il est nécessaire.

**M. Jean-François Rapin.** On ne le votera pas !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx, pour explication de vote.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Je ne voterai pas cet amendement et, une fois n'est pas coutume, j'irai dans le même sens que M. le secrétaire d'État.

Tout d'abord, je pense que les pêcheurs professionnels français ont fait preuve d'un véritable sens des responsabilités en acceptant que la pêche au chalut en eaux profondes soit interdite, au niveau européen, au-delà de 800 mètres de profondeur. C'était remarquable !

L'amendement tel qu'il est rédigé fait peser un risque permanent sur la pérennité des activités des pêcheurs. Une épée de Damoclès est suspendue au-dessus de leur tête, et c'est insupportable.

Par ailleurs, l'adoption de cet amendement ne pénaliserait que les pêcheurs français.

**M. Alain Gournac.** Encore !

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Je veux redire ici très clairement que les pêcheurs professionnels sont attachés à leur métier et qu'ils sont les meilleures sentinelles de l'environnement marin. Ils ont donné des signaux très forts en faveur d'une pêche durable et responsable.

Cet amendement est donc vraiment malvenu. (*M. Alain Gournac applaudit.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-François Rapin, pour explication de vote.

**M. Jean-François Rapin.** À l'instar de ma collègue Marie-Hélène Des Esgaulx, je ne voterai pas l'amendement.

Je souscris pleinement aux propos de M. le secrétaire d'État et de M. le rapporteur. Vous le voyez, nous savons franchir des Rubicon politiques !

Monsieur Labbé, je suis admiratif de la façon dont vous défendez vos convictions, mais je suis catastrophé par ces mêmes convictions. (*M. Alain Gournac opine.*)

Vous nous expliquez, globalement, que ce problème concerne très peu d'armements français. On peut donc en déduire que l'impact environnemental est ridicule. Or, dans le même temps, vous nous dites qu'il faut y mettre un terme, car cet impact est important.

**M. Alain Gournac.** Un bateau !

**M. Jean-François Rapin.** C'est de l'affichage !

Puisque nous en sommes à faire de l'affichage, je vais moi aussi m'y prêter : arrêtons d'emmerder les pêcheurs !

**M. Alain Gournac.** Belle formule !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** Je souhaite rappeler que c'est moi qui avais proposé cet amendement, lequel avait été adopté à l'époque par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.

On peut en effet être préoccupé par l'état des fonds marins. On sait que le réchauffement climatique est à l'origine, comme l'ont montré de récents reportages, d'un blanchissement des coraux un peu partout.

**M. Jean Desessard.** Partout !

**Mme Évelyne Didier.** Nous devons revenir au fond du sujet, sans faire de caricatures. Nous savons que la hausse d'un seul degré de température suffira à faire disparaître certaines espèces.

**M. Roland Courteau.** C'est vrai !

**Mme Évelyne Didier.** L'avenir des fonds marins est donc un véritable sujet de préoccupation.

La pêche au chalut n'est plus admissible, car, nous le savons tous, elle détruit tout sur son passage : il ne s'agit pas seulement de pêche, mais de destruction des fonds marins. Une fois que l'on a acté ce problème, il faut aussi tenir compte du fait que rien n'avancera sans les pêcheurs.

Nous avons évoqué ce sujet et nous l'avons fait progresser en proposant, les uns et les autres, des amendements. Mais une négociation est aujourd'hui en cours, et je suis favorable, pour ma part, à ce qu'on la laisse aller à son terme.

**M. Alain Gournac.** Voilà !

**Mme Évelyne Didier.** C'est en effet avec les pêcheurs que nous parviendrons le mieux à résoudre ce problème. (*M. Alain Gournac opine.*)

Par ailleurs, il faut lutter contre la pollution et les autres nuisances. Mais, en l'occurrence, nous devons faire attention, car il s'agit d'un sujet complexe, global. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas de nouveau déposé cet amendement au nom de mon groupe.

Je ne voterai donc pas l'amendement de M. Labbé.

**M. Alain Gournac.** Merci les communistes !

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Odette Herviaux, pour explication de vote.

**Mme Odette Herviaux.** Je ne voterai pas non plus cet amendement.

Je salue, monsieur Labbé, l'avancée que vous avez faite par rapport à vos positionnements précédents. En effet, sur plusieurs textes, vous et vos amis vous étiez systématiquement prononcés contre ce que vous appelez la pêche en eaux profondes.

Or la pêche en eaux profondes, ce n'est pas une définition. Il fallait bien trouver les bons termes et définir une profondeur ! La négociation en cours à Bruxelles a donc été anticipée, vous l'avez dit vous-même, par un grand nombre de nos pêcheurs.

Votre prise de position, mon cher collègue, m'inquiète moi aussi.

Je partage nombre des idées d'Évelyne Didier, mais, en l'occurrence, je ne suis pas d'accord avec elle.

Ce qui est en jeu ici, c'est non pas tant l'interdiction du chalutage profond que l'interdiction de la pêche au chalut tout court!

Lorsque vous proposez, mon cher collègue, d'anticiper la décision européenne en souhaitant que l'interdiction de pêcher au-delà de 800 mètres de profondeur soit inscrite dans la loi française, vous faites fi de toutes les négociations et de tous les accords qui pourront intervenir, dans le cadre de la politique commune de la pêche, la PCP, en faveur d'une meilleure protection des écosystèmes marins vulnérables ou de la sortie de certaines zones des zones de pêche.

Je vous rappelle également qu'il est nécessaire de préserver une certaine pêche artisanale, laquelle, elle aussi, utilise des chaluts. Je pense à la pêche de certaines espèces de fond, comme la langoustine ou la lotte.

Enfin, je répète une fois encore, comme je l'ai fait maintes fois ici, que le chalutage ne se fait pas forcément en raclant le fond. Du fait de la mise en place de nouveaux outils, comme les échappatoires pour les poissons juvéniles, ou de dispositifs qui permettent de relâcher les spécimens qui n'ont pas la taille suffisante, comme dans la pêche à la langoustine, de grands progrès ont été réalisés, et il faut les saluer.

Je veux faire confiance à la négociation qui aura lieu au niveau européen. Je ne vois donc pas la nécessité d'anticiper cette décision.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

**M. Jean Desessard.** Je veux dire à M. Rapin ce que c'est, être écologiste! (*MM. Alain Gournac et Jean-François Rapin s'exclament.*)

**M. Charles Revet.** Bloquer tout?

**M. Jean Desessard.** Je n'ai encore rien dit! (*Sourires.*) Être écologiste, c'est considérer que la surpêche va tuer la pêche, et qu'il n'y aura plus de pêcheurs quand il n'y aura plus de poissons!

**M. Charles Revet.** Nos pêcheurs sont responsables!

**M. Alain Gournac.** Tout cela pour un seul bateau...

**M. Jean Desessard.** Vous dites qu'il faut laisser faire les pêcheurs, comme on dit qu'il faut laisser faire les agriculteurs, les pollueurs... Mais la planète en meurt!

À chaque fois, il faut laisser faire! Or se posent des problèmes climatiques, de pollution, de surpêche, et c'est toute une économie qui va disparaître parce qu'il n'y aura plus de ressource.

Être écologiste, c'est anticiper, en considérant qu'il n'y aura des pêcheurs à l'avenir que si l'on régule la pêche, et que les agriculteurs pourront vivre de leur activité à condition de réguler l'agriculture.

L'écologie, c'est l'anticipation.

**Mme Odette Herviaux.** C'est sélectif!

**M. Jean Desessard.** De votre côté, vous n'êtes pas parvenus à anticiper. Ce n'est pas grave! Pour notre part, nous ne voulons pas laisser faire. Nous faisons en sorte que soit prévue, à temps, une régulation, afin de prévenir les problèmes de pollution et le manque de ressource. (*Mme Odette Herviaux s'exclame.*)

Je vous remercie, mes chers collègues, de m'avoir permis d'expliquer ce qu'est l'écologie, une notion que vous avez visiblement du mal à intégrer dans votre réflexion. (*M. Alain Gournac s'exclame.*)

**M. Jean-François Rapin.** Je demande la parole.

**Mme la présidente.** Je ne puis vous la donner, car vous avez déjà expliqué votre vote, mon cher collègue.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je souhaite dire un mot à la suite de la dernière intervention.

Si être écologiste, c'est protéger la ressource et la maîtriser, alors nous le sommes, car c'est exactement ce que nous faisons depuis des dizaines d'années en construisant la politique commune de la pêche.

Il n'est pas facile de se retrouver, un jour de décembre, face à des pêcheurs de tous les pays membres de l'Union, de leur donner les résultats des rapports d'expertise sur la population de bars, et de leur dire qu'il faut arrêter la pêche au bar pendant au moins six mois, car l'état de la ressource n'est pas bon. Alors on discute, et l'on décide de protéger les petits pêcheurs, c'est-à-dire les ligneurs. Mais ce sont les professionnels qui prennent la décision!

Vous dites, monsieur le sénateur, qu'être écologiste, c'est protéger la ressource. Dans ce cas, convenez que ces professionnels suivent la même démarche que vous!

Là réside le succès de la politique commune de la pêche. On se réunit chaque année et l'on prend des décisions sur la base d'avis scientifiques. Ce sont là des actes, et non des mots! Il s'agit de décisions politiques portant sur les quotas de pêche!

Connaissez-vous d'autres professions qui acceptent une telle contrainte? Cette construction correspond exactement à ce que vous préconisez.

Il faut faire attention à ce que l'on dit! Dès lors que ces professionnels et leurs représentants adhèrent à ces principes, il faut les encourager, et non les stigmatiser, car c'est une bonne politique.

Nous évoquions précédemment la situation de la Méditerranée. Comme je l'ai dit voilà quelques jours lorsque je me suis rendu à Saint-Cyprien, il suffit de comparer l'état des mers qui ont fait l'objet d'une politique de la ressource et celui des mers qui n'en ont pas bénéficié, car c'était compliqué de le faire. Il est vrai que tous les problèmes ne peuvent pas être résolus au niveau européen. Mais nous devons nous servir de cet exemple, de cet acquis.

Aujourd'hui, pour beaucoup d'espèces, nous sommes parvenus, progressivement, au rendement maximal durable, le RMD. Cela signifie que les quantités pêchées ne remettent pas en cause le stock pour les années suivantes. N'est-ce pas une réussite extraordinaire en termes de défense de l'environnement?

Au moment où nous parvenons à obtenir l'engagement des pêcheurs, ainsi que l'organisation d'une filière professionnelle, vous devriez vous trouver à nos côtés pour indiquer le chemin à suivre, y compris dans d'autres secteurs.

Je ne serai jamais du côté de ceux qui, peut-être parce qu'ils veulent aller plus loin,...

**M. Alain Gournac.** Non, il ne faut pas aller plus loin!

**M. Alain Vidalies**, *secrétaire d'État*. ... tiennent des propos susceptibles d'être perçus comme stigmatisants par les professionnels, même si telle n'était pas l'intention initiale de leurs auteurs.

Je vous mets en garde : votre objectif en tant qu'écologistes devrait être non pas de mener ce combat « mal formulé », mais plutôt de défendre les pêcheurs et la politique commune de la pêche ! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – Mme Odette Herviaux et M. Roland Courteau applaudissent également.*)

**M. Joël Labbé**. Je retire l'amendement, madame la présidente !

**Mme la présidente**. L'amendement n° 61 rectifié est retiré.

### **Article 18 bis** (*Non modifié*)

Après le mot : « schémas », la fin du dernier alinéa de l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigée : « en veillant à la réalisation de l'objectif de développement de la production aquacole défini à l'article L. 2 du présent code. Ils ne font obstacle ni à l'installation ou à l'extension des établissements aquacoles ni à l'accessibilité des zones aquacoles. »

**Mme la présidente**. L'amendement n° 115 rectifié, présenté par Mme Des Esgaulx et MM. D. Laurent, César, Commines, Mouiller et P. Leroy, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Après le mot : « aquacoles », la fin du dernier alinéa de l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigée : « , les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme concernés doivent être rendus compatibles aux schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine, les espaces littoraux les plus adaptés aux cultures marines devant leur être réservés. »

La parole est à Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx**. Monsieur le secrétaire d'État, il s'agit d'un amendement d'appel.

Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine sont adoptés après une évaluation environnementale poussée, une enquête publique, etc. Ils sont donc le fruit d'une longue concertation avec l'ensemble des acteurs du domaine maritime. Mais souvent les professionnels déplorent que ces schémas ne soient pas rendus compatibles avec les SCOT, les schémas de cohérence territoriale, d'une part, et les PLU, les plans locaux d'urbanisme, d'autre part.

Ces affaires sont très compliquées, car on raisonne très souvent de façon sectorielle, sans avoir de politique intégrée. Il faut d'ailleurs aller dans ce sens pour les parcs naturels marins.

Il me semble qu'il revient au Gouvernement d'assurer cette cohérence au niveau de la transmission d'informations.

Par cet amendement d'appel, je souhaite connaître la position de la commission et du Gouvernement.

**Mme la présidente**. Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec**, *rapporteur pour avis*. La proposition de loi prévoyait initialement un rapport de compatibilité entre les SCOT et les PLU, d'une part, et les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine, les SRDAM, d'autre part.

Enfin, à l'issue des débats à l'Assemblée nationale, le choix a été fait d'en rester à une simple prise en compte des SRDAM par les SCOT et les PLU. Celle-ci a été davantage explicitée, afin d'en assurer une plus grande effectivité.

L'amendement n° 115 rectifié prévoit de revenir à un rapport de compatibilité, ce qui ferait peser une contrainte forte sur les documents d'urbanisme des collectivités territoriales et de leurs groupements, et obligerait peut-être à réviser certains SCOT et PLU.

Dans mon rapport, j'ai défendu l'idée que la prise en compte renforcée était suffisante, et qu'il n'était pas nécessaire de créer un rapport de compatibilité des SCOT et des PLU aux SRDAM. La compatibilité est plutôt exigée pour les plans, schémas ou programmes impliquant de fortes restrictions sur l'usage des terrains d'une commune, comme le plan de prévention des risques d'inondation.

C'est pourquoi la commission demande le retrait de l'amendement ; à défaut, elle y sera défavorable.

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

**M. Alain Vidalies**, *secrétaire d'État*. Certains intervenants ont posé précédemment une question complexe : pourquoi notre pays, compte tenu de ses atouts naturels, de la volonté réitérée par tous les gouvernements depuis tant d'années, et souhaitée dans de nombreux rapports, obtient-il aussi peu de résultats en matière de développement de la filière aquacole ?

**M. Charles Revet**. C'est une bonne question !

**M. Alain Vidalies**, *secrétaire d'État*. L'un des problèmes importants qui se pose au ministre de la pêche, mais qui l'est aussi du point de vue économique, est le suivant : si l'on veut rester fidèle, comme Ségolène Royal et moi-même le souhaitons, à la mise en œuvre de la politique commune de la pêche, laquelle repose sur des quotas, tout en faisant face, par ailleurs, à une augmentation de la consommation, nous ne pouvons accepter que notre pays importe 80 % de ce qu'il consomme. Quelle est notre marge de développement ? La réponse réside effectivement dans l'aquaculture, sur terre et sur mer.

**M. Charles Revet**. Tout à fait !

**M. Alain Vidalies**, *secrétaire d'État*. Je comprends bien la question soulevée ; et c'est toujours pour moi une interrogation.

Nous avons travaillé avec les aquaculteurs pour parvenir à un projet commun, qui a été signé. Les démarches ont notamment abouti à des mesures de simplification administrative pour la création de ces structures.

Il faut être honnête, la question porte sur le partage de l'espace, notamment littoral. Comment avoir aussi ce type d'activité économique sur l'espace littoral ? Quel type de compatibilité avec les autres projets figurant dans des documents d'urbanisme faut-il prévoir ?

Sur ce point, il faut aujourd'hui une volonté politique. Celle-ci ne relève pas uniquement de la compétence de l'État, elle dépend aussi de celle des élus locaux ou de ceux qui ont aujourd'hui des responsabilités en matière de développement économique.



Je tenais à rappeler ces principes parce que cette question très importante a été soulevée par plusieurs intervenants, dont Mme Des Esgaulx. Nous sommes assez bons pour nous poser la question, comme je viens de le faire, mais nous sommes nettement moins pertinents et performants pour y répondre ! J'y reste en tout cas très attentif.

Cet amendement prévoit une compatibilité entre les SRDAM et les SCOT ainsi que les PLU.

Est-ce une bonne idée d'avoir une rigidité aussi forte, et surtout d'inscrire ici et maintenant cette disposition dans la loi sans avoir eu de discussion avec les associations d'élus ? Ces derniers ne nous féliciteraient pas si nous le faisons, car ce sont tout de même eux qui sont en première ligne. Je ne pense donc pas que ce soit la réponse adaptée.

Nous avons déjà eu cette discussion à l'Assemblée nationale. Il est normal que la question soit posée. Je comprends bien la nécessité d'avoir une piqure de rappel au travers de cet amendement d'appel, et il me semble que nous sommes d'accord sur les termes du débat. Je serai très réceptif à tous les éléments de réponse qui pourront être apportés, mais, très honnêtement, je ne pense pas que la solution passe par cette rigidité administrative. Ce n'était d'ailleurs probablement pas l'objet de l'amendement, dont je souhaite le retrait.

**Mme la présidente.** Madame Des Esgaulx, l'amendement n° 115 rectifié est-il maintenu ?

**Mme Marie-Hélène Des Esgaulx.** Non, je le retire, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 115 rectifié est retiré.

Je mets aux voix l'article 18 *bis*.

(L'article 18 *bis* est adopté.)

#### Articles additionnels après l'article 18 *bis*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 53, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 932-3 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Après le mot : « définis », sont insérés les mots : « , en prenant en compte l'objectif de protection de la biodiversité, » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Ce même décret précise les modalités selon lesquelles l'étiquetage des huîtres vendues au détail distingue les huîtres nées en mer de celles nées en écloserie, ainsi que les modalités selon lesquelles s'effectue la transmission de l'information d'un stade à l'autre de la production et de la commercialisation. Il définit également les sanctions encourues en cas de non-respect des règles relatives à l'étiquetage et à la traçabilité. »

La parole est à M. Joël Labbé.

**M. Joël Labbé.** Nous allons évoquer une fois encore la question des huîtres.

Cet amendement prévoit que les obligations incombant aux professionnels pour la commercialisation des produits de la mer sont définies en tenant compte de l'objectif de protection de la biodiversité. Il tend à appliquer cette règle au cas spécifique des huîtres triploïdes, en prévoyant un étiquetage destiné à maintenir la biodiversité.

En effet, depuis 2008, des surmortalités de naissains et d'huîtres juvéniles affectent les stocks d'huîtres creuses de l'ensemble des bassins de production en France. Elles ont déjà provoqué une baisse de plus de 40 % du tonnage français. Cette hécatombe, largement imputable à un virus qui n'a cessé de se développer, coïncide avec l'introduction massive de triploïdes dans le milieu. L'étiquetage, en favorisant le maintien d'une production traditionnelle, peut ainsi concourir à la préservation de la biodiversité.

L'étiquetage prévu dans cet amendement permet également d'appliquer les règles européennes : le règlement n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, applicable à la vente au détail de mollusques, impose la mention de la méthode de production. Or la notion de « production » peut s'entendre de la production de naissains en écloserie et de leur éventuelle modification biologique. C'est pourquoi nous proposons d'imposer un étiquetage différenciant les huîtres selon leur mode de production, en retenant une terminologie qui permette le libre choix du consommateur.

Par ailleurs, il n'est pas rare, quelle que soit l'origine du captage, que les naissains soient envoyés en prégrossissement dans un autre bassin, reviennent chez un autre éleveur pour atteindre la taille marchande, puis soient introduits dans un autre bassin où, après trois mois d'immersion, les huîtres seront vendues sous l'appellation de ce dernier bassin ou de la marque que lui apposera ce dernier éleveur.

Afin d'assurer la transmission de l'information nécessaire aux obligations d'étiquetage et de commercialisation, le règlement européen précité pose le principe selon lequel chaque opérateur doit donner cette information à son client, soit directement par l'étiquetage du produit, soit par le biais d'un document d'accompagnement.

Cet amendement prévoit donc l'étiquetage pour les huîtres, qu'elles soient nées en mer ou en écloserie.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 54, présenté par MM. Labbé, Dantec et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *bis*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 932-3 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

I. - Après le mot : « définis », sont insérés les mots : « , en prenant en compte l'objectif de protection de la biodiversité, » ;

II. - Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Ce même décret précise les modalités selon lesquelles s'effectue la transmission de l'information d'un stade à l'autre de la production et de la commercialisation. Il définit également les sanctions encourues en cas de non-respect des règles relatives à l'étiquetage et à la traçabilité. »

La parole est à M. Joël Labbé.

**M. Joël Labbé.** Ce second amendement prévoit une obligation de suivi de la traçabilité des lots, notamment d'un point de vue sanitaire. (*M. Jean Dessard applaudit.*)

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** L'amendement n° 53 prévoit d'instaurer un étiquetage obligatoire permettant de distinguer les huîtres naturelles de celles qui sont nées en éclosérie.

Je tiens à rappeler deux éléments.

Premièrement, les modalités d'étiquetage sont définies par les règlements européens, laissant peu de place aux initiatives nationales.

Deuxièmement, en tout état de cause, il convient d'examiner avec les professionnels les modalités les plus pertinentes d'information du consommateur pour donner la meilleure information possible sur le produit. Certaines huîtres produites en éclosérie ne sont pas des tripléides. Par ailleurs, la production peut se faire en phases différentes, l'huître voyageant d'un site de production à un autre au fur et à mesure de son cycle de vie.

La question posée par Joël Labbé est très intéressante, et je suis favorable à cet amendement à titre personnel.

La commission ne s'est cependant pas « mouillée », si je puis dire (*Sourires.*) : elle a émis un avis de sagesse sur les deux amendements, ce qui est déjà considérable !

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Ces amendements visent à concilier deux objectifs différents : une traçabilité pour des raisons sanitaires et, dans le même temps, pour des raisons commerciales.

Si la première a un lien avec la crise évoquée des surmortalités et son impact en termes de biodiversité, tel n'est pas le cas de la seconde, qui vise, en réalité, à assurer la transparence pour le consommateur sur les pratiques commerciales du secteur.

La traçabilité à des fins sanitaires, objet premier de cet amendement, étant d'ores et déjà en place, il n'est ni nécessaire ni pertinent d'ajouter une quelconque obligation en la matière.

En revanche, il est tout à fait légitime de fournir une information adéquate et renforcée du consommateur. Sur ce point, la profession a fait des efforts importants en matière de développement de signes officiels de qualité, afin de répondre aux exigences de transparence des consommateurs.

Promouvoir un étiquetage de l'origine du naissain pour distinguer celui qui est issu du captage naturel est une idée certes intéressante, qui mérite d'être encouragée. Néanmoins, la profession a aujourd'hui engagé une démarche qui me paraît devoir être respectée. J'encourage les étiquetages volontaires. Il faut laisser à la profession le temps d'aboutir et de faire connaître ses conclusions.

Je souhaite donc le retrait de ces amendements ; à défaut, j'y suis défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 53.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 54.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

## TITRE II BIS

### Dispositions spécifiques aux collectivités, régions et départements d'outre-mer

#### Article 18 ter (*Non modifié*)

① Après le premier alinéa de l'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

② « L'État veille à favoriser la participation de la région, de la collectivité territoriale de Guyane, de la collectivité territoriale de Martinique et du Département de Mayotte aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans son bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique et, en tant que de besoin, les organismes professionnels. »

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jacques Gillot, sur l'article.

**M. Jacques Gillot.** Alors que, pour le secteur de la pêche, l'Union européenne s'appête à faire évoluer prochainement le cadre réglementaire de nos régions ultrapériphériques, ou RUP, sur le modèle déjà existant du POSEI – le programme d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité –, je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, de prêter une attention particulière aux amendements portant sur les outre-mer que nous allons examiner.

Ces amendements visent à corriger l'existence de dispositifs qui nuisent à notre développement économique, déjà fragilisé par nos handicaps structurels.

Certains d'entre eux prévoient ainsi de nous associer davantage aux décisions internationales et régionales nous concernant au premier chef.

D'autres visent à lever des freins juridiques, comme des visas, ou à aménager fiscalement notre secteur maritime, soit en apportant des précisions quant au champ d'application, soit en revenant sur des transpositions, qui nous pénalisent, du droit européen, auquel il nous est permis de déroger en vertu de la reconnaissance des spécificités des RUP. En effet, trois députés européens en déplacement il y a quelques mois à La Réunion ont pu mesurer sur place les spécificités de nos territoires et les difficultés qu'elles impliquent pour nos pêcheurs.

J'espère donc, monsieur le secrétaire d'État, que vous prêterez une attention particulière à nos territoires, grâce auxquels la France peut s'enorgueillir d'être la seconde puissance maritime du monde, avec une présence géographique sur l'ensemble des océans.

Le soutien du Gouvernement et, bien sûr, de notre rapporteur à nos amendements témoignera de leur volonté de valoriser cet atout géostratégique, alors même que l'Europe montre enfin des signes en ce sens pour nos pêcheurs et nos particularités locales dans un environnement économique régional souvent très concurrentiel, notamment dans les Caraïbes.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 37 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste et S. Larcher, Mme Claireaux, MM. Patient, Karam et Desplan et Mme Herviaux, est ainsi libellé :

Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le premier alinéa de l'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Dans les régions de Guadeloupe et de La Réunion, les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, le Département de Mayotte, les compétences en matière de gestion et de conservation des ressources biologiques de la mer, dévolues à l'autorité administrative en application des articles 2, 3, 4 et 5 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime sont exercées par la collectivité territoriale, sous réserve des engagements internationaux de la France, du respect de la compétence communautaire, et dans le cadre de la politique commune des pêches. »

La parole est à Mme Odette Herviaux.

**Mme Odette Herviaux.** Cet amendement entre en résonance, voire en coordination, avec l'amendement n° 50 rectifié *bis*, qui sera défendu dans un instant par mes collègues ultramarins.

Il vise à préciser la rédaction de l'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales, en listant de manière exhaustive chacune des collectivités concernées pour l'exercice des compétences en matière de gestion et de conservation des ressources biologiques de la mer.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement étend à la Guyane et à la Martinique le dispositif qui existe déjà pour Mayotte, la Guadeloupe et La Réunion : les compétences de gestion et de conservation des ressources biologiques de la mer, exercées ailleurs par l'État, sont confiées dans ces territoires aux collectivités territoriales.

Une telle solution semble être de bon sens. L'avis est donc favorable.

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

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

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 37 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 50 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste et S. Larcher, Mme Claireaux, MM. Patient, Karam et Desplan et Mme Herviaux, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

« L'État veille à favoriser la participation des régions de Guadeloupe et de La Réunion, de la collectivité territoriale unique de Guyane et de la Martinique, du département de Mayotte, de la collectivité territoriale de Saint-Martin, de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon aux

discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans leur bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique, et les organismes professionnels en tant que de besoin. »

La parole est à M. Serge Larcher.

**M. Serge Larcher.** Il s'agit d'un amendement rédactionnel.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 95 rectifié, présenté par MM. Arnell, Amiel, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin, Guérini et Hue, Mmes Jouve, Laborde et Malherbe et MM. Mézard, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Remplacer les mots :

et du Département de Mayotte

par les mots :

, du Département de Mayotte et de la collectivité territoriale de Saint-Martin

La parole est à M. Guillaume Arnell.

**M. Guillaume Arnell.** Il est défendu, compte tenu de l'amendement précédent de M. Cornano et de ses cosignataires.

Rédigé sous cette forme, il me semble que le titre II *bis* de la proposition de loi prendra tout son sens.

**Mme la présidente.** Le sous-amendement n° 149, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Amendement n° 95 rectifié, alinéa 5

Remplacer les mots :

et de la collectivité territoriale de Saint-Martin

par les mots :

, de la collectivité territoriale de Saint-Martin, de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je ne suis pas certain de bien comprendre : mon sous-amendement porte sur l'amendement n° 95 rectifié, mais je ne suis pas sûr que celui-ci soit toujours pertinent.

En effet, au vu de l'explication qui vient d'être donnée par M. Arnell, il me semble avoir compris que l'amendement n° 95 rectifié est en réalité abandonné au profit de l'amendement n° 50 rectifié *bis*.

**Mme la présidente.** Monsieur le secrétaire d'État, M. Arnell n'a pas retiré son amendement, mais je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'il le fasse au profit de l'amendement n° 50 rectifié *bis*, car cela simplifiera les choses.

Monsieur Arnell, êtes-vous d'accord pour retirer votre amendement ?

**M. Guillaume Arnell.** Madame la présidente, mon intervention visait principalement à introduire la collectivité de Saint-Martin, car je n'ai pas eu de signes particulières pour Saint-Barthélemy. Mais il est bien entendu tout à fait possible d'étendre le champ d'application de cette disposition à Saint-Barthélemy et Saint-Pierre-et-Miquelon.

Dès lors que cela est expressément mentionné, il me semble que le sous-amendement du Gouvernement n'a pas lieu d'être. L'amendement n° 95 rectifié que je défends trouve sa logique dans l'amendement n° 50 rectifié *bis*.

**Mme la présidente.** Mon cher collègue, l'adoption de l'amendement n° 50 rectifié *bis* vous donnerait satisfaction dans la mesure où Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Martin et Saint-Barthélemy y sont mentionnés.

Aussi, acceptez-vous de retirer votre amendement ?

**M. Guillaume Arnell.** Si l'amendement n° 50 rectifié *bis* est adopté, je retirerai l'amendement n° 95 rectifié, madame la présidente.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 50 rectifié *bis*, dont l'adoption donnerait satisfaction à M. Arnell : l'amendement n° 95 rectifié deviendrait alors sans objet ; et je retire le sous-amendement du Gouvernement. Ainsi, les choses sont claires !

**Mme la présidente.** Le sous-amendement n° 149 est retiré.

L'amendement n° 79 rectifié *bis*, présenté par M. S. Larcher, Mme Claireaux, MM. Cornano, Patient, Antiste, Karam, J. Gillot et Desplan et Mme Herviaux, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Supprimer les mots :

, en tant que de besoin,

La parole est à M. Serge Larcher.

**M. Serge Larcher.** Cet amendement vise à favoriser la participation des organismes professionnels à l'évaluation des ressources halieutiques des bassins océaniques, qui sont partagés entre plusieurs nations.

Prenons l'exemple de la Martinique : son bassin concerne la France, la Barbade, la Dominique et Sainte-Lucie. Il paraît opportun de mettre en relation l'ensemble des organisations de pêche de ces bassins pour favoriser la cohérence de ces discussions. Quoique consultatifs, ces avis n'en demeureraient pas moins utiles.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** L'amendement n° 50 rectifié *bis* vise à ajouter les autres collectivités d'outre-mer dans la liste des collectivités associées par l'État aux organisations internationales de gestion des ressources halieutiques.

Il s'agit là d'une précision utile ; c'est une bonne chose que de ne pas participer aux instances internationales de discussion relatives aux ressources halieutiques sans les collectivités concernées.

Cet amendement a été rectifié pour intégrer les modifications visées par l'amendement n° 95 rectifié et le sous-amendement n° 149, ainsi que l'amendement n° 79 rectifié *bis*.

La commission émet donc un avis favorable sur l'amendement n° 50 rectifié *bis*.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 50 rectifié *bis*.

(L'amendement est adopté.)

**Mme la présidente.** En conséquence, les amendements n° 95 rectifié et 79 rectifié *bis* n'ont plus d'objet.

Je mets aux voix l'article 18 *ter*, modifié.

(L'article 18 *ter* est adopté.)

#### Article additionnel après l'article 18 *ter*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 35 rectifié, présenté par M. Antiste, Mme Claireaux et MM. Cornano, Desplan, J. Gillot, Karam et S. Larcher, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *ter*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 4433-4-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La collectivité territoriale de Martinique et la collectivité territoriale de Guyane, le Département de Mayotte, les conseils régionaux de Guadeloupe et de La Réunion peuvent adresser au Gouvernement des propositions en vue de discussions relatives à la gestion des biens publics et des biens communs dans les aires mentionnées au premier alinéa. Le Gouvernement tient compte de ces propositions. »

II. – L'article L. 951-2 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ils contribuent également à la production d'une expertise sur la gestion et l'évaluation des ressources halieutiques dans leurs bassins d'implantations au sein des organisations régionales et internationales compétentes. »

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** Le présent amendement vise à valoriser, dans le cadre des discussions régionales, l'expertise développée par les territoires d'outre-mer et des organismes de droit privé chargés d'une mission de service public en matière de gestion des ressources halieutiques.

En effet, les mesures prises pour optimiser l'exploitation des ressources et mettre en adéquation les prélèvements et les capacités de régénération des espèces portent, d'une part, sur les tailles de capture – maillage, taille réglementaire, protection des nourriceries – et, d'autre part, sur les quantités capturées, soit directement par la régulation des prises – totaux admissibles de capture ou quotas –, soit indirectement par une régulation des moyens de capture – nombre d'entreprises de pêche ou encore durée de la pêche.

Ces mesures requièrent donc de définir un cadre précis pour l'évaluation et la gestion des ressources halieutiques. Or les ressources exploitées sur les territoires ultramarins, notamment dans la Caraïbe, sont, pour l'essentiel, des ressources partagées avec de nombreux autres pays. Il peut s'agir d'espèces dont toutes les phases de vie se font en pleine mer ou d'espèces dont la phase larvaire se passe en pleine mer, mais qui, une fois recrutées, restent sur les plateaux insulaires. Dans les deux cas de figure, leur gestion requiert la définition d'une gouvernance dépassant le cadre national.

La nécessité d'adopter une approche supranationale concerne également la collecte des données nécessaires à leur évaluation. En effet, réalisée à l'échelle d'un seul terri-

toire, celle-ci serait très coûteuse en raison du nombre très élevé d'espèces exploitées – près de 200 dans la Caraïbe, par exemple – et des quantités concernées relativement faibles.

C'est pourquoi de nombreuses organisations internationales et régionales interviennent pour définir le cadre adéquat de la gestion et de l'évaluation des ressources halieutiques partagées. C'est le cas, pour ce qui concerne, par exemple, la Caraïbe, de la Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique, du *Caribbean Regional Fisheries Mechanism* et des organisations régionales de gestion de la pêche.

Par ailleurs, les pays de la Caraïbe, hors territoires de l'Union européenne, se rencontrent pour organiser et harmoniser les collectes de données sur la pêche et discuter de la nécessaire coordination de leur réglementation. Ces démarches, qu'elles aient lieu dans la Caraïbe ou dans les autres bassins océaniques d'implantation des territoires ultramarins, sont faites sans les départements d'outre-mer.

Le présent amendement tend donc à remédier à cette situation en associant les conseils régionaux concernés aux discussions qui traitent de la gestion et de l'évaluation des ressources partagées au sein des organismes internationaux.

**Mme la présidente.** Veuillez conclure, mon cher collègue.

**M. Maurice Antiste.** Il vise par ailleurs à associer à la production de l'expertise développée dans ce cadre les comités régionaux des pêches et les instituts scientifiques de recherche.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Sur cet amendement, la commission aimerait entendre l'avis du Gouvernement, qui est plus éclairé.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Le Gouvernement ne perçoit pas la plus-value de cet amendement par rapport à la rédaction du texte issue des travaux de l'Assemblée nationale.

Nous avons eu une longue discussion à ce sujet avec les députés, notamment ultramarins ; la rédaction actuelle du texte en est issue et ne correspond donc plus à la rédaction initiale de la proposition de loi.

Les deux objectifs que vous visez au travers de cet amendement figurent déjà, je le rappelle, dans le texte adopté par votre commission, lequel précise : « L'État veille à favoriser la participation de la région, de la collectivité territoriale de Guyane, de la collectivité territoriale de Martinique et du Département de Mayotte aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans son bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique et, en tant que de besoin, les organismes professionnels. »

Cette rédaction est plus compacte que la vôtre, mais l'objectif est exactement le même. Le Gouvernement ne voit donc pas pourquoi il faudrait rigidifier le texte et préfère s'en tenir à la version de l'Assemblée nationale.

Aussi, je vous demande, monsieur le sénateur, de bien vouloir retirer cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Antiste, l'amendement n° 35 rectifié est-il maintenu ?

**M. Maurice Antiste.** Si tel est le cas, je le retire, madame la présidente, même si la rédaction est plus concise.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 35 rectifié est retiré.

### Article 18 quater (Non modifié)

① Au début du titre V du livre IX du code rural et de la pêche maritime, il est ajouté un chapitre I<sup>er</sup> A ainsi rédigé :

② « Chapitre I<sup>er</sup> A

③ « *Objectifs de la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer*

④ « Art. L. 951-1 A. – Outre ceux définis à l'article L. 911-2, la politique des pêches maritimes et de l'aquaculture dans les outre-mer a pour objectif, dans un contexte spécifique lié à une insularité ou à un éloignement marqué, de valoriser au mieux les productions locales de la pêche et de l'aquaculture en s'appuyant sur les dispositions de la politique commune de la pêche applicable aux régions ultrapériphériques. »

**Mme la présidente.** L'amendement n° 77 rectifié bis, présenté par M. S. Larcher, Mme Claireaux, MM. Cornano, Patient, Antiste, Karam, J. Gillot et Desplan et Mme Herviaux, est ainsi libellé :

Alinéa 4

Remplacer les mots :

ou à un éloignement marqué

par les mots :

, à un éloignement marqué, à une faible superficie, à un relief et des climats difficiles et à une dépendance économique,

La parole est à M. Serge Larcher.

**M. Serge Larcher.** La situation économique et sociale structurelle des régions ultrapériphériques est aggravée par plusieurs facteurs, dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement.

Cet amendement vise à prendre en compte l'ensemble des critères reconnus par l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. La référence au relief manquait dans la rédaction de l'article 18 quater issue des travaux de l'Assemblée nationale, alors que ce critère est particulièrement significatif dans le domaine de la pêche, ses caractéristiques et contraintes particulières ayant un impact sur les activités de pêche, en cohérence avec le milieu. Il s'agit ainsi, au travers de cet amendement, d'y faire référence.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Il s'agit d'un amendement à l'article 18 quater, lequel prévoit la mise en œuvre dans les outre-mer d'une politique spécifique en matière de pêche maritime et d'aquaculture.

Cet amendement vise à préciser le contexte dans lequel évoluent les outre-mer, l'éloignement n'étant pas leur seule caractéristique. Les critères permettant de définir les régions ultrapériphériques sont en effet plus larges : l'éloignement de

la métropole en est un, mais le relief, le climat, la faible superficie et la dépendance économique en constituent également des caractéristiques importantes. La précision est utile.

Aussi, la commission a émis un avis favorable sur cet amendement.

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

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

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 77 rectifié *bis*.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 18 *quater*, modifié.

*(L'article 18 quater est adopté.)*

#### Articles additionnels après l'article 18 *quater*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 31 rectifié, présenté par MM. Antiste, Cornano, Desplan, J. Gillot, Karam et S. Larcher, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I – Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5611-2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Les navires de pêche professionnelle exerçant au sein d'une zone économique exclusive d'une région, d'un département d'outre-mer ou d'une collectivité de l'article 74 de la Constitution, et pratiquant le débarquement ou la transformation de la marchandise sur ce territoire. » ;

2° Le 4° de l'article L. 5611-3 est complété par les mots : « , à l'exception de ceux mentionnés au ...° de l'article L. 5611-2 ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** Actuellement, les navires de pêche professionnelle ne peuvent pas bénéficier d'une immatriculation au registre international français.

Afin de soutenir l'économie locale des départements, régions et collectivités d'outre-mer, le présent amendement vise à permettre aux navires pratiquant le débarquement et la transformation des marchandises pêchées dans la zone économique exclusive d'obtenir une telle immatriculation et de bénéficier ainsi de certaines exonérations, notamment de taxe sur la valeur ajoutée, la TVA, et de droits de douane.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Vu la technicité du sujet, la commission aimerait entendre l'avis du Gouvernement sur cet amendement.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** L'extension à certains navires de grande pêche du registre international français, le RIF, prévue par l'actuel article 10 de la proposition de loi, est limitée à des navires soumis à des conditions internationales, principalement des thoniers.

C'est en revanche très marginalement le cas des flottilles de pêche des territoires ultramarins, composées quasi exclusivement de navires pratiquant la petite pêche et qui bénéficient déjà d'exonérations significatives de charges sociales. Le registre de référence pour la pêche reste le premier registre, et il n'est pas envisagé d'aller au-delà.

En outre, le lien avec le débarquement local n'est ni aisé à contrôler ni stable dans le temps. Par conséquent, cette disposition ne me semble pas envisageable.

Aussi, je demande le retrait de cet amendement ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 31 rectifié.

*(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Sénat, par assis et levé, adopte l'amendement.)*

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 18 *quater*.

L'amendement n° 66, présenté par MM. Patient, Desplan, Karam, Antiste et S. Larcher, Mme Claireaux, M. Cornano, Mmes Herviaux et Bonnefoy, MM. Bérit-Débat, Camani, Filleul, J.C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le seizième alinéa du I de l'article 199 *undecies* B du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La réduction d'impôt prévue au premier alinéa s'applique également aux améliorations foncières permanentes réalisées au titre d'investissements portuaires. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Serge Larcher.

**M. Serge Larcher.** Si vous le permettez, madame la présidente, je présenterai en même temps les amendements n° 67 et 68.

**Mme la présidente.** J'appelle donc en discussion les amendements n° 67 et 68.

L'amendement n° 67, présenté par MM. Patient, Desplan, Karam, Antiste et S. Larcher, Mme Claireaux, M. Cornano, Mmes Herviaux et Bonnefoy, MM. Bérit-Débat, Camani, Filleul, J.C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le cinquième alinéa du I de l'article 217 *undecies* du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La déduction prévue au premier alinéa s'applique aux améliorations foncières permanentes réalisées au titre d'investissements portuaires. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

L'amendement n° 68, également présenté par MM. Patient, Desplan, Karam, Antiste et S. Larcher, Mme Claireaux, M. Cornano, Mmes Herviaux et Bonnefoy, MM. Bérit-Débat, Camani, Filleul, J.C. Leroy, Madrelle, Miquel, Poher et Roux, Mme Tocqueville et les membres du groupe socialiste et républicain, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le troisième alinéa du 1. du I de l'article 244 *quater* W du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le crédit d'impôt prévu au premier alinéa s'applique également aux améliorations foncières permanentes réalisées au titre d'investissements portuaires. »

II. – Le I ne s'applique qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Veuillez poursuivre, mon cher collègue.

**M. Serge Larcher.** Ces trois amendements visent des dispositions fiscales différentes, mais ont le même objet : l'amélioration et la sécurisation du dispositif de défiscalisation d'investissements réalisés dans les ports ultramarins.

Pour bénéficier de la défiscalisation outre-mer, certains investissements portuaires doivent être qualifiés d'investissements « productifs ». Cela signifie, au sens du code général des impôts, que ces investissements portent sur des biens corporels neufs, immobilisables et amortissables au sens comptable. Ces investissements nécessitent parfois la réalisation préalable d'« améliorations foncières permanentes », c'est-à-dire de travaux de grande ampleur consistant, par exemple, à creuser ou à modifier le terrain sur lequel s'implantent les projets.

Or ces améliorations foncières permanentes ne sont pas considérées comme des investissements productifs, faute de pouvoir être comptablement amorties. Pourtant, ces travaux, qui permettent la réalisation de l'opération finalement éligible à la défiscalisation, représentent souvent l'essentiel du prix des investissements concernés.

Aussi le droit a-t-il pour effet de vider de son efficacité le principe de défiscalisation, en réduisant de fait très fortement l'avantage fiscal.

Afin de remédier à cette situation, ces trois amendements prévoient une éligibilité explicite de ces améliorations foncières permanentes à la défiscalisation outre-mer quand elles sont réalisées pour la construction d'investissements portuaires eux-mêmes éligibles.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Les mécanismes fiscaux de soutien à l'investissement dans les outre-mer sont justifiés et importants, mais ils doivent être strictement encadrés.

C'est pourquoi la commission aimerait entendre l'avis du Gouvernement sur cet amendement, comme sur les suivants, qui sont de même nature.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Au préalable, le Gouvernement souhaite attirer l'attention de la Haute Assemblée sur le vote qui a eu lieu précédemment.

L'amendement n° 31 rectifié visait à ouvrir le RIF à tous les bateaux de pêche. Mais avez-vous bien mesuré, mesdames, messieurs les sénateurs, les conséquences de cette disposition, fût-elle limitée à l'outre-mer ? Un tel engagement n'est pas possible ! Je ne peux même pas imaginer comment cela peut concrètement se traduire. J'appelle donc votre attention sur les nombreuses difficultés concrètes que cela pose.

Je ne vois pas comment cette disposition peut être mise en œuvre ni comment le RIF peut faire l'objet d'une distinction géographique. Si, un jour, le RIF s'appliquait à tous les bateaux de pêche, ce serait une date à marquer d'une pierre blanche dans l'histoire de cette activité !

Quant aux amendements n°s 66, 67 et 68, ils prévoient une réduction d'impôts pour ce qui concerne les améliorations foncières réalisées au titre de certains investissements, en vue de favoriser les travaux portuaires en outre-mer.

L'ensemble de ce dispositif ne peut être examiné que dans le cadre d'une loi de finances. C'est pourquoi le Gouvernement demande le retrait de ces amendements ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Larcher, les amendements n°s 66, 67 et 68 sont-ils maintenus ?

**M. Serge Larcher.** Nous ne voulons pas trop embarrasser le Gouvernement. Néanmoins, quand nous soulevons un problème, nous entendons avoir une réponse. Nous espérons donc, monsieur le secrétaire d'État, que vous consulerez votre collègue de Bercy pour trouver une solution.

Cela dit, je retire mes trois amendements, madame la présidente.

**Mme la présidente.** Les amendements n°s 66, 67 et 68 sont retirés.

L'amendement n° 32 rectifié, présenté par MM. Antiste, Cornano, Desplan, Karam et J. Gillot, Mme Claireaux et M. S. Larcher, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le 2° du II de l'article 262 du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« – les bateaux de plaisance utilisés à des fins de voyages d'agrément dans les départements et régions d'outre-mer et dans les collectivités de l'article 74 de la Constitution ; ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** À la suite de la décision de la Cour de justice de l'Union européenne du 22 décembre 2010, la France, pour se mettre en conformité avec le droit européen, avait supprimé l'exonération de TVA s'appliquant aux contrats de location et d'affrètement à des fins de voyages d'agrément sur tous les navires de plaisance.

Or, au sens de l'article 6 de la directive 2006/112/CE du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée, les départements et régions d'outre-mer, ainsi que les collectivités régies par l'article 74 de la Constitution, ne font pas partie du territoire de l'Union européenne. La législation de l'Union européenne harmonisée en matière de TVA n'est donc pas applicable dans les départements et régions d'outre-mer, et les autorités nationales ou locales ont pleine compétence pour taxer le chiffre d'affaires des entreprises, sous réserve de respecter les principes généraux des traités.

Il est essentiel de rappeler que l'activité des navires de plaisance dans l'arc Caraïbe est une activité touristique à très forte valeur ajoutée. Dans le cadre de la concurrence acharnée que se livrent les îles pour les attirer, tous ces navires sont considérés depuis plus d'une vingtaine d'années comme des facteurs d'exportation.

Il convient de reconnaître et d'admettre que ces navires sont totalement libres de leurs destinations. Dès lors, il est évident qu'ils sont naturellement attirés par celles qui sont dotées d'une fiscalité avantageuse. Or toutes les îles concurrentes appliquent la détaxe à la plaisance dès l'arrivée et jusqu'au départ des bateaux, afin de les encourager à rester le plus longtemps possible sur place, sachant pertinemment que leurs séjours ne manquent jamais d'apporter des bénéfices économiques, et donc des emplois, ainsi que des recettes fiscales considérables.

La plupart des îles de l'arc caribéen sont des États indépendants, dont les législations sont bien évidemment différentes de celles de l'Europe. Par conséquent, cette suppression de l'exonération de la TVA a eu des conséquences néfastes et désastreuses pour le tourisme et l'économie ultramarins.

Ainsi, de nombreux départs de charters de Martinique et de Guadeloupe ont déjà été annulés – huit partenaires ont ainsi annulé leur publicité pour un départ des départements et régions d'outre-mer en 2015 –, et on assiste à une contraction de plus en plus forte de l'économie locale, avec la réduction de toutes les taxes et charges habituellement collectées par les instances de l'État.

Face à ce constat, le présent amendement vise à remettre en place cette exonération de TVA.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Compte tenu de l'histoire de ce dossier, de la grande complexité de ces questions aux enjeux très locaux et dans la mesure où, en outre, elle ne

connaît pas l'impact exact du rétablissement de cette exonération de TVA, la commission aimerait entendre, là encore, l'avis du Gouvernement.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Nous poursuivons le débat antérieur, il s'agit là de dispositions relevant d'une loi de finances. Si je comprends bien l'objet de l'amendement, celui-ci tend à rétablir des exonérations fiscales au bénéfice de certains bateaux de plaisance, entraînant évidemment un coût financier au travers d'une moindre recette pour l'État.

Là encore, même si l'amendement est adopté, je ne suis pas en mesure de lever le gage. Aussi, j'en demande le retrait.

J'entends bien que ces débats puissent avoir lieu, car ils traduisent une réalité du terrain, mais les dispositions proposées ne peuvent trouver leur concrétisation que dans le cadre d'une loi de finances. Je le répète, même si cet amendement est adopté, le Gouvernement n'est pas aujourd'hui en mesure de lever le gage, car je n'ai pas de pouvoir d'arbitrage en la matière.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement, monsieur le sénateur.

**Mme la présidente.** Monsieur Antiste, l'amendement n° 32 rectifié est-il maintenu ?

**M. Maurice Antiste.** Non, je le retire, madame la présidente. Mais je vous donne rendez-vous, monsieur le secrétaire d'État ! (*Sourires.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n° 32 rectifié est retiré.

L'amendement n° 34 rectifié, présenté par MM. Antiste, Cornano, Desplan, J. Gillot, Karam et S. Larcher, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport relatif à l'adaptation de la réglementation de la pêche et de l'aquaculture aux conditions géographiques, climatiques, culturelles et économiques du milieu tropical ou insulaire qui caractérisent ces territoires.

Le Gouvernement remet également au Parlement, dans ce même délai, un rapport relatif aux conditions de travail et de sécurité des pêcheurs des régions et départements d'outre-mer, ainsi que des collectivités de l'article 74 de la Constitution.

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** Nous savons tous que la politique commune de la pêche, la PCP, est l'une des politiques les plus intégrées de l'Union européenne, puisqu'elle est même, pour partie, une compétence exclusive de l'Union.

Cependant, cette réglementation, conçue pour l'ensemble des zones de pêche de l'Union européenne, est inadaptée aux régions ultrapériphériques, nos territoires d'outre-mer se caractérisant par leur insularité et leurs conditions climatiques et économiques particulières.

Plusieurs dispositifs, pénalisants pour nos pêcheurs ultramarins, démontrent clairement que l'articulation entre la réglementation et la réalité de leur métier est difficile et, parfois, contradictoire. Je pense, par exemple, à l'inadaptabi-



lité entre la législation nationale sur la durée du travail et la législation européenne sur les temps de marée, c'est-à-dire de pêche en mer.

La réglementation dans les DOM est rendue plus complexe encore par la non-applicabilité à l'outre-mer – exception faite de Mayotte, à la suite de la loi de départementalisation de 2010 – de l'accord collectif du 28 mars 2001 sur la pêche artisanale et l'armement coopératif, qui permet de comptabiliser le temps de travail en jours de pêche plutôt qu'en heures de travail.

Pire, les différents niveaux de réglementation atteignent une telle complexité qu'il est impossible de s'y retrouver. Cette situation crée une insécurité juridique et, plus encore, des tensions inutiles.

C'est pourquoi cet amendement vise à demander au Parlement deux rapports visant à mieux comprendre les spécificités de ces territoires : le premier concerne l'adaptation de la réglementation de la pêche à ces spécificités ; le second est relatif aux conditions de travail des pêcheurs sur ces territoires.

**Mme la présidente.** Quel est l'avis de la commission des affaires économiques ?

**M. Michel Le Scouarnec, rapporteur pour avis.** Cet amendement prévoit la remise d'un nouveau rapport du Gouvernement au Parlement, cette fois sur les adaptations de la pêche et de l'aquaculture au contexte de l'outre-mer.

Un autre rapport est demandé sur les conditions de travail et de sécurité des pêcheurs. Ce sujet est important.

Toutefois, il convient de ne pas multiplier les demandes de rapport au Parlement, raison pour laquelle la commission sollicite le retrait de cet amendement. À défaut, elle émettra un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Lors des négociations sur la nouvelle politique de la pêche, le Gouvernement a obtenu un nombre significatif d'avancées pour tenir compte des particularités de nos régions ultrapériphériques, les RUP : création d'un conseil consultatif dédié à celles-ci ; zone de protection des 100 milles marins, qui peut être réservée aux navires immatriculés dans les RUP et aux navires européens qui y pêchent traditionnellement ; éligibilité au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, le FEAMP, des dispositifs de concentration de poissons ancrés et, surtout, prise en compte de l'ensemble des surcoûts de la filière pêche et aquaculture.

Ainsi, plus de 126 millions d'euros sont dédiés aux seuls outre-mer français dans la dotation nationale du FEAMP – cette somme résulte de l'addition des montants des mesures régionales et de la prise de l'enveloppe des plans de compensation des surcoûts –, sans compter que les DOM pourront également bénéficier des mesures nationales du FEAMP, qui ne sont pas ventilées.

Les efforts doivent être poursuivis pour améliorer la prise en compte des spécificités des RUP dans un cadre essentiellement européen, en anticipant dès maintenant l'évolution de la politique commune de la pêche après 2020, aussi bien dans son volet interne que dans son volet extérieur, à savoir les accords bilatéraux entre l'Union européenne et les pays tiers.

Le travail en ce sens va débiter dès cette année, sur la base du rapport d'initiative de la commission de la pêche du Parlement européen pour une meilleure prise en compte des RUP dans la politique commune de la pêche.

Enfin, concernant la simplification de certaines réglementations qui relèveraient plutôt du niveau national, qu'il s'agisse des conditions de travail ou de sécurité, je vais demander à mes services d'examiner dans le détail les problèmes spécifiques qui pourraient se poser.

Dans ce contexte, la remise d'un rapport au Parlement sur ces questions ne me semble vraiment pas nécessaire. Le travail effectif a déjà débuté et le mieux est de continuer à mettre en œuvre ces mesures ensemble.

Par conséquent, je sollicite le retrait de cet amendement.

**Mme la présidente.** Monsieur Antiste, l'amendement n° 34 rectifié est-il maintenu ?

**M. Maurice Antiste.** Madame la présidente, je dois dire que je ne suis pas surpris par les réticences qu'inspire cette demande de rapport supplémentaire.

Cependant, il faut bien que nous puissions, de temps à autre, exprimer nos inquiétudes et en expliciter les raisons. Tel était, du reste, l'objet de mon intervention.

Cela étant dit, je retire mon amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 34 rectifié est retiré.

L'amendement n° 80 rectifié *bis*, présenté par MM. S. Larcher, Cornano, Patient, Antiste, Karam, J. Gillot et Desplan, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois après la promulgation de la loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur la structuration et le développement des activités aquacoles dans les départements d'outre-mer, dans lequel il aborde la carence de formation d'aquaculteur dans les départements d'outre-mer.

La parole est à M. Serge Larcher.

**M. Serge Larcher.** Je vais soumettre un nouveau problème à M. le secrétaire d'État, un problème sérieux.

Malgré les potentiels de la filière, il n'existe pas, aux Antilles, de formation au métier d'aquaculteur, ni au niveau du BEP ni à celui du baccalauréat professionnel. Or ces diplômes spécifiques offrent le sésame d'accès à l'ENIM : sans diplôme, impossible de s'affilier à l'ENIM, l'École nationale supérieure maritime.

Cette situation oblige les professionnels à se former ailleurs ou sur le terrain et freine considérablement le développement de la filière.

Il faudrait envisager soit un système dérogatoire, soit une formation. Ce serait d'autant plus opportun que le coût salarial de l'ouvrier affilié à la sécurité sociale est beaucoup plus élevé que celui de l'ouvrier affilié à l'ENIM.

Monsieur le secrétaire d'État, je vais retirer mon amendement – il s'agissait encore une fois d'obtenir la remise d'un rapport au Parlement –, mais, au moins, la question est posée. Nous sommes confrontés à une multitude de

problèmes, qu'il nous appartient de soulever ici – c'est l'une de nos missions –, même si nous n'obtenons pas de réponse immédiate.

En conséquence, je retire mon amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 80 rectifié *bis* est retiré.

**M. Jean Desessard.** M. le secrétaire d'État aurait quand même pu dire un mot...

**Mme la présidente.** L'amendement n° 96 rectifié, présenté par MM. Arnell, Amiel, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnol, Fortassin, Guérini et Hue, Mmes Jouve, Laborde et Malherbe et MM. Mézard, Requier et Vall, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi, un rapport sur les adaptations nécessaires pour développer l'attractivité des ports de plaisance situés dans les départements et régions d'outre-mer exposés à la concurrence croissante des territoires alentour. Il précise notamment les dispositions fiscales, administratives et douanières à même de favoriser le développement du tourisme de plaisance dans ces collectivités.

La parole est à M. Guillaume Arnell.

**M. Guillaume Arnell.** Monsieur le secrétaire d'État, je dois dire que je suis tenté de retirer cet amendement, qui risque de connaître le même sort que les précédents.

Cependant, j'ai encore en tête l'intervention de notre collègue Jacques Gillot, ancien président du conseil général de la Guadeloupe, qui vous a demandé de prêter une oreille attentive à l'ensemble des amendements que nous avons déposés. Or nous avons le sentiment que, pour seule réponse, vous répétez qu'il ne faut pas surcharger le Parlement de rapports.

Il est vrai que, avec ces demandes de rapport, nous avons trouvé une manière simple d'attirer votre attention sur un certain nombre de difficultés que connaissent les territoires ultramarins. Mais, de l'avis de nos collègues, nous estimons qu'il serait intéressant que nous puissions à tout le moins trouver les voies et les moyens d'étaler au grand jour l'ensemble des difficultés qui plombent les outre-mer et d'en discuter ensemble.

Vous savez très bien, monsieur le secrétaire d'État, que les professionnels se tournent vers les élus locaux, notamment vers ceux qui sont également parlementaires, pour évoquer ces difficultés. Or nous ne sommes pas en mesure de leur apporter des réponses.

Dès lors, nous vous remercions par avance de porter à ces territoires ultramarins une attention un peu plus soutenue.

Il me revient un proverbe anglais, dont la traduction pourrait être celle-ci : « Ce n'est pas parce que vous avez un marteau dans la main que tout ce que vous avez dans la main est un clou. »

Cela dit, je retire cet amendement, parce que je connais d'avance le sort qui lui sera réservé.

**M. Jean Desessard.** C'est le clou de la soirée ! (*Sourires.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n° 96 rectifié est retiré.

L'amendement n° 33 rectifié, présenté par MM. Antiste, Cornano, Desplan, J. Gillot, Karam et S. Larcher, est ainsi libellé :

Après l'article 18 *quater*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur l'opportunité de permettre aux personnes détenant un visa Schengen d'accéder aux départements et régions d'outre-mer, ainsi qu'aux collectivités de l'article 74 de la Constitution, sans démarche supplémentaire.

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** Là encore, je devine l'avis de la commission et du Gouvernement sur cette demande de rapport ! (*Sourires.*) Je vais le retirer, madame la présidente, mais permettez-moi d'en exposer les motivations.

Actuellement, les touristes en possession d'un visa Schengen, qui leur permet, par exemple, de se rendre en Corse ou de visiter les monuments célèbres, y compris le Palais de l'Élysée, se voient refuser l'embarquement à l'aéroport de Paris-Orly ou à celui de Paris-Charles-de-Gaulle dès lors qu'ils souhaitent visiter les DOM.

Je tiens à rappeler que le tourisme international dans nos îles concerne plutôt une clientèle haut de gamme d'hommes d'affaires et d'autres ressortissants européens et nord-américains, qui décident fréquemment, au dernier moment, d'inviter leurs partenaires à passer le week-end ou à séjourner dans les îles de la Caraïbe, comme ils les inviteraient à Saint-Tropez, en Corse ou à Courchevel. Or, aussi étonnant que cela puisse paraître, cela n'est pas possible.

Il est aisé de comprendre que cette situation fâcheuse prive nos îles d'une source de revenus touristiques, au bénéfice des autres îles de la Caraïbe, où ils entrent beaucoup plus facilement et où ils sont accueillis à bras ouverts.

Par ailleurs, les ressortissants d'un nombre important de pays de la région des Caraïbes peuvent se rendre sur nos îles sans même être obligés d'avoir un quelconque visa. Cette simplification de l'accès à nos territoires trouve son sens dans une volonté de développement des échanges commerciaux.

Face à la concurrence acharnée que nous font subir les autres îles, qui accueillent des touristes de toute provenance, nous ne pouvons que constater cette situation singulièrement dommageable à notre activité économique, ce qui est totalement incompréhensible, d'autant qu'un alignement sur les pratiques locales ne coûterait rien à l'État. Au contraire, cela contribuerait à valoriser notre destination et attirerait une clientèle rassurée par les avantages qui leur seraient offerts.

Rien n'empêche l'État d'autoriser les personnes en possession d'un visa valable pour visiter la France métropolitaine de disposer d'un droit d'accès de fait à nos îles. Au demeurant, l'arrivée dans les DOM par voie maritime est parfaitement acceptée par les services de la préfecture et par ceux de l'immigration.

Par cet amendement, nous demandons la remise au Parlement d'un rapport du Gouvernement sur cette situation proprement incompréhensible, qui nécessite une adaptation évidente. Mais, comme je l'ai indiqué au début de mon intervention, je le retire.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 33 rectifié est retiré.

## TITRE III

## DISPOSITIONS DIVERSES

**Article 19**  
(*Non modifié*)

- ① Le code des assurances est ainsi modifié :
- ② 1° Le 1° de l'article L. 111-6 est complété par un *d* ainsi rédigé :
- ③ « *d*) Les installations d'énergies marines renouvelables ; »
- ④ 2° Au deuxième alinéa de l'article L. 125-5, après le mot : « fluviaux, », sont insérés les mots : « les installations d'énergies marines renouvelables ».

**Mme la présidente.** L'amendement n° 131, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

définies par un décret en Conseil d'État

II. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

au sens de l'article L. 111-6

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de précision.

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

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

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 131.  
(*L'amendement est adopté.*)

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 19, modifié.  
(*L'article 19 est adopté.*)

**Articles additionnels après l'article 19**

**Mme la présidente.** Je suis saisie de cinq amendements identiques.

L'amendement n° 16 rectifié est présenté par M. Courteau, Mme Claireaux et M. Cornano.

L'amendement n° 28 rectifié est présenté par MM. Revet, Mayet, César, Vaspert, P. Leroy et Houel, Mme Lamure et MM. Trillard et D. Laurent.

L'amendement n° 62 est présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste.

L'amendement n° 84 est présenté par Mme Billon, M. Canevet et Mme Jouanno.

L'amendement n° 97 rectifié est présenté par MM. Arnell, Amiel, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esnot, Fortassin, Guérini et Hue, Mmes Jouve, Laborde et Malherbe et MM. Mézard, Requier et Vall.

Ces cinq amendements sont ainsi libellés :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre I<sup>er</sup> du livre III du code de l'énergie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Les dispositions particulières aux ouvrages de production d'énergie renouvelable en mer

« *Art. L. 315-1.* – Sont soumis aux dispositions du présent chapitre les projets d'installations de production d'énergie renouvelable en mer et leurs ouvrages connexes implantés sur le domaine public maritime, sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive.

« *Art. L. 315-2. – I.* – Lorsque le pétitionnaire en fait la demande, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 sont autorisés par arrêté préfectoral, dénommé "autorisation unique" dans le présent chapitre.

« II. – Cette autorisation unique vaut, lorsqu'elles sont requises :

« 1° Autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ou de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;

« 2° Approbation de la concession d'utilisation du domaine public maritime requise en application de l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« 3° Autorisation au titre de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« 4° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« 5° Autorisation spéciale au titre de l'article L. 6352-1 du code des transports ;

« 6° Approbation des ouvrages privés qui empruntent le domaine public au titre de l'article L. 323-11 du présent code.

« L'autorisation unique tient lieu des autorisations, approbations ou dérogations mentionnées au présent II pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre.

« L'article L. 414-4 du code de l'environnement est applicable aux projets faisant l'objet d'une autorisation unique en application du présent chapitre.

« L'autorisation unique délivrée doit être compatible avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévu à l'article L. 219-9 du code de l'environnement.

« *Art. L. 315-3.* – L'autorisation unique ne peut être accordée que si les prescriptions dont elle est assortie permettent selon les cas :

« – la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts protégés par l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

« – le respect des intérêts visés à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation d'îles artificielles, installations, ouvrages et leurs installations connexes prévues par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« – le respect des conditions de délivrance de la dérogation mentionnées au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation spéciale mentionnée à l'article L. 6352-1 du code de transport ;

« – le respect des conditions techniques mentionnées à l'article L. 323-12 du présent code.

« Sous réserve du présent chapitre, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 restent soumis aux dispositions du code de l'environnement, du code général de la propriété des personnes publiques, du présent code, du code des transports, de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République et des textes pris pour leur application.

« Les prescriptions fixées par l'autorisation unique sont réputées être prises en application de ces législations.

« *Art. L. 315-4.* – I. – Les conditions d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique sont fixées par décret en Conseil d'État.

« II. – Lorsque la réalisation d'un projet mentionné à l'article L. 315-1 est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques pour obtenir la délivrance de l'autorisation unique, il est procédé à une enquête publique unique régie par le code de l'environnement.

« III. – Toutefois, les projets exclusivement implantés sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive, soumis à étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, font l'objet d'une mise à disposition du public par l'autorité compétente, réalisée dans les conditions prévues aux articles L. 122-1-1 et L. 123-7 du même code.

« Par dérogation au même article L. 122-1-1, les observations du public, déposées uniquement par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité compétente dans un délai maximal de vingt et un jours à compter de la mise à disposition. »

L'amendement n° 16 rectifié n'est pas soutenu.

La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 28 rectifié.

**M. Charles Revet.** Mme la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, a rappelé devant le Sénat, le 22 janvier dernier, dans le cadre des débats sur le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, qu'il est essentiel d'instituer un cadre juridique préservant l'égalité de traitement entre les porteurs de projets d'énergies marines, que ceux-ci soient envisagés sur le domaine public maritime ou dans la zone économique exclusive.

L'adoption, à cette occasion, du principe d'une autorisation unique dans la zone économique exclusive – au-delà de 22 kilomètres des côtes – applicable aux énergies marines constitue une première avancée, qu'il convient de saluer.

Pour autant, il est essentiel de rappeler que les énergies marines implantées sur le domaine public maritime – jusqu'à 22 kilomètres des côtes – ne bénéficient pas aujourd'hui d'un véritable régime d'autorisation unique.

Les retours d'expérience à l'étranger ont pourtant démontré qu'il est essentiel d'établir un cadre juridique stable et unifié pour permettre une accélération du développement des énergies marines.

Le présent amendement vise, en conséquence, à établir, dans le code de l'énergie, un socle procédural commun à l'ensemble des projets d'énergies marines, afin de parvenir à une harmonisation des différentes procédures, quel que soit le lieu d'implantation des projets, et, ainsi, d'assurer une parfaite égalité de traitement entre l'ensemble des porteurs de projets. Il tend à apporter des garanties pour que cette simplification n'emporte pas de régression en termes de protection de l'environnement et à préciser que les modalités d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique, à adapter selon les espaces concernés, seront définies par décret en Conseil d'État.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean Desessard, pour présenter l'amendement n° 62.

**M. Jean Desessard.** Cet amendement vise à harmoniser et à simplifier les procédures relatives aux projets d'énergies marines.

Le principe d'une autorisation unique dans la zone économique exclusive – au-delà de 22 kilomètres des côtes – applicable aux énergies marines a été adopté en janvier dernier, lors des débats sur le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

En revanche, les énergies marines implantées sur le domaine public maritime – jusqu'à 22 kilomètres des côtes – ne bénéficient pas aujourd'hui d'un véritable régime d'autorisation unique.

Le présent amendement vise donc à établir, dans le code de l'énergie, un socle procédural commun à l'ensemble des projets d'énergies marines, afin de parvenir à une harmonisation des différentes procédures, quel que soit le lieu d'implantation des projets, et, ainsi, d'assurer une parfaite égalité de traitement entre l'ensemble des porteurs de projets. Il tend à apporter des garanties pour que cette simplification n'amène pas de régression en termes de protection de l'environnement et à préciser que les modalités d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique, à adapter selon les espaces concernés, seront définies par décret en Conseil d'État.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 84 n'est pas soutenu.

La parole est à M. Guillaume Arnell, pour présenter l'amendement n° 97 rectifié.

**M. Guillaume Arnell.** Lors de la première lecture du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, le Sénat a adopté le principe d'une autorisation unique applicable pour les projets d'énergies marines implantés dans la zone économique exclusive. Cette mesure ne concerne pas les projets d'énergies marines implantés sur le domaine public maritime.

Dans un objectif de simplification du droit, le présent amendement a pour objet de mettre en place, au sein du code de l'énergie, une procédure commune à l'ensemble des projets d'énergies marines.

Il permet de garantir l'égalité de traitement entre les porteurs de projets d'énergies marines renouvelables, que ceux-ci soient réalisés sur le domaine public maritime ou dans la zone économique exclusive. J'insiste sur ce point, qui n'a pas été évoqué par mes collègues.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Ces amendements identiques prévoient une autorisation unique pour les projets d'installation implantés sur le domaine public maritime, sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive.

M. le secrétaire d'État pourra sans doute nous le confirmer, ce dispositif risque d'interférer avec d'autres démarches en cours pour favoriser la simplification des autorisations environnementales.

Nous avons travaillé sur le sujet dans le cadre de la loi de simplification du 20 décembre 2014 ou, encore plus récemment, lors de l'examen de l'article 40 du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages.

Par ailleurs, je crois savoir qu'un projet d'ordonnance visant à favoriser le développement rapide des énergies en mer, en particulier de la concession d'occupation du domaine public maritime, a été examiné par le Conseil supérieur de l'énergie le 23 février dernier.

En conséquence, la commission est défavorable à ces amendements identiques, dont l'adoption aurait pour effet d'alourdir des procédures en cours.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je veux attirer l'attention des auteurs de ces amendements identiques sur un point : en cas d'adoption, la situation pourrait se révéler très compliquée.

Le Gouvernement partage l'objectif de simplifier les procédures administratives, en particulier pour les projets d'énergies renouvelables. Mais, en réalité, vous avez déjà satisfaction, messieurs les sénateurs.

Le projet de production d'énergies renouvelables sur le domaine public maritime bénéficie, en effet, de l'autorisation unique IOTA, expérimentée par une ordonnance du 12 juin 2014 et généralisée à tout le territoire national par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Les décisions environnementales requises sont fusionnées dans un permis unique, délivré dans un délai réduit – dix mois au lieu de douze à quinze – et avec un contentieux modernisé, le recours ayant été réduit de dix-huit à deux mois.

Au-delà du domaine public maritime, les projets sur le plateau continental et la zone économique exclusive bénéficieront également d'une autorisation unique, dont le principe a été adopté dans le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité.

Le Gouvernement est habilité à codifier ces dispositions et à les étendre, de sorte à intégrer dans ce permis unique d'autres dispositions qui pourraient être requises par ces projets. Le projet d'ordonnance, pris en application de

l'article 103 de la loi Macron, sera soumis pour avis au Conseil national de la transition écologique au printemps. Il répond à l'ensemble de vos attentes.

La réforme menée par le Gouvernement est donc globale et concerne tous les projets soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau ou de la législation des installations classées pour la protection de l'environnement.

S'ils étaient adoptés, ces amendements identiques déstabiliseraient cette réforme importante, qui est en passe d'aboutir.

Au demeurant, la rédaction proposée n'est pas opérationnelle, et ce pour trois raisons : les régimes sont nécessairement différents en fonction de la localisation du projet ; le droit européen interdit de fusionner les autorisations de production et de raccordement ; la rédaction pose le principe d'une autorisation unique, mais n'en organise pas le régime administratif – autorités compétentes dont l'avis est requis, caducité, modalités de modification...

Pour l'ensemble de ces raisons, il convient de conserver la procédure engagée, qui va aboutir. Aussi, je sollicite le retrait de l'ensemble de ces amendements identiques ; à défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Revet, l'amendement n° 28 rectifié est-il maintenu ?

**M. Charles Revet.** Monsieur le secrétaire d'État, vous l'avez compris, beaucoup d'entre nous ont été sollicités sur ce dossier complexe. Dans votre réponse, vous nous avez déjà apporté un certain nombre d'éléments d'information.

Par ailleurs, j'ai cru comprendre que ce dossier sera étudié dans le cadre du prochain projet de loi présenté par M. Macron.

Dans ces conditions, je vais retirer mon amendement, quitte à y revenir si vos engagements ne sont pas tenus.

Je me permets d'insister, car il s'agit d'une question complexe. Il ne sera pas facile de procéder aux implantations. Dès lors que l'on veut développer les énergies renouvelables, il faut essayer d'agir le plus rapidement et le plus simplement possible.

Je retire l'amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 28 rectifié est retiré.

Monsieur Desessard, l'amendement n° 62 est-il maintenu ?

**M. Jean Desessard.** M. le secrétaire d'État argumente plutôt bien, mais je m'interroge.

Il a déclaré qu'un régime d'autorisation unique pour le domaine public maritime serait adopté dans le cadre du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages. Or, d'après les renseignements dont je dispose – mais je suis certainement moins bien informé que M. le secrétaire d'État ! –, des problèmes seraient survenus sur ce point au cours de la deuxième lecture de ce texte, à l'Assemblée nationale.

Monsieur le secrétaire d'État, si vous me confirmez que ce dispositif a bien été voté en deuxième lecture par nos collègues députés, je vous croirai sur parole. Par contre, si vous nous avez transmis une information erronée, je ne pourrai pas retirer mon amendement.

**Mme la présidente.** Monsieur Arnell, l'amendement n° 97 rectifié est-il maintenu ?

**M. Guillaume Arnell.** Eu égard aux explications apportées par M. le secrétaire d'État, je suis tenté de retirer mon amendement, madame la présidente.

Toutefois, M. Desessard soulève une interrogation pertinente. Aussi, je me prononcerai en fonction de la réponse du Gouvernement.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je ne dispose pas d'informations plus précises. Mes services sont en train de se renseigner.

À ce stade, je peux simplement dire que rien ne semble indiquer que les dispositions auxquelles j'ai fait allusion auraient été remises en cause par l'Assemblée nationale lors de la deuxième lecture du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité. Je n'ai été alerté par personne sur cette question.

Pour l'heure, je ne puis en dire plus.

**Mme la présidente.** Dans ces conditions, l'amendement n° 62 est-il maintenu, monsieur Desessard ?

**M. Jean Desessard.** Je rends grâce à la sincérité de M. le secrétaire d'État. Je retire mon amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 62 est retiré.

L'amendement n° 97 rectifié est-il maintenu, monsieur Arnell ?

**M. Guillaume Arnell.** Je retire également mon amendement, madame la présidente.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 97 rectifié est retiré.

L'amendement n° 63, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 414-5-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 414-5-... ainsi rédigé :

« Art. L. 414-5-... – À compter de la promulgation de la loi n° ... du ... pour l'économie bleue, toute nouvelle activité d'extraction minière en mer est interdite dans les sites Natura 2000.

« Les activités d'extraction minière sont également interdites à proximité de ces sites dès lors qu'elles peuvent avoir un impact avéré sur la biodiversité. »

La parole est à M. Jean Desessard.

**M. Jean Desessard.** Le présent amendement vise à interdire toute nouvelle activité minière ayant un impact environnemental sur les sites Natura 2000, même si aucun cas n'est actuellement avéré.

La création d'un site Natura 2000 a pour finalité de préserver la biodiversité, ce qui est incompatible avec une activité minière. Prétendre que l'extraction minière peut se faire en préservant la zone exploitée est illusoire. Les conséquences d'une telle activité sur l'environnement et les espèces sont toujours importantes : bruit, changement des courants marins, destruction de l'habitat, pollution, etc.

L'exemple du projet d'extraction de sable coquillier, en baie de Lannion, est particulièrement parlant. Ce projet est combattu par tous les acteurs locaux : élus, associations de protection de la nature, pêcheurs, professionnels du tourisme, citoyens...

Il s'agit en effet d'extraire d'une dune sous-marine, située à la pointe de Lannion, c'est-à-dire à moins d'un kilomètre de deux zones Natura 2000, 400 000 mètres cubes de sable coquillier par an sur une période de vingt ans.

À quoi bon prétendre protéger les espaces naturels si l'on autorise, dans le même temps, ce type d'activité ?

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Sur la forme, cet amendement relève davantage du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, actuellement en cours de navette parlementaire.

Sur le fond, il convient de ne pas surtransposer le droit européen. Les dispositions de la directive « Habitats » s'appliquent aux sites terrestres et marins. Elles prévoient notamment que toute activité susceptible d'avoir un impact significatif sur les sites Natura 2000 fasse l'objet d'une évaluation de ses incidences préalablement à son autorisation.

Si une évaluation conclut à une atteinte et que des raisons impératives d'intérêt public majeur nécessitent d'autoriser l'activité, des mesures réglementaires conservatoires sont imposées.

L'interdiction des activités d'extraction minière n'avait pas été envisagée au moment de la constitution du réseau Natura 2000, désormais très vaste. À ce jour, on compte 209 sites entièrement ou partiellement marins, pour une superficie de plus de 3 millions d'hectares.

L'adoption de cet amendement reviendrait non seulement à interdire ces activités sur une très grande surface maritime, mais aussi à dissuader toute création de nouveaux sites Natura 2000, ce qui irait à l'encontre de l'objectif recherché par ses auteurs.

Pour ces raisons, la commission émet un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Le code de l'environnement soumet déjà les activités d'extraction minière à évaluation de leurs incidences au titre de la législation concernant Natura 2000.

Leur interdiction systématique *a priori* correspondrait à une surtransposition des directives « Habitats, Faune, Flore » et « Oiseaux ».

Plus largement, cette proposition est contraire à la doctrine européenne qui ne réglemente ni n'interdit *a priori* les activités humaines dans les sites Natura 2000, mais exige simplement de vérifier au préalable leur compatibilité avec les espèces et les habitats protégés.

Le Gouvernement demande le retrait de cet amendement ; à défaut, il émettra un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Desessard, l'amendement n° 63 est-il maintenu ?

**M. Jean Desessard.** Oui, je le maintiens, madame la présidente.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

**M. Charles Revet.** Je suis navré, mais je ne voterai pas votre amendement, monsieur Desessard.

En effet, à un moment, il importe de veiller à la poursuite de certaines activités. Il faut mesurer les conséquences de l'adoption d'amendements ou de textes que l'on vote un peu à l'emporte-pièce. Même si l'intention est *a priori* bonne, les conséquences peuvent s'avérer extrêmement préoccupantes.

Je suis d'accord avec vous, mon cher collègue, il faut protéger l'environnement et mettre en place des critères appropriés. Mais nous avons aussi besoin de granulats, et il va bien falloir les extraire !

À cet égard, permettez-moi de prendre deux exemples.

Dans mon département, les responsables écologistes s'étaient opposés – ils étaient dans leur rôle ! – à un certain nombre de décisions lors de la construction du port d'Antifer, qui a tout de même vu le jour.

De même, lors de l'inauguration de la première tranche de Port 2000, j'ai profité du retard du ministre – il s'agissait alors de Dominique Perben ! (*Sourires.*) – pour discuter avec le responsable écologiste qui avait cherché à tout bloquer au port d'Antifer. Il m'a alors avoué que les choses avaient été bien réalisées et que la situation actuelle était meilleure que celle qui prévalait auparavant.

Soyons donc attentifs à ne pas tout bloquer. Cela vaut aussi pour l'aquaculture, que nous évoquions précédemment : à force de blocages, la production aquacole a diminué de moitié !

C'est pourquoi nous devons tout à la fois répondre aux besoins de notre pays et nous efforcer de le faire dans les meilleures conditions. Aussi, je ne voterai pas cet amendement.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 63.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** L'amendement n° 64, présenté par MM. Dantec, Labbé et les membres du groupe écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le rejet en mer de boues de dragage polluées est interdit. Une filière de traitement de boue et de récupération des macro-déchets associés est mise en place.

La parole est à M. Jean Desessard.

**M. Jean Desessard.** Le dragage et le rejet de boues et sédiments pollués conduisent à disperser des substances polluées accumulées durant des années et à rejeter des blocs vaseux qui étouffent des habitats et espèces sous-marins.

On estime le volume de sédiments dragués chaque année à environ 50 millions de mètres cubes, dont 95 % sont immergés et seulement 5 % sont gérés à terre.

Cet amendement vise donc à interdire ces opérations néfastes pour l'environnement et à mettre en place une véritable filière de valorisation des sédiments marins de dragage, puis d'élimination des boues de dragage, conformément aux engagements pris lors de la conférence environnementale de 2013 et du Grenelle de la mer en 2009.

**Mme la présidente.** Le sous-amendement n° 156 rectifié, présenté par M. Revet, est ainsi libellé :

Amendement n° 64, alinéa 3

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les seuils au-delà desquels les sédiments ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire.

La parole est à M. Charles Revet.

**M. Charles Revet.** L'amendement n° 64 visant à interdire l'immersion des boues de dragage polluées ne fixe aucune référence ni seuil, ce qui impliquerait que la moindre pollution, même naturelle, interdirait toute immersion.

Il importe de minimiser les volumes concernés : les dragages d'entretien représentent chaque année environ 35 millions de mètres cubes pour l'ensemble des ports français, ce qui exige de vastes espaces de stockage. Cette situation conduirait à la destruction d'espaces naturels dans les estuaires et provoquerait d'importants déséquilibres hydro-sédimentaires qui se traduiraient par l'érosion des berges et des vasières, et ce d'autant plus que les filières de valorisation à terre sont encore embryonnaires, sinon inexistantes.

Je propose donc de limiter les volumes concernés par la détermination, d'ici au 1<sup>er</sup> janvier 2020, de seuils en deçà desquels les sédiments de dragage sont considérés comme neutres pour l'environnement et dont l'immersion reste autorisée.

Là encore, mon raisonnement est identique à celui que j'ai développé précédemment.

Mon département compte deux grands ports maritimes : Le Havre et Rouen. Leur activité nécessite de très importantes opérations de dragage de la Seine. Il faut déjà cinq à six ans pour obtenir une autorisation : si l'on ajoute encore des blocages, on ne fera plus rien ! Je peux comprendre que l'on prenne les dispositions nécessaires en cas de pollution avérée et dangereuse mais, heureusement, ce n'est pas le cas partout !

Mon sous-amendement vise donc à déterminer, par voie réglementaire, ce qu'il est possible ou non de faire.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** À titre personnel, j'émettraï un avis favorable sur le sous-amendement n° 156 rectifié, que la commission n'a pu examiner.

La commission a émis un avis de sagesse sur l'amendement n° 64. Il me semble toutefois préférable de fixer des seuils en matière d'interdiction d'immersion des boues de dragage.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Cet amendement important vise à interdire le rejet en mer des sédiments de dragage pollués.

Le dragage des ports maritimes de commerce et de pêche est une activité indispensable pour permettre l'accès des utilisateurs à ces installations essentielles à notre économie.

Il garantit également la sécurité de la navigation et constitue un instrument déterminant pour la prévention des risques d'inondation.

Le dragage implique la gestion des sédiments prélevés sur les fonds marins. Aujourd'hui, plus de 90 % des sédiments dragués dans les ports maritimes sont ensuite immergés. Les opérations de valorisation de ces sédiments réalisées localement demeurent marginales.

Le Gouvernement souhaite encourager ces nouvelles formes d'utilisation des sédiments dragués. Plusieurs études et initiatives sont en cours pour identifier des filières de valorisation.

Cet amendement vise à interdire l'immersion des sédiments de dragage contenant des contaminants pouvant avoir une incidence sur l'environnement. Comme vous le savez, Ségolène Royal est particulièrement sensible à cet enjeu. La question doit être traitée dans le sens de la préservation du milieu marin. La ministre de l'écologie a constamment rappelé son attachement et sa détermination à favoriser l'émergence de solutions innovantes.

L'immersion des sédiments est d'ores et déjà strictement encadrée par la loi sur l'eau et les milieux aquatiques. Les seuils précis sont aujourd'hui prévus par la réglementation aux fins d'identifier les risques environnementaux liés à la présence de contaminants avant toute autorisation d'immersion.

Cependant, aucun seuil d'interdiction n'a jusqu'à présent été élaboré.

Le Gouvernement est favorable à l'amendement n° 64, sous réserve de l'adoption du sous-amendement n° 156 rectifié, lequel subordonne l'interdiction d'immersion à l'élaboration, à l'horizon 2020, de seuils pertinents de contaminants par voie réglementaire.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix le sous-amendement n° 156 rectifié.

*(Le sous-amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 64, modifié.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 19.

#### **Article 19 bis A (nouveau)**

Le VII de l'article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est complété par les mots : « , en vue de leur généralisation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 ».

**Mme la présidente.** L'amendement n° 127, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Remplacer les mots :

leur généralisation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025

par les mots :

l'implantation, sur les ports du réseau central RTE-T, d'une part, d'un nombre approprié de bornes d'alimentation électrique à quai, si cette implantation est économiquement soutenable, notamment au regard du gain environnemental attendu, et d'autre part, de points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié, au plus tard le 31 décembre 2025

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** L'article 19 bis A concerne le déploiement du gaz naturel liquéfié, le GNL, et de l'électricité à quai dans les ports à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025.

S'il est en effet important de donner une visibilité aux armateurs et tout à fait primordial de déployer des infrastructures pour carburants alternatifs, l'idée d'une généralisation à un horizon donné semble difficilement envisageable et va très au-delà de la directive du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Cette directive fixe en effet des exigences minimales, qui doivent être mises en œuvre dans des cadres d'action nationaux, exigés par la Commission pour novembre 2016.

Si elle prévoit certaines échéances, celles-ci ne s'appliquent qu'à des équipements partiels. Leur généralisation n'est en aucun cas envisagée.

Ainsi, pour ce qui concerne le GNL, les solutions d'avitaillement mises en place doivent accompagner la montée en puissance du marché.

Par ailleurs, cette directive prévoit que l'implantation de bornes d'électricité à quai se fasse en priorité dans les ports du réseau central RTE-T, au plus tard le 31 décembre 2025. Elle précise aussi que ces installations sont conditionnées à l'existence d'une demande et au fait que les coûts ne soient pas disproportionnés par rapport aux avantages, y compris environnementaux.

Différents projets sont d'ores et déjà en cours de réalisation dans nos ports, financés en partie par l'État ou les collectivités.

Par cet amendement, nous proposons donc de rendre parfaitement compatible le dispositif législatif avec la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** La commission a intégré cette disposition au texte issu des travaux de l'Assemblée nationale.

Il convient effectivement d'ajuster d'ores et déjà notre objectif en matière de systèmes de distribution de GNL et d'alimentation électrique à quai dans les ports aux préconisations de la directive, afin d'éviter toute surtransposition.

Cette directive, qui comporte treize articles, devra, au plus tard, être intégralement transposée le 18 novembre 2016.

La commission émet un avis favorable sur cet amendement.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 127.

*(L'amendement est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'article 19 bis A, modifié.

*(L'article 19 bis A est adopté.)*

#### **Article 19 bis (Non modifié)**

① Le code des transports est ainsi modifié :

② 1° Après l'article L. 5111-1, il est inséré un article L. 5111-1-1 ainsi rédigé :



- ③ « Art. L. 5111-1-1. – Un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire battant pavillon français, doit porter des marques extérieures d'identification définies par voie réglementaire. » ;
- ④ 2° Au premier alinéa de l'article L. 5121-2, les mots : « ainsi qu'au » sont remplacés par le mot : « , au » et, après le mot : « fonctions », sont insérés les mots : « ainsi qu'à la personne commandant un engin flottant de surface ou sous-marin dans les conditions définies au premier alinéa de l'article L. 5121-3 » ;
- ⑤ 3° L'article L. 5121-3 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ⑦ « Les dommages causés par un engin flottant de surface ou sous-marin, à bord duquel aucune personne n'est embarquée, commandé à partir d'un navire, sont réputés être en relation directe avec la navigation ou l'utilisation du navire si l'engin a été embarqué sur le navire ou remorqué par celui-ci. » ;
- ⑧ b) Au début du deuxième alinéa, le mot : « Elles » est remplacé par les mots : « Les personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 » ;
- ⑨ 4° L'article L. 5241-1 est complété par un III ainsi rédigé :
- ⑩ « III. – Le présent chapitre n'est pas applicable aux engins flottants de surface ou sous-marins, à bord desquels aucune personne n'est embarquée, commandés à partir d'un navire battant pavillon français. » – (Adopté.)

#### Article additionnel après l'article 19 bis

**Mme la présidente.** L'amendement n° 121, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 19 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 5121-3 est complété par un quatrième alinéa ainsi rédigé :

« L'assureur qui couvre la responsabilité des personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 à l'égard des créances soumises à limitation est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même. » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 5121-6, les mots : « le propriétaire ou toute autre personne » sont remplacés par les mots : « une personne » et les mots : « du propriétaire, de cette personne ou de toute autre personne à eux » sont remplacés par les mots : « de cette personne, de son assureur ou de toute autre personne à elle » ;

3° À l'article L. 5121-7, les mots : « Lorsque le propriétaire ou une autre » sont remplacés par les mots : « Lorsqu'une » et, après la référence : « L. 5121-2 », sont insérés les mots : « ou son assureur » ;

4° À la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 5121-9, les mots : « qu'elle a constitué le fonds ou fourni » sont remplacés par les mots : « que le fonds a été constitué ou qu'ont été fournies » ;

5° L'article L. 5121-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « le propriétaire d'un navire » sont remplacés par les mots : « une personne mentionnée à l'article L. 5121-2 ou son assureur », les mots : « il est autorisé » sont remplacés par les mots : « cette personne ou l'assureur est autorisée » et les mots : « les lieu et place de son créancier » sont remplacés par les mots : « les lieu et place du créancier » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots « du propriétaire » sont remplacés par les mots : « des personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 ».

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** La convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, à laquelle la France est partie, prévoit, au 6 de l'article 1, que l'assureur couvrant les créances soumises à limitation est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité « dans la même mesure que l'assuré lui-même ». Il résulte par ailleurs du 3 de l'article 11 de cette même convention que l'assureur peut constituer le fonds de limitation.

Toutefois, ces dispositions n'ont pas été transposées dans le code des transports. Au regard du silence de la loi française, la question s'est posée devant les tribunaux de savoir si l'assureur était en droit de constituer lui-même le fonds de limitation.

Il importe donc de clarifier par le présent amendement la situation de l'assureur dans un sens strictement conforme à la convention de Londres de 1976.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il s'agit d'une stricte transposition de la convention de Londres. Aussi, l'avis est favorable.

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 121. (L'amendement est adopté.)

**Mme la présidente.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 19 bis.

(M. Jean-Pierre Caffet remplace Mme Isabelle Debré au fauteuil de la présidence.)

#### PRÉSIDENCE DE M. JEAN-PIERRE CAFFET vice-président

#### Article 20 (Suppression maintenue)

#### Article 21 (Non modifié)

- ① La section 7 du chapitre II du titre I<sup>er</sup> du livre V du code monétaire et financier est ainsi modifiée :
- ② 1° L'article L. 512-68 est ainsi modifié :
- ③ a) Au début du premier alinéa, les mots : « Conformément aux orientations définies par le ministre chargé des pêches maritimes, » sont supprimés ;
- ④ b) Au deuxième alinéa, la référence : « 5 » est remplacée par la référence : « 4 » ;

- ⑤ 2° L'article L. 512-69 est ainsi modifié :
- ⑥ a) Au premier alinéa, le mot : « cinq » est remplacé par le mot : « quatre » ;
- ⑦ b) Le 3 est abrogé ;
- ⑧ c) Avant le dernier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ⑨ « Le crédit maritime mutuel comporte une société centrale qui est une union d'économie sociale. Elle représente le crédit maritime mutuel au sein des entités nationales ou régionales du secteur maritime. » ;
- ⑩ d) À la fin de la seconde phrase du dernier alinéa, les mots : « , dont les statuts sont soumis à approbation ministérielle » sont supprimés ;
- ⑪ 3° L'article L. 512-71 est abrogé ;
- ⑫ 3° *bis* L'article L. 512-72 est ainsi modifié :
- ⑬ a) Au premier alinéa, le mot : « elle » est remplacé, deux fois, par le mot : « il » ;
- ⑭ b) Au second alinéa, les mots : « la caisse centrale » sont remplacés par les mots : « l'organe central des caisses d'épargne et des banques populaires » ;
- ⑮ 3° *ter* L'article L. 512-74 est ainsi modifié :
- ⑯ a) Au début du 1, les mots : « Dans les conditions déterminées par le décret prévu à l'article L. 512-84, » sont supprimés ;
- ⑰ b) Au 3, le mot : « elle » est remplacé par le mot : « il » ;
- ⑱ c) À la fin du 4, le mot : « côtiers » est remplacé par les mots : « du ressort territorial de la caisse régionale » ;
- ⑲ 3° *quater* L'article L. 512-76 est ainsi modifié :
- ⑳ a) À la première phrase, les mots : « trois ans et renouvelable par tiers tous les » sont remplacés par le mot : « six » ;
- ㉑ b) Au deuxième alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « un » ;
- ㉒ 3° *quinquies* Au premier alinéa de l'article L. 512-80, les mots : « ou aux orientations prévues à l'article L. 512-68, » sont supprimés ;
- ㉓ 4° À l'article L. 512-83, les mots : « sur proposition » sont remplacés par les mots : « par décision » et les mots : « et par décision du ministre chargé des pêches maritimes » sont supprimés.

**M. le président.** L'amendement n° 132, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

II. – Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au premier alinéa de l'article L. 512-70, les références : « 1 à 3 » sont remplacées par les références : « 1 et 2 » ;

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de coordination.

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

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

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 132.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 21, modifié.

*(L'article 21 est adopté.)*

## Article 22

① La section 10 *bis* du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> du code de la consommation est complétée par un article L. 121-82-3 ainsi rédigé :

② « *Art. L. 121-82-3.* – Les personnes ou les entreprises qui transforment ou distribuent des produits alimentaires dans le cadre d'une activité de restauration commerciale ou collective ou de vente à emporter de plats préparés, permanente ou occasionnelle, principale ou accessoire, précisent sur leurs cartes ou sur tout autre support la zone de capture ou de production des produits aquatiques qu'ils proposent. La zone de capture ou de production est déterminée dans les conditions prévues à l'article 38 du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil.

③ « Les modalités de mise en œuvre du présent article sont fixées par décret. »

**M. le président.** La parole est à M. Maurice Antiste, sur l'article.

**M. Maurice Antiste.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, certains de mes collègues députés se sont prononcés pour un étiquetage facultatif des produits aquatiques, allant ainsi à la rencontre des consommateurs qui veulent une traçabilité vérifiable et, donc, une information éclairée : déjà, en 2013, un sondage de l'Association nationale de défense des consommateurs et usagers auprès de 1 040 personnes avait révélé que la quasi-totalité d'entre elles considérait que l'information sur l'origine des aliments était primordiale.

Après le secteur de la viande, la crise concerne à présent le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, qui avaient jusqu'alors la réputation d'être bons pour la santé et dont la consommation était recommandée par le programme national nutrition santé. La défiance envers les produits de l'aquaculture s'est accentuée du fait, notamment, de la diffusion de reportages dévoilant certaines pratiques alarmantes et inacceptables dans ce secteur, telles que la densité importante des élevages, qui favorise les maladies. La production de certains poissons comme le panga ou le saumon, notamment en Norvège, qui fournit aujourd'hui 70 % de la consommation française, pourrait dès lors être nocive du fait de la présence de contaminants divers, tels que des dioxines, des polychlorobiphényles et des pesticides.

Les fraudes réalisées par certains professionnels, principalement sur les poissons surgelés, ont été mises en évidence en février 2014, après l'enquête « Fraud'Filets », et confirmées par la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes.

Par ailleurs, les résultats d'une enquête publiés en juin 2014 ont montré que le consommateur n'était pas toujours bien informé de la quantité de poissons présente dans les produits transformés, ce qui constitue un manque de transparence regrettable, puisqu'un tel critère renseigne sur les écarts de qualité entre les produits. Une telle opacité n'est pas de nature à renforcer la confiance des consommateurs s'agissant des produits à base de poisson.

Toutes ces révélations ont aggravé la défiance des consommateurs envers les produits de l'aquaculture. C'est pourquoi il convient, à mon sens, de rendre obligatoire l'étiquetage des produits aquatiques, en indiquant la zone de capture ou de production, y compris pour les professionnels de la restauration.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 22.

(L'article 22 est adopté.)

**Article 22 bis**  
(Non modifié)

Au 2° du II de l'article L. 321-1 du code de l'environnement, après le mot : « érosion, », sont insérés les mots : « la prévention des risques naturels liés à la submersion marine, ». – (Adopté.)

**Article 22 ter**  
(Non modifié)

- ① Après le 1° de l'article L. 121-21 du code de l'urbanisme, il est inséré un 1° bis ainsi rédigé :
- ② « 1° bis De l'existence de risques littoraux, notamment ceux liés à la submersion marine ; ». – (Adopté.)

**Article additionnel après l'article 22 ter**

**M. le président.** L'amendement n° 70 rectifié, présenté par M. Canevet, Mme Billon, MM. Bonnacarrère, Roche, Longeot, Gabouty, Cadic et Cigolotti et Mme Gatel, n'est pas soutenu.

**Article 22 quater**  
(Non modifié)

- ① I. – Le second alinéa des articles L. 121-15 et L. 121-20 du code de l'urbanisme est supprimé.
- ② II. – Au premier alinéa du II de l'article L. 4424-12 du code général des collectivités territoriales, la référence : « L. 121-15 » est remplacée par la référence : « L. 121-17 ». – (Adopté.)

**Article additionnel après l'article 22 quater**

**M. le président.** L'amendement n° 157, présenté par M. Mandelli, au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, est ainsi libellé :

Après l'article 22 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le b) du 1° de l'article L. 480-13 du code de l'urbanisme est complété par les mots : « , sauf s'il s'agit d'une construction en bois antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 2010, d'une superficie inférieure à mille mètres carrés, destinée à une exploitation d'agriculture biologique satisfaisant aux

exigences ou conditions mentionnées à l'article L. 641-13 du code rural et de la pêche maritime et bénéficiant d'une appellation d'origine protégée définie à l'article L. 641-10 du même code ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'agriculture biologique sous AOP s'appuie parfois sur des pratiques ancestrales traditionnelles qui nécessitent des bâtiments construits à proximité de l'eau.

Cet amendement vise à sécuriser juridiquement ces rares bâtiments, afin de permettre à l'agriculture biologique littorale de poursuivre son développement, dans la mesure où elle contribue à une économie maritime durable.

Il tend ainsi à soustraire à l'action en démolition les bâtiments d'exploitation agricole biologique sous AOP d'une superficie inférieure à 1 000 mètres carrés, construits en bois et avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, dans les espaces remarquables du littoral. Cette date permet de figer définitivement dans le temps la dérogation, tout en s'assurant que les recours pour excès de pouvoir contre les permis de construire sont arrivés au terme de leur procédure. Le cumul de ces critères est extrêmement restrictif, j'insiste sur ce point, afin de ne pas créer d'effet d'aubaine.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Les espaces remarquables et caractéristiques du littoral concentrent les enjeux environnementaux. Ils bénéficient de l'une des protections les plus fortes de la loi Littoral. Seuls certains aménagements, dont la liste a été précisée par décret, peuvent y être implantés. Ceux-ci doivent nécessairement être légers, c'est-à-dire peu impactant et nécessitant une surface de plancher très limitée.

S'il convient d'encourager l'agriculture biologique, son développement doit nécessairement s'envisager dans le respect des protections existantes.

L'article L. 480-13 du code de l'urbanisme, dont la rédaction actuelle est issue du rapport de 2013 du groupe de travail présidé par Daniel Labetoulle sur le contentieux de l'urbanisme, intitulé *Construction et droit au recours : pour un meilleur équilibre*, a pour objet de libérer la construction de logements et non de pérenniser des constructions illégales et ponctuelles dans des zones protégées. Les modifications préconisées par ce rapport ont été adoptées dans le cadre de la loi Macron après des débats compliqués. Il ne me semble donc pas opportun de ranimer la discussion sur ce sujet.

L'amendement qui vous est proposé, mesdames, messieurs les sénateurs, aurait pour effet d'entériner dans les espaces remarquables et caractéristiques du littoral des constructions implantées illégalement. Le Gouvernement a donc émis un avis très défavorable.

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

**M. Charles Revet.** Le département de Seine-Maritime a le littoral de la métropole le plus long, où de nombreuses fermes sont installées. L'addition de prescriptions particulières rend de plus en plus difficile la réalisation de constructions, y compris pour les collectivités, qui doivent satisfaire certaines obligations. Je pense notamment aux aménagements rendus nécessaires par les problèmes de traitement de l'eau.

Jusqu'à présent, le code de l'urbanisme autorise, me semble-t-il, un agriculteur à construire des bâtiments pour son exploitation dans ces espaces. Certes, la procédure est longue, dans la mesure où l'autorisation est délivrée à l'échelon national, mais il a cette possibilité.

Il ne faudrait pas que la disposition particulière dont il est question remette en cause – je ne suis pas contre – la possibilité offerte actuellement aux agriculteurs de réaliser les constructions nécessaires pour leur exploitation. Je pose donc la question. Dès lors que l'on introduit des prescriptions, s'appliquent-elles à tout le monde? Même si la procédure est longue, les possibilités offertes actuellement doivent perdurer.

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Cela n'a rien à voir!

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

**M. Jean Desessard.** En écoutant M. le rapporteur présenter son amendement, je me suis réjoui de ce qu'il défende les cabanes en bois et l'agriculture biologique. Je me suis dit: j'y vais, je fonce, je suis pour, je prépare mes cartons de vote!

Mais M. le secrétaire d'État a ensuite affirmé qu'il s'agissait de tout autre chose, de constructions illégales déconnectées de l'agriculture bio, de personnes qui sortent trois pots pour montrer qu'ils cultivent...

Qu'en est-il exactement? S'agit-il vraiment de défendre un style de culture s'intégrant parfaitement à l'environnement ou bien de maintenir un certain type de constructions illégales? Pour le moment, ne sachant que penser, je souhaite être éclairé sur ce sujet et, visiblement, je ne suis pas le seul à m'interroger.

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** J'ai le même questionnement que mon collègue. Il y a une telle distance entre les propos du rapporteur et ceux du secrétaire d'État que j'en viens à me demander ce que cela cache. Au fond, de quoi s'agit-il exactement? Que cultive-t-on dans ces cabanes en bois? Peut-on avoir des précisions sur ce point?

En effet, autant on peut admettre l'intérêt de préserver le littoral dans toute sa complexité, autant on ne peut que rejeter la volonté déguisée de légaliser paillotes et autres constructions hideuses, car cela porterait atteinte au littoral et irait à l'encontre, notamment, mais pas seulement, du tourisme.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Je m'appuierai sur un exemple très concret.

Dans le secteur de la baie du mont Saint-Michel, des producteurs en agriculture biologique élèvent des agneaux de prés-salés. Ils ont quelques « cabanes » en bois, qui sont concernées par cette disposition: si certains éleveurs ont pu avoir, à une époque, un permis, celui-ci a été annulé. L'objectif est de préserver et pérenniser ce type d'installations.

Il ne s'agit pas de construire tout et n'importe quoi; de toute façon, cela ne serait pas possible. Il s'agit simplement, par le biais de cet amendement, de régulariser quelques situations extrêmement rares, j'insiste sur ce point.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je vous remercie, monsieur le rapporteur, d'avoir dit la vérité et d'avoir ainsi éclairé la Haute Assemblée.

Il s'agit non pas d'aider au développement de l'agriculture biologique, mais de régulariser certaines situations.

Cet amendement n'est absolument pas en lien avec ce qui vous inquiète, monsieur Revet, à savoir la règle générale. Il s'agit ici de sites remarquables, dont la situation est très particulière.

Pour le Gouvernement, il est tout de même un peu difficile d'accepter une telle régularisation, puisque tel est bien l'objet de la démarche proposée. Je maintiens donc un avis très défavorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 157.

J'ai été saisi d'une demande de scrutin public émanant du groupe Les Républicains.

Je rappelle que l'avis du Gouvernement est défavorable.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

*(Le scrutin a lieu.)*

**M. le président.** Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

*(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)*

**M. le président.** Voici, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la présidence, le résultat du scrutin n° 188:

Nombre de votants .....	342
Nombre de suffrages exprimés .....	322
Pour l'adoption .....	197
Contre .....	125

Le Sénat a adopté.

En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 22 *quater*.

#### **Article 22 quinquies** *(Supprimé)*

#### **Article 22 sexies** *(Non modifié)*

① L'article 85 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est complété par un III ainsi rédigé:

② « III. – Le I du présent article est applicable en Nouvelle-Calédonie, sous réserve de l'article L. 5762-1 du code des transports, en Polynésie française, sous réserve de l'article L. 5772-1 du même code, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises. » – *(Adopté.)*

**Article additionnel après l'article 22 *sexies***

**M. le président.** L'amendement n° 146 rectifié *ter*, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 22 *sexies*

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 123-6 du code de la consommation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application de l'article L. 121-82-3 à Saint-Barthélemy et Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : “à l'article 38 du règlement UE n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements n° 1184/2006 et n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement n° 104/2000 du Conseil” sont remplacés par les mots : “par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 38 du règlement UE n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements n° 1184/2006 et n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement n° 104/2000 du Conseil”. »

II. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 5763-1, les références : « L. 5332-1 à L. 5332-7 » sont remplacées par les références : « L. 5332-1 A à L. 5332-8 » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 5773-1, les références : « L. 5332-1 à L. 5332-7 » sont remplacées par les références : « L. 5332-1 A à L. 5332-8 » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 5783-1, les références : « L. 5332-1 à L. 5332-7 » sont remplacées par les références : « L. 5332-1 A à L. 5332-8 ».

III. – A. – Les articles 18 et 22 *bis* ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

B. – L'article 12 *bis* A est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

C. – Les articles 12 et 12 *quater* ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

D. – L'article 12 *bis* est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

E. – L'article 12 *quinquies* est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

F. – L'article 12 *sexies* A est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

G. – L'article 12 *sexies* est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

H. – Les articles 12 *octies*, 12 *nonies*, 12 *decies*, 12 *undecies*, 12 *verdecies* sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française et à Wallis-et-Futuna.

I. – L'article 15 *bis* n'est pas applicable à saint-barthélemy et Saint-Pierre-et-Miquelon.

J. – L'article 19 *bis* A est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

K. – L'article 19 *bis* est applicable à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française uniquement pour les 1° et 4°, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Cet amendement vise à étendre et à adapter les dispositions des articles 10 à 22 *quater* de la proposition de loi aux collectivités d'outre-mer.

Il s'agit, de même que l'amendement présenté par le Gouvernement à l'article 9 *ter*, d'examiner les dispositions devant être étendues ou adaptées aux collectivités d'outre-mer, en tenant compte de leur statut et compétence particuliers.

Le paragraphe I du présent amendement est relatif à l'application de l'article 22 à Saint-Barthélemy et Saint-Pierre-et-Miquelon, ces territoires ayant le statut de pays et territoire d'outre-mer. À ce titre, il n'est pas possible de leur appliquer directement des règlements européens. Il est à noter que tel n'est pas le cas de Saint-Martin, qui possède le statut de région ultrapériphérique.

Le paragraphe II prévoit l'extension des dispositions de la proposition de loi relative à la sûreté portuaire à la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française et Wallis-et-Futuna.

Enfin, le paragraphe III concerne les extensions et exclusions au regard des statuts particuliers de chaque collectivité d'outre-mer en ce qui concerne les articles 10 à 22 *quater* de la proposition de loi.

Je ne reprendrai pas la distinction que j'ai présentée hier concernant les collectivités sous identité législative et les collectivités sous spécialité législative, ce qui explique les distinctions opérées par l'amendement.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Cet amendement-balai vise à clarifier l'application outre-mer de certaines dispositions du texte.

La commission a donc émis un avis favorable.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 146 rectifié *ter*.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, un article additionnel ainsi rédigé est inséré dans la proposition de loi, après l'article 22 *sexies*.

**Article 23  
(Non modifié)**

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur la création d'un code de la mer rassemblant l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires en vigueur relatives aux questions maritimes. Ce rapport fait également le point sur l'adaptation de ces dispositions aux départements et régions d'outre-mer et sur leur extension aux collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution et à la Nouvelle-Calédonie et indique les évolutions souhaitables dans ce domaine.

**M. le président.** L'amendement n° 38 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste, S. Larcher, Patient, Karam et Desplan et Mme Herviaux, est ainsi libellé :

Compléter cet article par une phrase ainsi rédigée :

Il comporte en annexe une évaluation des coûts entraînés par la situation de double insularité.

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** L'amendement n° 38 rectifié *bis* vise à compléter – je dis bien : compléter ! (*Sourires.*) – le rapport prévu à l'article 23 par une annexe évaluant les coûts entraînés par la situation de double insularité pour certains de nos outre-mer.

En effet, comme la chambre régionale de Guadeloupe a déjà eu l'occasion de l'indiquer, il n'existe pas de définition officielle de la double insularité. Une évaluation objective des surcoûts réels engendrés par cette situation permettrait sa prise en compte par la législation et la réglementation.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** L'identification des surcoûts liés à la double insularité prévue dans cet amendement est sans rapport avec l'objet initial du rapport sur le code de la mer, bien qu'elle constitue un enjeu important pour certains territoires, comme l'archipel guadeloupéen.

La commission a donc émis un avis défavorable.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Même avis.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 38 rectifié *bis*.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

**M. le président.** L'amendement n° 147, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

II. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de regrouper, d'ordonner et de mettre à jour les dispositions relatives aux espaces maritimes.

Ces mesures visent à :

1° Préciser la définition et la délimitation des espaces maritimes, notamment en ce qui concerne les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive, la zone de protection écologique, la zone de protection halieutique, le plateau continental ;

2° Définir les conditions d'exercice de la souveraineté, des droits souverains et de la juridiction en ce qui concerne la navigation et les activités de recherche, d'exploration et d'exploitation, la protection et la préservation du milieu marin et la pose de câbles et de pipelines dans les espaces maritimes mentionnés au 1° ;

3° Définir les conditions d'exercice du contrôle des personnes physiques ou morales de nationalité française du fait de leurs activités dans les fonds marins constituant la Zone au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et bénéficiant du patronage de l'État, au sens du paragraphe 2 de l'article 153 de

ladite convention, aux fins de l'exploration ou de l'exploitation de ses ressources minérales dans le cadre d'un contrat conclu avec l'Autorité internationale des fonds marins ;

4° Définir les incriminations et les sanctions pénales relatives aux manquements aux dispositions édictées en vertu des 1° à 3°, ainsi que la liste des agents compétents pour rechercher et constater les infractions ;

5° Prendre les mesures permettant, d'une part, de rendre applicables, avec les adaptations nécessaires, les dispositions mentionnées aux 1° à 4° en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises, pour celles qui relèvent de la compétence de l'État, et, d'autre part, de procéder aux adaptations nécessaires en ce qui concerne les collectivités régies par l'article 73 de la Constitution et les collectivités de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

6° Prendre toutes mesures de cohérence résultant de la mise en œuvre des 1° à 5°.

III. – L'ordonnance prévue au II est prise dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Cet amendement prévoit une habilitation du Gouvernement à légiférer sur les espaces maritimes.

Le comité interministériel de la mer du 10 juin 2011 avait fait le constat que le dispositif législatif et réglementaire de la France en matière de définition d'espaces maritimes était incomplet, puisqu'il remontait à une période bien antérieure à l'adoption, en 1982, de la convention des Nations unies sur le droit de la mer. Les différents textes relatifs aux espaces maritimes ont été rédigés en utilisant une terminologie insuffisamment précise, qu'on les considère les uns par rapport aux autres ou au regard de cette convention.

Une telle situation entraîne une imprécision du droit applicable aux espaces maritimes et ouvre la possibilité d'un risque de pratiques non homogènes.

Dans un contexte de recours de plus en plus fréquent aux dispositions de la convention de Montego Bay par les services de l'État et diverses parties prenantes, il convient de garantir une application efficace, homogène et pertinente de cette convention.

Le Gouvernement propose, dans le même texte, de mettre en place le contrôle des personnes physiques ou morales de nationalité française ayant une activité au-delà de la juridiction nationale, et en particulier des entités, bénéficiant du patronage de l'État, engagées dans une activité d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales dans le cadre d'un contrat passé en application de la convention des Nations unies sur le droit de la mer.

L'ordonnance devra enfin intégrer la révision de la loi relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République

qui figure dans le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, actuellement en discussion au Parlement.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Il est assez rare que le Sénat accepte une demande d'habilitation à légiférer par ordonnance.

En l'occurrence, nous avons supprimé, dans le cadre de l'examen du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, une série de demandes d'habilitation injustifiées, parmi lesquelles figurait celle qui est visée par le présent amendement. En effet, le Gouvernement n'avait alors pas transmis les informations nécessaires au rapporteur, Jérôme Bignon.

Depuis lors, le secrétariat général de la mer nous a communiqué un projet d'ordonnance sur lequel il travaille depuis près de deux ans, élaboré à 80 % et comprenant environ 50 articles.

Ce document sérieux actualise le droit national, en y intégrant de nombreux concepts issus de la convention de Montego Bay du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer.

Il est donc judicieux de réintroduire cette habilitation, afin de permettre au secrétariat général de la mer de terminer son travail au plus vite.

Cette ordonnance pourrait servir de base à la création d'un code des espaces maritimes.

En conséquence, la commission émet un avis favorable sur cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 147.

*(L'amendement est adopté.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote sur l'article 23.

**Mme Évelyne Didier.** En fait, je souhaitais m'exprimer sur l'amendement n° 147, mais vous n'avez pas vu que je demandais la parole, monsieur le président.

Quoi qu'il en soit, je veux rappeler que, par principe, et comme vous le savez, le groupe communiste républicain et citoyen n'aime pas les ordonnances.

La première partie de l'objet de l'amendement ne me choque pas. Mais le passage évoquant l'exploitation des ressources minières suscite chez moi quelques inquiétudes.

C'est pourquoi je souhaitais obtenir quelques explications.

Dans l'objet de l'amendement, on peut lire que « le Gouvernement propose de légiférer par ordonnance pour conférer de la cohérence, de la visibilité et de la solidité à l'affirmation de la souveraineté, des droits souverains et de la juridiction de la France sur les espaces maritimes relevant de sa juridiction nationale ». Autrement dit, on souhaite que la législation française s'applique sur l'espace national, fort bien. Cependant, il est ajouté : « ainsi que sur les ressources naturelles du sol et du sous-sol de ces espaces. » Que signifie très exactement cette dernière formule ? Telle était ma question.

Même si le vote a déjà eu lieu, j'aimerais bien, si cela est possible, avoir une explication sur ce point.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 23, modifié.

*(L'article 23 est adopté.)*

### Articles additionnels après l'article 23

**M. le président.** L'amendement n° 39 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste, S. Larcher, Patient, Karam, Courteau et Desplan, est ainsi libellé :

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les mesures souhaitables en vue de mettre en œuvre les engagements du VII de l'article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, en vue d'une meilleure qualité de l'air dans les ports.

La parole est à M. Maurice Antiste.

**M. Maurice Antiste.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, les trois amendements que j'ai déposés ont pour objet une demande de rapport.

Connaissant le sort réservé dans cette enceinte à une telle demande, j'indique simplement – cela ne manquera pas de vous réjouir ! – que je vais les retirer.

**M. le président.** Les amendements n° 39 rectifié *bis*, 40 rectifié *bis* et 41 rectifié *bis* sont retirés.

Toutefois, pour la bonne information du Sénat, je rappelle les termes des amendements n° 40 rectifié *bis* et 41 rectifié *bis*.

L'amendement n° 40 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste, S. Larcher, Patient, Karam, Courteau, Desplan et Percheron, est ainsi libellé :

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les mesures souhaitables en vue de développer une filière nationale de valorisation et d'élimination des sédiments marins de dragage.

L'amendement n° 41 rectifié *bis*, présenté par MM. Cornano, Antiste, S. Larcher, Patient, Karam, Courteau et Desplan, est ainsi libellé :

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport, dans un délai d'un an suivant la promulgation de la loi, visant à évaluer l'impact environnemental et économique sur le littoral et l'écosystème marin des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales.

L'amendement n° 148, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois, à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure législative visant à étendre et adapter dans les collectivités de

l'article 73 et de l'article 74 de la Constitution ainsi qu'en Nouvelle-Calédonie les dispositions de la présente loi.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Il s'agit de nouveau d'une demande d'habilitation à légiférer par ordonnance concernant l'adaptation de certaines dispositions aux collectivités d'outre-mer.

Cet amendement vise à introduire un article d'habilitation afin de permettre l'adaptation, l'extension ou l'exclusion, en tant que de besoin, des dispositions de la proposition de loi aux collectivités d'outre-mer à statut particulier, à savoir Saint-Martin, Saint-Barthélemy, la Polynésie Française, Wallis-et-Futuna et Saint-Pierre-et-Miquelon, ainsi qu'à la Nouvelle-Calédonie.

Le Gouvernement a déjà entamé ce travail dans le cadre des débats parlementaires, en déposant à cet effet plusieurs amendements, que nous avons examinés.

Mais, comme vous avez pu le constater, mesdames, messieurs les sénateurs, il s'agit d'un sujet très technique, d'une complexité certaine.

Une habilitation est nécessaire pour procéder aux ajustements requis et, notamment, prendre en compte les modifications du texte qui sont intervenues lors des débats au Sénat, et qui auront lieu lors de la commission mixte paritaire.

Cette habilitation est d'une durée limitée à six mois. Le Gouvernement s'engage en effet à finaliser ce travail rapidement après l'adoption de la proposition de loi.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** Autant la demande précédente d'habilitation était justifiée par le travail déjà complet fourni par le Gouvernement, autant celle-ci recueillera un avis défavorable de la commission. Elle intervient en effet dans un contexte de procédure accélérée, avec un grand nombre de modifications du texte intégrées dans la précipitation.

L'outre-mer est bien entendu une composante majeure de notre économie maritime. Un travail juridique sérieux aurait dû être effectué en amont par les différents ministères qui sont à l'origine de l'immense majorité des dispositions de ce texte.

Il est fort dommage qu'une telle demande nous parvienne si tardivement, illustrant à la fois la précipitation que certains d'entre nous – et moi le premier ! – avons dénoncée lors de la discussion générale, et le manque de considération dont témoigne le Gouvernement à l'égard du travail parlementaire et de certains territoires.

Une grande partie des dispositions de ce texte figuraient déjà dans le texte de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale, élaboré par nos collègues députés au mois d'octobre dernier. Les articles additionnels introduits en séance publique au mois de février ont quasiment tous été écrits dans les bureaux de l'administration centrale.

Quant aux dispositions additionnelles introduites par notre commission au début du mois de mars, elles ne sont pas nombreuses au point de justifier une telle demande d'habi-

litation à légiférer par ordonnance, *a fortiori* alors que quinze jours se sont écoulés depuis le début de l'examen de ce texte en séance publique.

Le Gouvernement a largement eu le temps de mobiliser ses services : preuve en est qu'il a déposé des amendements, que nous avons, bien entendu, adoptés.

S'agissant, enfin, des dispositions que nous introduisons aujourd'hui, elles pourront, si nécessaire, faire l'objet d'adaptations en commission mixte paritaire.

À ce stade de la discussion, cette demande d'habilitation paraît donc injustifiée. Aussi, la commission émet un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 148.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

#### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à Mme Évelyne Didier, pour explication de vote.

**Mme Évelyne Didier.** Tout d'abord, concernant la manière dont se sont déroulés nos travaux, je veux redire, à l'intention de M. le rapporteur et de M. le président de la commission, que je n'ai pas apprécié qu'ils demandent, après l'article 12 *ter*, la mise aux voix par priorité de l'amendement n° 65 rectifié, alors que l'ensemble des amendements tendant à insérer un article additionnel étaient en discussion commune, leur objet étant sensiblement le même.

Lorsque l'on est majoritaire dans une assemblée, on a bien d'autres moyens pour faire valoir son point de vue ! Je souhaite donc, à l'avenir, que les groupes minoritaires soient respectés.

Je confirme ce que je disais dans la discussion générale, nous étions saisis d'un texte vraiment fourre-tout. Et je serais curieuse de connaître le nombre d'amendements qui ont été déposés au dernier moment par le Gouvernement. La procédure accélérée a été engagée, et toutes sortes de sujets annexes, dont certains sont d'authentiques cavaliers, sont venus se greffer sur cette proposition de loi.

Texte fourre-tout, donc : ce n'est pas ainsi que l'on travaille sérieusement !

Je regrette enfin que l'examen de cette proposition de loi se soit déroulé dans la précipitation, et de manière fragmentée. Ce débat ne nous laissera vraiment pas un bon souvenir !

Quoi qu'il en soit, je l'avais annoncé dès la discussion générale, nous voterons contre !

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

**M. Jean Desessard.** Je l'avais annoncé lors de la discussion générale, le 10 mars dernier, le groupe écologiste avait prévu de voter pour cette proposition de loi. Mais, au vu des amendements votés par le Sénat, nous avons finalement décidé de nous abstenir.

Deux mesures, en particulier, nous interdisent désormais de voter en faveur de ce texte.

Il s'agit d'abord de la remise en cause de la disposition, adoptée sur l'initiative de mon collègue Ronan Dantec dans le cadre de l'examen de la loi relative à la transition énergétique, visant à structurer la filière REP de la déconstruction des navires, avec deux reculs : d'une part, le report de la date



d'entrée en vigueur du dispositif à 2018, et, d'autre part, le plafonnement de la contribution financière du secteur à 0,5 % du prix de vente pour chaque bateau neuf.

Nous regrettons en outre l'adoption, cet après-midi, d'un article durcissant de six mois d'emprisonnement la sanction applicable en cas d'intrusion sans autorisation dans une zone portuaire.

Par conséquent, le groupe écologiste s'abstiendra sur cette proposition de loi.

**M. le président.** La parole est à Mme Odette Herviaux.

**Mme Odette Herviaux.** Je répète ce que j'ai dit lors de la discussion générale : ce texte, dans l'ensemble, nous satisfait, et les débats que nous avons eus en commission avaient déjà permis, selon moi, sinon des avancées, du moins des moments de collaboration positive.

Nous avons certes eu, au cours de la discussion des amendements, de mauvaises surprises – j'avais d'ailleurs d'emblée manifesté mon étonnement vis-à-vis du ton employé par M. le rapporteur lors de son intervention liminaire.

Sur certains points, notamment sur les dispositifs « REP », je regrette moi aussi que nous n'ayons pu aboutir à un accord global. Je pense malgré tout que ce que l'on pourrait appeler « l'essentiel » a été préservé, et rendez-vous est désormais donné en commission mixte paritaire.

Notre groupe votera donc pour ce texte.

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Arnell.

**M. Guillaume Arnell.** Ayant porté la voix du groupe du RDSE lors de la discussion générale, je veux rappeler ici, au moment du vote, ce que nous avons dit alors, à savoir que nous nous prononcerions en fonction des amendements adoptés.

Or, à cette aune, notre vision du texte n'est pas remise en cause. Bien entendu, nous y mettrions quelques bémols ; mais le groupe du RDSE est globalement satisfait de ce texte, et le votera.

L'ultramarin que je suis regrette toutefois votre oreille à demi attentive, monsieur le secrétaire d'État. Je ne doute pas un seul instant, cependant, que les remarques formulées ici ne resteront pas lettre morte, et que vous relaierez auprès des différents ministères concernés nos revendications légitimes – il n'est point besoin pour cela de rapports –, afin que les outre-mer continuent de faire rayonner la France par-delà les océans !

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vaspert.

**M. Michel Vaspert.** Monsieur le rapporteur, je voudrais tout d'abord vous féliciter, parce qu'il s'agissait là de votre premier rapport. Je suis déjà passé par là et je sais bien qu'il n'est pas du tout facile d'être rapporteur dans cet hémicycle pour la première fois, et ce d'autant moins en l'occurrence que le texte n'est pas aussi simple que cela.

Je souhaiterais également préciser que, si la France constitue le premier territoire maritime du monde, nous ne sommes pas – et de très loin ! – la première puissance maritime du monde. Je crois qu'il existe une sorte de confusion sur le sujet : on entend dire que la France est la première ou la deuxième puissance maritime du monde, ce n'est malheureusement pas le cas.

Plusieurs d'entre nous ont eu l'occasion de le dire lors de la discussion générale, le développement de notre activité maritime et la valorisation de notre territoire maritime méritent vraisemblablement une grande loi de la République

française et non une succession de propositions de loi. Je vous rappelle d'ailleurs, mes chers collègues, qu'il s'agissait d'un engagement du Président de la République. Il est dommage, à mon avis, qu'il n'ait pas été suivi d'effets !

Cela étant, mon groupe votera la proposition de loi, car elle va globalement dans le bon sens. Nous souhaitons évidemment que la commission mixte paritaire aboutisse à un accord.

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

**M. Didier Mandelli, rapporteur.** En guise de conclusion, je dirai simplement qu'il s'agit en effet, comme l'a rappelé Michel Vaspert, du premier rapport que j'ai l'honneur de défendre.

Je voudrais remercier tous ceux qui ont contribué à la richesse et à la qualité de nos échanges. Je remercie en premier lieu M. le secrétaire de l'État pour les discussions que nous avons eues, M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, les services de la commission qui m'ont accompagné dans ce travail, ainsi que vous tous, mes chers collègues, qui avez été présents dans cet hémicycle avec assiduité et avez montré de l'intérêt pour ces débats.

Monsieur Vaspert, je vous rejoins sur ce point, notre pays a besoin d'une vision et d'une stratégie dans de nombreux domaines et le domaine maritime est l'un de ceux qui ont le plus fort potentiel de développement pour notre nation.

Cette proposition de loi concentre un certain nombre de points très positifs et comporte de très belles avancées. Nous aurons l'occasion de poursuivre notre travail lors de la réunion de la commission mixte paritaire.

Dans les années à venir, je souhaiterais que notre champ d'intervention dans le domaine maritime puisse gagner en dimension.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, modifié, l'ensemble de la proposition de loi pour l'économie bleue.

*(La proposition de loi est adoptée.)*

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

**M. Alain Vidalies, secrétaire d'État.** Je tenais tout d'abord à remercier toutes celles et tous ceux qui ont participé à ce débat depuis le début.

Au fond, à l'issue de nos discussions, il reste une question, celle qui s'est posée tout au long de l'examen de ce texte : si chacun semble attendre une grande loi sur la mer, on peut toutefois se demander si, en définitive, il ne serait pas plus utile d'élaborer un ensemble de lois, certes petites, mais à portée concrète véritable.

En effet, l'espérance d'une grande loi sur la mer a marqué des générations. Probablement parce que le sujet d'une telle loi, c'est la vie, tout simplement ! Il faudrait ainsi aborder dans ce grand texte toutes les questions liées à la biodiversité, à la maîtrise foncière, à l'environnement, au développement des activités économiques, ainsi qu'aux questions sociales. Bref, ce serait formidable !

En attendant, nous construirons la croissance bleue, et je ne crois pas que l'on puisse raisonnablement avoir l'ambition de le faire immédiatement. Pour autant, le présent texte est ambitieux, parce que le sujet est parfois vaste, voire trop, c'est vrai. Mesdames, messieurs les sénateurs, vous avez tous essayé, tout comme les députés, d'apporter votre pierre à

l'édifice, chacun à partir de votre propre expertise qui, comme j'ai pu l'observer au fil des débats, est très grande dans les assemblées.

Désormais, le Parlement va travailler dans le cadre institutionnel prévu à cet effet, c'est-à-dire en commission mixte paritaire. Le Gouvernement continuera d'être au rendez-vous pour accompagner les démarches, apporter des réponses et encourager tous ceux qui croient en l'avenir de la croissance bleue dans notre pays. Et ce ne sont pas seulement des mots !

Mesdames, messieurs les sénateurs, je suis vraiment désolé pour certains de nos amendements, mais, vous l'avez compris, je n'ai parfois obtenu les arbitrages que tardivement. Malgré cela, ce qui a été fait sur les questions d'exonération de cotisation ou d'accompagnement de la filière maritime et ce que le Gouvernement a apporté au cours des débats montrent bien que nous avons pu avancer, et ce grâce non seulement à votre soutien, mais aussi grâce à l'investissement du Gouvernement, notamment du ministère de l'environnement.

Il s'agit d'un moment important. J'espère que, à l'issue de la commission mixte paritaire, nous pourrions constater ensemble qu'au-delà de la séparation entre majorité et opposition il existe une vraie volonté d'avancer sur la question de la croissance bleue dans ce pays. Après tout, dans l'expression « croissance bleue », les deux mots nous intéressent : il y a la « croissance », qui reste un objectif pour chacun d'entre nous, et la croissance « bleue », pour laquelle la motivation était au rendez-vous.

En tous les cas, je tiens à tous vous remercier pour la qualité du débat qui s'est tenu au Sénat et pour la qualité de vos propositions. (*Mme Odette Herviaux applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. le président de la commission.

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Je tiens tout d'abord à remercier à mon tour toutes celles et tous ceux qui ont travaillé sur cette proposition de loi et, bien sûr, en premier lieu, M. le rapporteur, Didier Mandelli, dont on a rappelé que c'était le premier rapport. C'est toujours un travail compliqué, qui plus est sur un texte aussi technique et touffu. Notre collègue a su faire un très bon travail dans des délais très courts.

Je voudrais ensuite remercier M. le rapporteur pour avis. Michel Le Scouarnec a également bien travaillé sur le volet « pêche » du texte, après que notre commission a délégué les articles sur ce thème à la commission des affaires économiques.

Je voudrais enfin remercier l'ensemble de nos collègues, issus de tous les groupes.

Madame Didier, vous vous êtes un peu énervée ce soir en estimant que le Sénat ne respecte pas les minorités...

**Mme Évelyne Didier.** Non, je ne me suis pas énervée !

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Vous savez pourtant que cela ne correspond pas à la réalité dans notre commission.

**Mme Évelyne Didier.** Ne caricaturez pas mes propos !

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Il ne faut pas voir dans le fait de demander le vote par priorité d'un amendement, ce qui est tout à fait habituel dans notre procédure parlementaire, un signe de mépris à l'égard d'une minorité, quelle qu'elle soit.

Au-delà de ces remerciements, j'exprimerai également quelques regrets, même si j'ai déjà eu l'occasion de le faire pendant les débats.

Mon premier regret tient au fait que l'examen de la proposition de loi a été haché. Mes chers collègues, je vous rappelle que nous avons entamé l'examen de ce texte il y a deux semaines, le 10 mars dernier, dans le cadre de l'espace réservé au groupe socialiste, en sachant très bien que le temps prévu pour la discussion serait insuffisant.

Finalement, il a fallu « remettre le couvert » et poursuivre cet examen deux semaines plus tard, ce qui n'est pas satisfaisant, je crois que nous sommes tous d'accord pour le relever.

Mon second regret est le même que celui qu'a exprimé M. le secrétaire d'État : nous avons dû examiner plusieurs amendements déposés à la toute dernière minute, et même plus tard, puisque certains nous sont parvenus alors que nous siégeons déjà en séance publique. (*M. le secrétaire d'État opine.*)

De plus, ces amendements ne concernaient pas des sujets mineurs ; ils portaient sur les sujets quasiment les plus importants : c'était le cas de l'autoliquidation de la TVA il y a quinze jours, le 10 mars donc, mais aussi de l'amendement que vous avez déposé hier soir, monsieur le secrétaire d'État, sur la question importante du *net wage*.

Tout cela n'a pas permis de travailler dans les meilleures conditions, et je tenais à le souligner.

Si tout le monde s'accorde sur le fait que ce n'est pas la grande loi que nous pouvions appeler de nos vœux, il convient néanmoins de souligner que ce texte comporte des dispositions importantes.

Sans chercher à en dresser la liste exhaustive, je me réjouis tout d'abord évidemment que l'on ait bien avancé sur la question de l'autoliquidation de la TVA, au point que l'on a « fermé » en quelque sorte l'article 3 *quater*. Cela n'a pas plu à M. Eckert, mais tant pis !

S'agissant ensuite de la question du *net wage*, les débats qui se sont déroulés hier soir ont été un peu plus confus, j'en conviens. Cela tient aux conditions dans lesquelles nous avons examiné l'amendement. Cependant, il faut retenir que la majorité sénatoriale, et au-delà d'ailleurs de cette majorité, l'ensemble de l'hémicycle, a clairement manifesté sa volonté de voir des mesures prises dans ce domaine.

Enfin, le dernier point, qui est probablement le plus représentatif de la « griffe » du Sénat, concerne les dispositions adoptées sur la gouvernance des ports.

Monsieur le secrétaire d'État, vous l'avez vous-même évoqué : une commission mixte paritaire se réunira pour mettre tout cela bien au clair et bien au carré. Je ne doute pas que nous parviendrons à trouver un accord à cette occasion, car je partage votre opinion : il s'agit d'un texte sur lequel on peut se retrouver au-delà des clivages politiques, et c'est fort heureux qu'il en soit ainsi.

Nous espérons donc que la CMP aboutira et que nous pourrions nous réunir à nouveau dans quelques semaines pour voter ensemble le texte issu de ses travaux.

3

### ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE POUR L'EXAMEN D'UN PROJET DE LOI

**M. le président.** En application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour l'examen du projet de loi visant à instituer de nouvelles libertés et de nouvelles protections pour les entreprises et les actifs, déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale le 24 mars 2016.

4

### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mardi 29 mars 2016, à quatorze heures trente et le soir :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, renforçant la lutte contre le crime organisé, le terrorisme et leur financement, et améliorant l'efficacité et les garanties de la procédure pénale (n° 445, 2015-2016) ;

Rapport de M. Michel Mercier, fait au nom de la commission des lois (n° 491, 2015-2016) (*tome I : rapport ; tome II : tableau comparatif*) ;

Texte de la commission (n° 492 rectifié, 2015-2016) ;

Avis de M. Albéric de Montgolfier, fait au nom de la commission des finances (n° 474, 2015-2016) ;

Avis de M. Philippe Paul, fait au nom de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées (n° 476, 2015-2016).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures quinze.)

*Direction des comptes rendus*

GISÈLE GODARD

### QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

#### *Certificat de décès au domicile*

N° 1418 – Le 31 mars 2016 – **M. Gérard Cornu** attire l'attention de **Mme la ministre des affaires sociales et de la santé** sur les difficultés qui s'accroissent partout sur le territoire autour du constat de décès, la nuit et en fin de semaine mais aussi pendant la journée en semaine, et auxquelles sont fréquemment confrontés les maires, appelés en premier lieu à constater un décès sur leur commune.

Autrefois, cette mission incombait au médecin d'état civil mais, avec la disparition de cette profession au début des années 2000, elle a été transférée aux médecins libéraux.

Le fait est que l'acte n'est pas rémunéré, puisque l'assurance maladie ne prend en charge que les soins fournis aux vivants. Ce geste, fondé sur la générosité des médecins traitants, ne fait pas

partie de la permanence des soins (PDS) qui permet aux instances sanitaires régionales de réquisitionner des médecins en cas de besoin, moyennant salaire.

Pour remédier à cette situation, la loi n° 20151702 du 21 décembre 2015 de financement de la sécurité sociale pour 2016 a acté la création d'un forfait pour l'établissement des certificats de décès, créant dans le code de la sécurité sociale un article L. 1625142 qui dispose que les frais relatifs à l'examen nécessaire à l'établissement du certificat de décès mentionné au premier alinéa de l'article L. 222342 du code général des collectivités territoriales, réalisé au domicile du patient aux horaires et aux conditions fixées par décret, sont pris en charge par l'assurance maladie sur la base d'un forfait fixé par arrêté des ministres chargés de la santé et de la sécurité sociale.

Il souhaiterait savoir si le Gouvernement prévoit la parution rapide de ce décret.

Il souhaiterait également connaître sa position sur une solution qui consisterait à déléguer cet acte à d'autres professionnels de santé comme les infirmiers et infirmières.

#### *Répartition des amendes de police*

N° 1419 – Le 31 mars 2016 – **M. Patrick Chaize** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur le produit des amendes de police relatives à la circulation routière, que l'État rétrocède aux communes et à leurs groupements, en vertu de l'article L. 233424 du code général des collectivités locales (CGCT).

Ce produit, dont la répartition est proportionnelle au nombre de contraventions dressées l'année précédente, est destiné à contribuer à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routière.

L'exigence de réduction des dépenses, la solidarité territoriale, la recherche d'une action plus performante et plus efficiente en matière de sécurité publique, amènent de plus en plus de communes à mettre en place une police intercommunale voire pluri-communale, en application de l'article L. 512-1 du code de la sécurité intérieure. Cette forme de mutualisation qui s'opère requiert la mise en œuvre de moyens dont le produit des amendes de police peut constituer une source de financement.

Si cette dotation est directement attribuée aux communes et groupements de plus de 10 000 habitants, elle est, en revanche, versée aux conseils départementaux pour les communes et groupements dont la population est inférieure à 10 000 habitants.

Aussi, l'abaissement dudit seuil à 5 000 habitants pour les groupements de communes formant un ensemble dans le cadre spécifique d'une démarche d'amélioration de la qualité du service rendu à la population en matière de sécurité locale, via la mise en œuvre d'une police pluri-communale, serait une juste mesure. Il leur permettrait, en effet, de prétendre de manière directe aux sommes allouées au titre des amendes de police et de les affecter aux besoins et actions associés, sur leur propre territoire.

Il lui demande de bien vouloir étudier cette possibilité et de lui faire part de sa position.

#### *Désertification médicale des spécialistes*

N° 1420 – Le 31 mars 2016 – **M. Michel Vaspert** appelle l'attention de **Mme la ministre des affaires sociales et de la santé** sur le manque de médecins spécialistes dans de nombreux territoires et sur le résultat des solutions incitatives jusqu'ici proposées par le Gouvernement.

Les zones sous-dotées en médecins spécialistes ne bénéficient que faiblement des incitations mises en place par le Gouvernement dans le cadre du « pacte territoire-santé ». Ainsi, dans le

département des Côtes-d'Armor, plus de 60 % des gynécologues médicaux, des psychiatres, des rhumatologues et des radiologues ont plus de cinquante cinq ans. L'équilibre est fragile et la situation va se dégrader encore, lorsque ces derniers partiront à la retraite. Dans ces conditions, il semble opportun de recourir à de nouvelles mesures. Dans le rapport d'information n° 335 (Sénat 2012-2013) au nom de la commission du Sénat chargée de l'aménagement du territoire et enregistré à la présidence du Sénat le 5 février 2013, le sénateur Maurey proposait d'instaurer, pour les jeunes médecins spécialistes, une obligation d'exercer pendant deux ans, à la fin de leurs études, dans les hôpitaux des chefs-lieux de départements où la situation démographique médicale des spécialistes est fortement dégradée.

Il souhaite connaître son avis sur cette proposition destinée à lutter contre l'isolement médical d'un nombre croissant de Français et visant à permettre un accès plus équitable de chacun aux médecines spécialisées.

*Simplifier et accélérer les procédures d'asile*

N° 1421 – Le 31 mars 2016 – **M. Jean-Pierre Vial** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la situation des réfugiés en provenance de la Méditerranée qui n'a cessé de se dégrader depuis quelques années, avec un accroissement du nombre des personnes concernées : d'abord, par le conflit irakien, puis, depuis cinq ans, par le conflit syrien et une brutale accélération, ces deux dernières années, liée à l'aggravation du conflit et des conditions de vie et de sécurité des réfugiés dans les pays d'accueil, Jordanie, Liban et Turquie.

En réalité, on peut parler de deux flux de réfugiés : celui qui concerne le processus traditionnel des procédures d'asile et celui qui, du fait des circonstances de guerre, rejoignent l'Europe dans des conditions humanitaires et de sécurité fortement liées aux réseaux de passeurs qui se nourrissent du chaos et - pourquoi ne pas le dire - de l'indifférence de beaucoup d'États voire d'instances internationales.

Les récents accords de l'Union européenne avec la Turquie devraient permettre de mieux contrôler et accompagner les flux irréguliers de la traversée de la Méditerranée, bien que son succès résultera des moyens et de la détermination des pays concernés dont l'attitude de certains peut conduire aujourd'hui à de réelles interrogations.

En revanche, restent entières les difficultés qui n'ont cessé d'augmenter avec le temps, concernant la régularisation de la situation des réfugiés syriens, pour lesquels compte tenu du contexte, la procédure d'asile leur est largement ouverte, mais, en même temps, de plus en plus difficile à mettre en œuvre.

Le nombre des dossiers, la complexité et la lourdeur des procédures, les conditions d'instruction liées au fait que les relations diplomatiques avec la Syrie ont conduit à la fermeture de l'ambassade et de la représentation française, accroissent les difficultés et la dangerosité pour les demandeurs de la procédure d'asile, si on y ajoute, de surcroît, les contraintes résultant des nouvelles mesures prises par le Liban.

Conscient de ces difficultés, le ministre de l'intérieur, lors de son audition au Sénat, au mois d'octobre 2015, s'était engagé à améliorer le traitement des demandes, en prenant des dispositions réglementaires nécessaires, notamment par voie de circulaires.

Or, ces mesures qui amélioreraient considérablement l'instruction des procédures et faciliteraient les démarches des bénéficiaires, notamment sur le plan de la sécurité, n'ont toujours pas été prises.

Dès lors, le Gouvernement peut-il confirmer sa volonté de faciliter la régularisation de l'instruction des demandes de droit d'asile pour les Syriens, en s'engageant sans tarder à prendre les mesures réglementaires et notamment les circulaires nécessaires à la simplification des démarches.

# ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

## de la séance

### du jeudi 24 mars 2016

#### SCRUTIN N° 187

*sur l'amendement n° 150, présenté par le Gouvernement, à l'article 12 quinquies de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour l'économie bleue, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :*

Nombre de votants .....	342
Suffrages exprimés .....	308
Pour .....	124
Contre .....	184

Le Sénat n'a pas adopté

#### ANALYSE DU SCRUTIN

##### GROUPE LES RÉPUBLICAINS (144) :

*Contre* : 139

*Abstention* : 2 MM. Gérard Longuet, Jean-Pierre Vial

*N'ont pas pris part au vote* : 3 M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Isabelle Debré - qui présidait la séance, M. Michel Bouvard

##### GROUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :

*Pour* : 109

##### GROUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (42) :

*Contre* : 42

##### GROUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (20) :

*Abstention* : 20

##### GROUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :

*Pour* : 15

*Abstention* : 2 MM. Guillaume Arnell, Gilbert Barbier

##### GROUPE ÉCOLOGISTE (10) :

*Abstention* : 10

##### RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

*Contre* : 3

*N'ont pas pris part au vote* : 3

#### Ont voté pour :

Michel Amiel | Michèle André | Maurice Antiste

Alain Anziani  
David Assouline  
Dominique Bailly  
Delphine Bataille  
Claude Bérit-Débat  
Michel Berson  
Alain Bertrand  
Jacques Bigot  
Maryvonne Blondin  
Nicole Bonnefoy  
Yannick Botrel  
Jean-Claude Boulard  
Martial Bourquin  
Michel Boutant  
Nicole Bricq  
Henri Cabanel  
Jean-Pierre Caffet  
Pierre Camani  
Claire-Lise Champion  
Thierry Carcenac  
Jean-Louis Carrère  
Françoise Cartron  
Luc Carvounas  
Joseph Castelli  
Bernard Cazeau  
Jacques Chiron  
Karine Claireaux  
Yvon Collin  
Gérard Collomb  
Pierre-Yves Collombat  
Hélène Conway-Mouret  
Jacques Cornano  
Roland Courteau  
Yves Daudigny  
Marc Daunis  
Michel Delebarre  
Félix Desplan  
Jérôme Durain  
Alain Duran  
Josette Durrieu  
Vincent Eblé

Philippe Adnot  
Pascal Allizard  
Gérard Bailly  
François Baroin  
Philippe Bas  
Christophe Béchu  
Jérôme Bignon  
Annick Billon  
Jean Bizet  
Jean-Marie Bockel  
François Bonhomme  
Philippe Bonnecarrère  
Gilbert Bouchet  
François-Noël Buffet  
Olivier Cadic  
François Calvet

Anne Emery-Dumas  
Philippe Esnol  
Frédérique Espagnac  
Corinne Féret  
Jean-Jacques Filleul  
François Fortassin  
Jean-Claude Frécon  
Catherine Génisson  
Samia Ghali  
Dominique Gillot  
Jacques Gillot  
Éliane Giraud  
Jean-Pierre Godefroy  
Gaëtan Gorce  
Jean-Noël Guérini  
Didier Guillaume  
Annie Guillemot  
Claude Haut  
Odette Herviaux  
Robert Hue  
Éric Jeansannetas  
Gisèle Jourda  
Mireille Jouve  
Philippe Kaltenbach  
Antoine Karam  
Bariza Khiari  
Georges Labazée  
Françoise Laborde  
Bernard Lalande  
Serge Larcher  
Jean-Yves Leconte  
Claudine Lepage  
Jean-Claude Leroy  
Marie-Noëlle Lienemann  
Jeanny Lorgeoux  
Jean-Jacques Lozach  
Roger Madec  
Philippe Madrelle  
Jacques-Bernard Magner  
Hermeline Malherbe

#### Ont voté contre :

Christian Cambon  
Agnès Canayer  
Michel Canevet  
Jean-Pierre Cantegrit  
Vincent Capocanellas  
Jean-Noël Cardoux  
Jean-Claude Carle  
Caroline Cayeux  
Gérard César  
Anne Chain-Larché  
Patrick Chaize  
Pierre Charon  
Daniel Chasseing  
Alain Chatillon  
Olivier Cigolotti

Christian Manable  
François Marc  
Didier Marie  
Jean-Pierre Masseret  
Rachel Mazuir  
Michelle Meunier  
Jacques Mézard  
Danielle Michel  
Gérard Miquel  
Thani Mohamed Soilihi  
Marie-Pierre Monier  
Franck Montaugé  
Alain Néri  
Georges Patient  
François Patriat  
Daniel Percheron  
Marie-Françoise Peroldumont  
Daniel Raoul  
Claude Raynal  
Daniel Reiner  
Jean-Claude Requier  
Alain Richard  
Stéphanie Riocreux  
Sylvie Robert  
Gilbert Roger  
Yves Rome  
Jean-Yves Roux  
Patricia Schillinger  
Jean-Pierre Sueur  
Simon Sutour  
Catherine Tasca  
Nelly Tocqueville  
Jean-Louis Tourenne  
Raymond Vall  
René Vandierendonck  
Yannick Vaugrenard  
Michel Vergoz  
Maurice Vincent  
Evelyne Yonnet  
Richard Yung

Yves Détraigne	Jean-François Husson	Catherine Morin-Desailly
Catherine Di Folco	Corinne Imbert	Jean-Marie Morisset
Élisabeth Doineau	Sophie Joissains	Philippe Mouiller
Éric Doligé	Chantal Jouanno	Philippe Nachbar
Philippe Dominati	Alain Joyandet	Christian Namy
Daniël Dubois	Christiane Kammermann	Louis Nègre
Marie-Annick Duchêne	Roger Karoutchi	Louis-Jean de Nicolaÿ
Alain Dufaut	Fabienne Keller	Claude Nougéin
Jean-Léonce Dupont	Guy-Dominique Kennel	Jean-Jacques Panunzi
Nicole Duranton	Claude Kern	Philippe Paul
Louis Duvernois	Marc Laménié	Cyril Pellevat
Jean-Paul Emorine	Élisabeth Lamure	Cédric Perrin
Dominique Estrosi Sassone	Jean-Jacques Lasserre	Jackie Pierre
Hubert Falco	Robert Laufoaulu	François Pillet
Françoise Férat	Daniel Laurent	Xavier Pintat
Michel Fontaine	Nuihau Laurey	Louis Pinton
Michel Forissier	Antoine Lefèvre	Rémy Pointereau
Alain Fouché	Jacques Legendre	Ladislav Poniatowski
Bernard Fournier	Dominique de Legge	Hugues Portelli
Jean-Paul Fournier	Jean-Pierre Leleux	Yves Pozzo di Borgo
Christophe-André Frassa	Jean-Baptiste Lemoyné	Sophie Primas
Pierre Frogier	Jean-Claude Lenoir	Catherine Procaccia
Jean-Marc Gabouty	Philippe Leroy	Jean-Pierre Raffarin
Joëlle Garriaud-Maylam	Valérie Létard	Henri de Raincourt
Françoise Gatel	Anne-Catherine Loisier	Michel Raison
Jean-Claude Gaudin	Jean-François Longeot	Jean-François Rapin
Jacques Gautier	Vivette Lopez	André Reichardt
Jacques Genest	Jean-Claude Luche	Bruno Retailleau
Bruno Gilles	Michel Magras	Charles Revet
Colette Giudicelli	Claude Malhuret	Didier Robert
Nathalie Goulet	Didier Mandelli	Gérard Roche
Jacqueline Gourault	Alain Marc	Bernard Saugéy
Alain Gournac	Hervé Marseille	René-Paul Savary
Sylvie Goy-Chavent	Patrick Masclat	Michel Savin
Jean-Pierre Grand	Jean Louis Masson	Bruno Sido
Daniël Gremillet	Hervé Maurey	Abdourahamane Soilih
François Grosdidier	Jean-François Mayet	Henri Tandonnet
Jacques Groperrin	Pierre Médevielle	Lana Tetuanui
Pascal Gruny	Colette Mélot	André Trillard
Charles Guené	Marie Mercier	Catherine Troendlé
Joël Guerriau	Michel Mercier	Alex Türk
Loïc Hervé	Brigitte Micouleau	Jean-Marie Vanlerenberghe
Michel Houel	Alain Milon	Michel Vaspart
Alain Houpert	Albéric de Montgolfier	Alain Vasselle
Christiane Hummel	Patricia Morhet-Richaud	Hilarion Vendegou
Benoît Huré		Jean Pierre Vogel
		François Zocchetto

**Abstentions :**

Patrick Abate	Jean-Pierre Bosino	Brigitte Gonthier-Maurin
Leïla Aïchi	Corinne Bouchoux	Joël Labbé
Aline Archimbaud	Laurence Cohen	Pierre Laurent
Guillaume Arnell	Cécile Cukierman	Michel Le Scouarnec
Éliane Assassi	Ronan Dantec	Gérard Longuet
Gilbert Barbier	Annie David	Hervé Poher
Marie-France Beaufrils	Michelle Demessine	Christine Prunaud
Esther Benbassa	Jean Desessard	Bernard Vera
Michel Billout	Évelyne Didier	Paul Vergès
Marie-Christine Blandin	Christy Favier	Jean-Pierre Vial
Éric Bocquet	Thierry Foucaud	Dominique Watrin
	André Gattolin	

**N'ont pas pris part au vote :**

Michel Bouvard, Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier.

**N'ont pas pris part au vote :**

M. Gérard Larcher - Président du Sénat et Mme Isabelle Debré - qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre de votants	343
Nombre des suffrages exprimés	309
Pour l'adoption	124
Contre	185

Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste ci-dessus.

**SCRUTIN N° 188**

sur l'amendement n° 157, présenté par M. Didier Mandelli, tendant à insérer un article additionnel après l'article 22 quater de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour l'économie bleue, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote accordées par les sénateurs aux groupes politiques et notifiées à la Présidence :

Nombre de votants	343
Suffrages exprimés	323
Pour	198
Contre	125

Le Sénat a adopté

**ANALYSE DU SCRUTIN****GRUPE LES RÉPUBLICAINS (144) :**

Pour : 142

N'ont pas pris part au vote : 2 M. Gérard Larcher - Président du Sénat, M. Michel Bouvard

**GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (109) :**

Contre : 109

**GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (42) :**

Pour : 42

**GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (20) :**

Abstention : 20

**GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (17) :**

Pour : 1 M. Gilbert Barbier

Contre : 16

**GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :**

Pour : 10

**RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :**

Pour : 3

N'ont pas pris part au vote : 3

**Ont voté pour :**

Philippe Adnot	Jérôme Bignon	François-Noël Buffet
Leïla Aïchi	Annick Billon	Olivier Cadic
Pascal Allizard	Jean Bizet	François Calvet
Aline Archimbaud	Marie-Christine Blandin	Christian Cambon
Gérard Bailly	Jean-Marie Bockel	Agnès Canayer
Gilbert Barbier	François Bonhomme	Michel Canevet
François Baroin	Philippe Boncarrère	Jean-Pierre Cantegrit
Philippe Bas	Gilbert Bouchet	Vincent Capo-Canellas
Christophe Béchu	Corinne Bouchoux	Jean-Noël Cardoux
Esther Benbassa		Jean-Claude Carle

Caroline Cayeux Gérard César Anne Chain-Larché Patrick Chaize Pierre Charon Daniel Chasseing Alain Chatillon Olivier Cigolotti François Commeinhes Gérard Cornu Philippe Dallier René Danesi Ronan Dantec Mathieu Darnaud Serge Dassault Isabelle Debré Robert del Picchia Vincent Delahaye Francis Delattre Bernard Delcros Gérard Dériot Catherine Deroche Jacky Deromedi Marie-Hélène Des Esgaulx Jean Desessard Chantal Deseyne Yves Détraigne Catherine Di Folco Élisabeth Doineau Éric Doligé Philippe Dominati Daniel Dubois Marie-Annick Duchêne Alain Dufaut Jean-Léonce Dupont Nicole Duranton Louis Duvernois Jean-Paul Emorine Dominique Estrosi Sassone Hubert Falco Françoise Férat Michel Fontaine Michel Forissier Alain Fouché Bernard Fournier Jean-Paul Fournier Christophe-André Frassa Pierre Frogier Jean-Marc Gabouty Joëlle Garriaud- Maylam Françoise Gatel André Gattolin Jean-Claude Gaudin Jacques Gautier Jacques Genest Bruno Gilles	Colette Giudicelli Nathalie Goulet Jacqueline Gourault Alain Gournac Sylvie Goy-Chavent Jean-Pierre Grand Daniel Gremillet François Grosdidier Jacques Groperrin Pascale Gruny Charles Guené Joël Guerriau Loïc Hervé Michel Houel Alain Houpert Christiane Hummel Benoît Huré Jean-François Husson Corinne Imbert Sophie Joissains Chantal Jouanno Alain Joyandet Christiane Kammermann Roger Karoutchi Fabienne Keller Guy-Dominique Kennel Claude Kern Joël Labbé Marc Laménié Élisabeth Lamure Jean-Jacques Lasserre Robert Lafoaulu Daniel Laurent Nuihau Laurey Antoine Lefèvre Jacques Legendre Dominique de Legge Jean-Pierre Leleux Jean-Baptiste Lemoigne René-Claude Lenoir Philippe Leroy Valérie Létard Anne-Catherine Loisier Jean-François Longeot Gérard Longuet Vivette Lopez Jean-Claude Luche Michel Magras Claude Malhuret Didier Mandelli Alain Marc Hervé Marseille Patrick Masclat Jean Louis Masson Hervé Maurey Jean-François Mayet Pierre Médevielle Colette Mélot	Marie Mercier Michel Mercier Brigitte Micouleau Alain Milon Albéric de Montgolfier Patricia Morhet- Richaud Catherine Morin- Desailly Jean-Marie Morisset Philippe Mouiller Philippe Nachbar Christian Namy Louis Nègre Louis-Jean de Nicolaj Claude Nougein Jean-Jacques Panunzi Philippe Paul Cyril Pellevat Cédric Perrin Jackie Pierre François Pillet Xavier Pintat Louis Pinton Hervé Poher Rémy Pointereau Ladislav Poniatowski Hugues Portelli Yves Pozzo di Borgo Sophie Primas Catherine Procaccia Jean-Pierre Raffarin Henri de Raincourt Michel Raison Jean-François Rapin André Reichardt Bruno Retailleau Charles Revet Didier Robert Gérard Roche Bernard Saugey René-Paul Savary Michel Savin Bruno Sido Abdourahamane Soilihi Henri Tandonnet Lana Tetuanui André Trillard Catherine Troendlé Alex Türk Jean-Marie Vanlerenberghe Michel Vaspert Alain Vasselle Hilarion Vendegou Jean-Pierre Vial Jean Pierre Vogel François Zocchetto	Jean-Claude Boulard Martial Bourquin Michel Boutant Nicole Bricq Henri Cabanel Jean-Pierre Caffet Pierre Camani Claire-Lise Champion Thierry Carcenac Jean-Louis Carrère Françoise Cartron Luc Carvounas Joseph Castelli Bernard Cazeau Jacques Chiron Karine Claireaux Yvon Collin Gérard Collomb Pierre-Yves Collombat Hélène Conway- Mouret Jacques Cornano Roland Courteau Yves Daudigny Marc Daumin Michel Delebarre Félix Desplan Jérôme Durain Alain Duran Josette Durrieu Vincent Eblé Anne Emery-Dumas Philippe Esnol Frédérique Espagnac Corinne Féret Jean-Jacques Filleul François Fortassin Jean-Claude Frécon Catherine Génisson	Samia Ghali Dominique Gillot Jacques Gillot Éliane Giraud Jean-Pierre Godefroy Gaëtan Gorce Jean-Noël Guérini Didier Guillaume Annie Guillemot Claude Haut Odette Hervéaux Robert Hue Éric Jeansannetas Gisèle Jourda Mireille Jouve Philippe Kaltenbach Antoine Karam Bariza Khiari Georges Labazée Françoise Laborde Bernard Lalande Serge Larcher Jean-Yves Leconte Claudine Lepage Jean-Claude Leroy Marie-Noëlle Lienemann Jeanny Lorgeoux Jean-Jacques Lozach Roger Madec Philippe Madrelle Jacques-Bernard Magner Hermeline Malherbe Christian Manable François Marc Didier Marie Jean-Pierre Masseret Rachel Mazuir	Michelle Meunier Jacques Mézard Danielle Michel Gérard Miquel Thani Mohamed Soilihi Marie-Pierre Monier Franck Montaugé Alain Néri Georges Patient François Patriat Daniel Percheron Marie-Françoise Perol- Dumont Daniel Raoul Claude Raynal Daniel Reiner Jean-Claude Requier Alain Richard Stéphanie Riocreux Sylvie Robert Gilbert Roger Yves Rome Jean-Yves Roux Patricia Schillinger Jean-Pierre Sueur Simon Soutour Catherine Tasca Nelly Tocqueville Jean-Louis Tourenne Raymond Vall René Vandierendonck Yannick Vaugrenard Michel Vergoz Maurice Vincent Evelyne Yonnet Richard Yung
				<b>Abstentions :</b>	
			Patrick Abate Éliane Assassi Marie-France Beaufiles Michel Billout Éric Bocquet Jean-Pierre Bosino Laurence Cohen Cécile Cukierman	Annie David Michelle Demessine Évelyne Didier Christian Favier Thierry Foucaud Brigitte Gonther- Maurin Pierre Laurent	Michel Le Scouarnec Christine Prunaud Bernard Vera Paul Vergès Dominique Watrin
				<b>N'ont pas pris part au vote :</b>	
				Michel Bouvard, Robert Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier.	
				<b>N'a pas pris part au vote :</b>	
				M. Gérard Larcher - Président du Sénat.	
				Les nombres annoncés en séance avaient été de :	
				Nombre de votants ..... 342	
				Nombre des suffrages exprimés ..... 322	
				Pour l'adoption ..... 197	
				Contre ..... 125	
				Mais après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformé- ment à la liste ci-dessus.	
Michel Amiel Michèle André Maurice Antiste Alain Anziani Guillaume Arnell	David Assouline Dominique Bailly Delphine Bataille Claude Bérit-Débat Michel Berson	Alain Bertrand Jacques Bigot Maryvonne Blondin Nicole Bonnefoy Yannick Botrel			
	<b>Ont voté contre :</b>				

## **AMENDEMENTS**



**PROPOSITION DE LOI  
POUR L'ÉCONOMIE BLEUE**



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N <sup>o</sup>	135
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER BIS A

I. – Alinéa 14

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

a) Le 3<sup>o</sup> du I est ainsi rédigé :

« 3<sup>o</sup> Indépendamment des cas prévus au 2<sup>o</sup>, la francisation d'un navire de commerce ou de plaisance peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au même 2<sup>o</sup>, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies audit 2<sup>o</sup> ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire et, en outre, à la condition que la gestion du navire soit assurée par ces personnes elles-mêmes ou, à défaut, confiée à d'autres personnes remplissant les conditions prévues aux A ou B du même 2<sup>o</sup>. » ;

II. – Alinéa 20

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

a) Le 3<sup>o</sup> du I est ainsi rédigé :

« 3<sup>o</sup> Indépendamment des cas prévus au 2<sup>o</sup>, la francisation d'un navire armé à la pêche peut être accordée par agrément spécial dans des conditions fixées par décret lorsque, dans l'une des hypothèses prévues au même 2<sup>o</sup>, les droits des personnes physiques ou morales remplissant les conditions de nationalité, de résidence, de siège social ou de principal établissement définies audit 2<sup>o</sup> ne s'étendent pas à la moitié mais au quart au moins du navire. » ;

III. – Alinéa 32

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

a) L'article 3 est ainsi rédigé :

---

« Art. 3. – Les règles de francisation des navires sont fixées par les articles 219 et 219 bis du code des douanes. »

**OBJET**

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	140
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER BIS B

I. – Alinéa 2

Supprimer les mots :

commerciale et

II. – Alinéa 3

Supprimer les mots :

et commerciale

OBJET

L'article 219 du code des douanes qui fixe les conditions requises pour obtenir la francisation mentionne les notions de "direction et de contrôle du navire à partir d'un établissement stable situé sur le territoire français". Les notions de "direction et de contrôle du navire" ne sont pas définies mais s'interprètent comme étant l'"administration du navire".

L'objectif de ces mesures est d'établir un lien entre le responsable du navire et le territoire français, conformément à l'article 91 de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer qui exige l'existence d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat de son pavillon.

La gestion nautique d'un navire consiste à rendre opérationnel le navire pour qu'il puisse naviguer en toute sécurité (armement et entretien du navire, moyens de communications, recrutement et paiement de l'équipage, assurance en responsabilité civile...).

La gestion commerciale consiste en la recherche de contrats de transport et la prise en charge des coûts inhérents à l'exploitation commerciale du navire (carburant, frais portuaires, taxes et droits d'escale ou de port...).

Les notions de "direction et de contrôle du navire" s'entendent plus spécifiquement comme relevant de la gestion nautique, la gestion commerciale apparaissant comme

---

secondaire du point de vue de l'existence d'un lien substantiel entre le navire et l'Etat de son pavillon.

En sus, l'exigence d'une condition de gestion commerciale n'est effectivement pas en cohérence avec les pratiques établies de la gestion de navires, encore appelée « shipmanagement ».



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	138
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 1ER TER C

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

L'amendement de suppression proposé vise à tenir compte de la non-application du code des douanes dans les territoires initialement visés. En Polynésie française, les dispositions du code des douanes modifiées ont été rendues applicables par le code des douanes local. Du fait de la compétence de cette collectivité en la matière, seule cette dernière pourra décider de l'application ou non des modifications introduites par la présente proposition de loi.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N°	136
----	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 2 BIS

Alinéa 22

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

Amendement de coordination législative : l'article L. 11 du code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance ainsi que l'article 10 de la loi n° 42-427 du 1er avril 1942 ont déjà été abrogés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N <sup>o</sup>	137
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 2 QUINQUIES

Rédiger ainsi cet article :

I. – Les 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup>, les articles 1<sup>er</sup> bis A, 1<sup>er</sup> bis B, 1<sup>er</sup> bis C, 1<sup>er</sup> bis, 1<sup>er</sup> ter A, 1<sup>er</sup> ter B, 1<sup>er</sup> ter C, 1<sup>er</sup> ter D, 1<sup>er</sup> ter E, 1<sup>er</sup> ter F et 1<sup>er</sup> quater ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

II. – L'article 1<sup>er</sup> ter n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy.

III. – L'article 1<sup>er</sup> ter est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

IV. – L'article 1<sup>er</sup> quinquies est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

V. – L'article 2 est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

VI. – L'article 2 bis est applicable à l'exception des 2<sup>o</sup>, 2<sup>o</sup> ter, 3<sup>o</sup>, 4<sup>o</sup> et 5<sup>o</sup> du I, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

**OBJET**

Cet amendement vise à laisser l'article 2 quinquies ouvert, dans l'attente d'une clarification du Gouvernement sur les extensions outre-mer : à ce stade, les services des douanes et le ministère des outre-mer ont communiqué des informations parfois contradictoires.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	139
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 2 QUINQUIES

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre I, il est inséré un article L. 5710 ainsi rédigé :

« Art. L. 5710 – Pour l’application du présent code en Guyane et en Martinique, les références au représentant de l’État dans le département et au représentant de l’État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l’État dans la collectivité territoriale. » ;

2<sup>o</sup> Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre II, il est inséré un article L. 5720 ainsi rédigé :

« Art. L. 5720 – Pour l’application du présent code à Mayotte, les références au représentant de l’État dans le département et au représentant de l’État dans la région sont remplacés par les références au représentant de l’État à Mayotte. » ;

3<sup>o</sup> Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre III, il est inséré un article L. 5730 ainsi rédigé :

« Art. L. 5730 – Pour l’application du présent code à Saint-Barthélemy, les références au représentant de l’État dans le département et au représentant de l’État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l’État dans la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy.

« Pour l’application à Saint-Barthélemy de la cinquième partie, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

4<sup>o</sup> Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre IV, il est inséré un article L. 5740 ainsi rédigé :

« Art. L. 5740 – Pour l’application du présent code à Saint-Martin, les références au représentant de l’État dans le département et au représentant de l’État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l’État dans la collectivité territoriale de Saint-Martin. » ;

5° Avant le chapitre I<sup>er</sup> du titre V, il est inséré un article L. 5750 ainsi rédigé :

« Art. L 5750 – Pour l'application du présent code à Saint-Pierre-et-Miquelon, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au représentant de l'État dans la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

« Pour l'application à Saint-Pierre-et-Miquelon de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu des règlements européens. » ;

6° L'article L. 5760-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions en Nouvelle-Calédonie, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au haut-commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

7° L'article L. 5770-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions en Polynésie française, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références au haut-commissaire de la République en Polynésie française.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

8° L'article L. 5780-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions à Wallis-et-Futuna, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références à l'administrateur supérieur des îles Wallis-et-Futuna.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. » ;

9° L'article L. 5790-1 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour l'application de ces dispositions aux Terres australes et antarctiques françaises, les références au représentant de l'État dans le département et au représentant de l'État dans la région sont remplacées par les références à l'administrateur supérieur des Terres australes et antarctiques françaises.

« Pour l'application de l'article L. 5000-5, les références aux règlements européens sont remplacées par les références aux règles applicables en métropole en vertu de ces règlements européens. »

II. – Les 4° et 5° de l'article 1<sup>er</sup>, les articles 1<sup>er</sup> bis A, 1<sup>er</sup> bis B, 1<sup>er</sup> bis C, 1<sup>er</sup> bis, 1<sup>er</sup> ter A, 1<sup>er</sup> ter B, 1<sup>er</sup> ter C, 1<sup>er</sup> ter D, 1<sup>er</sup> ter E, 1<sup>er</sup> ter F, 1<sup>er</sup> quater, ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'article 1<sup>er</sup> ter E est applicable en Nouvelle-Calédonie et à Wallis-et-Futuna.

L'article 1<sup>er</sup> ter n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Martin et Saint-Barthélemy.

L'article 1<sup>er</sup> ter est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L'article 1<sup>er</sup> quinquies est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L'article 2 est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

L'article 2 bis est applicable à l'exception des 2°, 2° ter, 3°, 4° et 5° du I, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

III. – L'article 43 A de la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 relative au statut des navires et autres bâtiments de mer, dans sa rédaction résultant de l'article 1<sup>er</sup> ter E de la présente loi, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Le présent article est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

### **OBJET**

Le I. du présent amendement a pour objet de définir une grille de lecture pour adapter certaines formulations à l'organisation des collectivités ultra-marines concernées. C'est par exemple le cas de la formule « le représentant de l'Etat dans le département qui doit être adaptée pour les collectivités où l'échelon départemental n'existe pas.

Le II. du présent amendement a pour objet de reprendre, en les codifiant, les extensions à réaliser dans les collectivités d'outre-mer prévues dans la présente proposition de loi. De plus, lorsque le code prévoit déjà que les dispositions modifiées sont applicables dans les collectivités à spécialité législative, il convient de préciser par une disposition flottante que les modifications de ces dispositions seront applicables dans ces collectivités (CE, ass., 9 févr 1990 Commune de Lifou).

Par ailleurs, il convient, pour déterminer si l'extension envisagée est possible, de tenir compte non seulement du statut de pays et territoire d'outre-mer de certaines de ces collectivités mais également des compétences qu'elles exercent en propre. C'est pourquoi certaines extensions initialement prévues ont été supprimées (ex : suppression de l'extension de l'article 1 ter à Saint-Martin et Saint-Barthélemy pour tenir compte de leurs compétences en matière d'immatriculation des navires)

En outre, pour certaines collectivités à identité législative, il convient d'exclure expressément l'application des modifications de dispositions qui ne leur sont pas

applicables (ex : exclusion de Saint-Pierre-et-Miquelon de l'application des modifications concernant des articles du code des douanes qui n'est pas applicable dans cette collectivité).



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	93 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 431, 430, 428)

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. REVET, RETAILLEAU, ALLIZARD, G. BAILLY, BIZET et CALVET, Mme CAYEUX,  
MM. CÉSAR, CHAIZE et CORNU, Mmes DEROCHE, DES ESGAULX, ESTROSI SASSONE et  
GIUDICELLI et MM. LAUFOAULU, D. LAURENT, de LEGGE, P. LEROY, MASCLLET, MILON,  
MORISSET, MOUILLER, NÈGRE, de NICOLAY, POINTEREAU, RAPIN, D. ROBERT,  
TRILLARD et VASPART

ARTICLE 3 B

Rédiger ainsi cet article :

L'article L. 5312-7 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-7. – Le conseil de surveillance est composé de trois collègues :

« 1° Un collège de seize membres réunissant les représentants de l'État et les représentants des collectivités territoriales et leurs groupements, dont au moins un représentant de la région, un représentant du département et un représentant de chaque commune ou groupement de collectivité dont tout ou partie est située dans l'emprise du port ou sur leur territoire.

« La répartition des membres de ce collège est réalisée au prorata de leurs participations financières aux investissements du grand port maritime.

« Les collectivités peuvent désigner un suppléant, à titre permanent, pour chaque membre du collège.

« 2° Un collège de trois membres réunissant les représentants du personnel de l'établissement public, dont un représentant des cadres et assimilés.

« 3° Un collège de cinq membres réunissant les personnalités qualifiées nommées par l'autorité compétente de l'État, après avis du président du conseil régional, dont un représentant élu de chambre consulaire et un représentant du monde économique.

« Le conseil de surveillance élit son président. La voix du président est prépondérante en cas de partage égal des voix. »

**OBJET**

Cet amendement propose de fusionner les deux collèges des acteurs publics (celui des représentants de l'Etat et celui des représentants des collectivités).

Il augmente également le nombre de membres du collège représentant les personnes publiques au sein des grands ports maritimes en modifiant l'article L. 5312-7 du code des transports qui définit la composition de ce conseil de surveillance. Leur nombre est ainsi porté à 16 au lieu de 9 à l'heure actuelle.

Ces modifications permettent d'augmenter le poids de la représentation des bailleurs de fonds au sein du Conseil de surveillance.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	94 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. REVET, RETAILLEAU, ALLIZARD, G. BAILLY, BIZET et CALVET, Mme CAYEUX,  
MM. CÉSAR, CHAIZE et CORNU, Mmes DEROCHE, DES ESGAULX, ESTROSI SASSONE et  
GIUDICELLI et MM. LAUFOAULU, D. LAURENT, de LEGGE, P. LEROY, MASCLÉ, MILON,  
MORISSET, MOUILLER, NÈGRE, de NICOLAY, POINTÉREAU, RAPIN, D. ROBERT,  
TRILLARD et VASPART

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 3 B

Après l'article 3 B

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5312-9 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 5312-9. – Le nombre de membres du directoire est déterminé, pour chaque grand port maritime, par décret.

« Le président du directoire est nommé par décret, après avis du président du conseil régional de la région dans laquelle se trouve le siège du port.

« Le président du directoire porte le titre de directeur général.

« Les autres membres du directoire sont nommés par le conseil de surveillance sur proposition du président du directoire.

« La durée du mandat des membres du directoire est fixée par voie réglementaire. »

**OBJET**

Cet amendement modifie les modalités de nomination du Président du Directoire, en prévoyant un avis du Président de la Région, dans laquelle se trouve le siège du port.

Il nous apparaît pertinent d'accorder une place plus importante à la collectivité régionale dans le choix du président du Directoire, au regard de la fonction que jouent les régions dans le développement économique de notre pays. Cette évolution de la gouvernance devrait contribuer à l'amélioration de la compétitivité de nos ports.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	91 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. REVET, RETAILLEAU, ALLIZARD, G. BAILLY, BIZET et CALVET, Mme CAYEUX,  
MM. CÉSAR, CHAIZE et CORNU, Mmes DEROCHE, DES ESGAULX, ESTROSI SASSONE et  
GIUDICELLI et MM. LAUFOAULU, D. LAURENT, de LEGGE, P. LEROY, MASCLLET, MILON,  
MORISSET, MOUILLER, NÈGRE, de NICOLAY, POINTEREAU, RAPIN, D. ROBERT,  
TRILLARD et VASPART

ARTICLE 3

Alinéas 7 à 9

Rédiger ainsi ces alinéas :

« Une commission des investissements est constituée au sein du conseil de développement. Elle est présidée par le président du conseil régional ou son délégué et est composée de deux collèges égaux en voix :

« a) Un collège des investisseurs publics, composé des membres du directoire du grand port maritime et de représentants des investisseurs publics, membres du conseil de développement, dont le nombre est proportionnelle à leur niveau d'investissement avec un minimum d'un siège par membre éligible à ce collège, ainsi que d'un représentant de l'État. Ces nominations s'effectuent par décret ;

« b) Un collège des investisseurs privés, choisis parmi les membres du conseil de développement représentant des entreprises ayant investi, de manière significative, sur le domaine du grand port maritime. Chaque grand port maritime définit le seuil d'investissements significatifs réalisés par les entreprises sur son domaine. »

OBJET

La création d'une commission des investissements au sein du conseil de développement d'un Grand Port Maritime permet de rendre plus efficace le système de gouvernance des ports et cette commission permet de dynamiser le conseil de développement.

Cet amendement précise la composition de cette commission, en créant un double collègue, l'un rassemblant les investisseurs publics, dont l'Etat, l'autre représentant les investisseurs privés du domaine du Grand Port Maritime.



Le nombre de représentants de ces deux collèges peut être différent, mais ils demeurent égaux en voix. Parallèlement, la représentation des investisseurs publics devra être proportionnelle à leur niveau d'investissement avec, cependant, un siège au moins par collectivité territoriale.

Le renforcement du poids des investisseurs privés dans les décisions prises au sein de cette commission contribuera au développement du port et favorisera la modernisation de notre économie portuaire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	1
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER  
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 3

Alinéa 9

Compléter cet alinéa par les mots :

, ainsi que des représentants de organisations syndicales

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que les organisations syndicales soient représentées au sein de la commission des investissements créés par le présent article



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	92 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

MM. REVET, RETAILLEAU, ALLIZARD, G. BAILLY, BIZET et CALVET, Mme CAYEUX,  
MM. CÉSAR, CHAIZE et CORNU, Mmes DEROCHE, DES ESGAULX, ESTROSI SASSONE et  
GIUDICELLI et MM. LAUFOAULU, D. LAURENT, de LEGGE, P. LEROY, MASCLET, MILON,  
MORISSET, MOUILLER, NÈGRE, de NICOLAY, POINTEREAU, D. ROBERT, TRILLARD et  
VASPART

ARTICLE 3

Alinéas 10 à 15

Remplacer ces alinéas par huit alinéas ainsi rédigés :

« Sont soumis à l’avis conforme de la commission des investissements :

« - le projet stratégique du grand port maritime, avant sa transmission pour examen au conseil de surveillance ;

« - les projets d’investissements publics d’infrastructures d’intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire et à inclure dans le projet stratégique.

« Les avis de la commission des investissements sont publiés au recueil des actes administratifs du département.

« Le conseil de développement peut demander à la commission des investissements une nouvelle délibération sur les investissements à inclure dans le projet stratégique avant de transmettre son avis définitif au conseil de surveillance.

« Les délibérations de la commission des investissements sont prises à la majorité de trois cinquièmes des membres de la commission.

« Ses avis sont transmis au conseil de développement et au conseil de surveillance.

« La nature et le montant des projets d’investissements soumis à l’avis de la commission des investissements mentionnés au présent article sont fixés par décret.

**OBJET**

Cet amendement prévoit que l'avis rendu par la commission des investissements au sein du conseil de développement sur le projet stratégique du grand port maritime et sur les projets d'investissements les plus importants doit être conforme.

La création, par l'article 3, d'une commission des investissements au sein du conseil de développement a pour objectif de développer l'attractivité et les investissements au sein des grands ports maritimes, en favorisant notamment un dialogue en amont entre les investisseurs privés et les autorités portuaires.

Afin de donner tout son poids à cette commission, il convient de lui donner un véritable rôle dans la politique d'investissement du port.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	30 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
Tombé	

Mme CANAYER, MM. ALLIZARD, CALVET, CÉSAR, MOUILLER, PELLELAT, RAPIN, REVET, BONHOMME et CHARON, Mmes DEROCHE et GRUNY, M. KENNEL, Mmes LOPEZ et MORHET-RICHAUD et MM. MILON, POINTERAU, DOLIGÉ, B. FOURNIER, GREMILLET, MASCLET et LEFÈVRE

ARTICLE 3

I. – Alinéas 10 à 14

Remplacer ces alinéas par sept alinéas ainsi rédigés :

« Sont obligatoirement soumis à l’avis de la commission des investissements dans un délai suffisant pour que cette commission puisse statuer en toute connaissance de cause :

« - le projet stratégique du grand port maritime, avant sa transmission pour examen au conseil de surveillance ; l’avis rendu par la commission des investissements est annexé au projet stratégique ;

« - les projets d’investissements publics d’infrastructures d’intérêt général à réaliser sur le domaine portuaire qui n’auraient pas été inclus dans le projet stratégique.

« Les avis rendus par la commission des investissements sont publiés sans délai au recueil des actes administratifs de la préfecture du département.

« Les délibérations de la commission des investissements sont prises à la majorité. À défaut d’avis dans les trois mois de sa saisine, la commission est réputée avoir rendu un avis favorable.

« Le conseil de développement peut demander à la commission des investissements une nouvelle délibération sur les investissements à inclure au projet stratégique avant de transmettre son avis définitif au conseil de surveillance.

« Les avis de la commission des investissements sont transmis au conseil de développement et au conseil de surveillance et rendus publics sans délai.

II. – Alinéa 16

Rédiger ainsi cet alinéa :

« La nature et le montant des projets d'investissements soumis à l'avis obligatoire de la commission des investissements mentionnée au présent article sont fixés par décret. »

### **OBJET**

En introduisant la possibilité de soumettre à débat au sein de la commission des investissements des projets d'investissements qui n'auraient pas été inclus dans le projet stratégique, cet amendement clarifie l'article 3 , et permet que soient introduits des projets nouveaux, répondant à un besoin à un moment. Le projet stratégique doit rester adapté à la réalité, et les projets qui mettent plusieurs années à être élaborés doivent pouvoir être discutés le plus en amont possible.

Il est en outre prévu que les avis de la commission des investissements soient rendus publics.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	27 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. REVET et VASPART, Mme LAMURE et MM. P. LEROY et BIGNON

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 3

Après l'alinéa 16

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Dans l'hypothèse où le conseil de surveillance décide de passer outre un avis défavorable de la commission des investissements, celui-ci motive sa décision. »

**OBJET**

Les sociétés qui ont lourdement investi dans les grands ports maritimes sont largement tributaires d'investissements qui pourraient être décidés par le conseil de surveillance. On peut comprendre que ces investissements peuvent avoir des conséquences importantes dans le développement de leur activité. Il paraît logique dans l'hypothèse où leurs avis et propositions ne seraient pas pris en compte qu'il leur soit donné les raisons et motivations qui ont amené le conseil de surveillance à prendre sa décision.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	2
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 3

Alinéa 18

Après le mot :

consommateurs

insérer les mots :

et un représentant d'une association de protection de l'environnement

OBJET

Le conseil de développement établi dans chaque grand port maritime est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance. L'article L5312-11 du code des transports dispose que les milieux professionnels, sociaux et associatifs sont représentés au sein de ces conseils de développement en précisant la nomination d'au moins un représentant des consommateurs. Il apparaît ainsi légitime de compléter cette énumération des représentants au sein de ce conseil par la nomination d'au moins un représentant d'une association de protection de l'environnement. Si cette représentation est déjà effective dans de nombreux grands ports maritimes, elle n'est pas obligatoire. Cette nomination permettra d'assurer une représentation efficace de l'environnement dans ces conseils. Les auteurs de cet amendement proposent donc de rendre obligatoire la nomination d'au moins un représentant d'une association de protection de l'environnement au sein des conseils de développement de chaque grand port maritime.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	55
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
Retiré	

ARTICLE 3

Alinéa 18

Après le mot :

consommateurs

insérer les mots :

et un représentant d'une association de protection de l'environnement

OBJET

Le conseil de développement établi dans chaque grand port maritime est consulté sur le projet stratégique et la politique tarifaire du grand port maritime. Il peut émettre des propositions et demander que des questions soient inscrites à l'ordre du jour d'une réunion du conseil de surveillance. L'article L5312-11 du code des transports dispose que les milieux professionnels, sociaux et associatifs sont représentés au sein de ces conseils de développement en précisant la nomination d'au moins un représentant des consommateurs. Il apparaît ainsi légitime de compléter cette énumération des représentants au sein de ce conseil par la nomination d'au moins un représentant d'une association de protection de l'environnement. Si cette représentation est déjà effective dans de nombreux grands ports maritimes (comme Marseille, Le Havre, Dunkerque), elle n'est pas obligatoire. Cette nomination permettra d'assurer une représentation efficace de l'environnement dans ces conseils. Ce représentant pourra faire part de son expertise et de son analyse sur l'impact environnemental des projets des grands ports maritimes et permettra d'assurer une représentation équilibrée des personnes qualifiées dans les conseils de développement.

Cet amendement propose donc de rendre obligatoire la nomination d'au moins un représentant d'une association de protection de l'environnement au sein des conseils de développement de chaque grand port maritime.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	26 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. REVET, MAYET, CÉSAR, VASPART, P. LEROY et HOUEL, Mme LAMURE et  
MM. TRILLARD et D. LAURENT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 3 TER

Au début de cet article

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... - À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 219-6-1 du code de l'environnement, le mot : « métropolitaine » est remplacé par les mots : « du territoire français sous la responsabilité du représentant de l'État dans les départements concernés » ;

OBJET

La France dispose aujourd'hui du plus grand espace mondial en terme de zone économique maritime. De ce fait, la majorité de ces espaces sont hors de la métropole. Il apparaît donc normal que la mise en place des schémas se fasse non pas, seulement dans des espaces liés à la métropole, mais aussi dans les territoires et départements d'outre-mer.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	120 rect.
----------------	--------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 3 QUATER

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le II de l'article 1695 du code général des impôts est ainsi rédigé :

« II. – Lorsqu'elles sont assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée et redevables de la taxe pour des opérations mentionnées aux premier et dernier alinéas du I, peuvent, sur option et par dérogation à ces alinéas, porter le montant de la taxe constatée par l'administration des douanes sur la déclaration mentionnée à l'article 287 :

« 1<sup>o</sup> Les personnes établies sur le territoire de l'Union européenne :

« a) Titulaires du statut d'opérateur économique agréé, mentionné au a du 2 de l'article 38 du règlement (UE) n<sup>o</sup> 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union ;

« b) Ou titulaires d'un agrément de dédouanement centralisé national délivré par l'autorité compétente de l'État, conformément au deuxième alinéa du 1 de l'article 179 du règlement n<sup>o</sup> 952/2013 précité, et respectent les critères repris aux a à c de l'article 39 de ce règlement ;

« 2<sup>o</sup> Les personnes autres que celles mentionnées au 1<sup>o</sup>, établies sur le territoire de l'Union européenne, qui dédouanent par l'intermédiaire d'un représentant en douane, mentionné à l'article 18 du règlement n<sup>o</sup> 952/2013 précité, lorsque :

« a) Elles respectent les critères repris aux a à c de l'article 39 du règlement n<sup>o</sup> 952/2013 précité ;

« b) Et le représentant en douane est titulaire du statut d'opérateur économique agréé pour les simplifications douanières mentionné au a du 2 de l'article 38 du règlement n<sup>o</sup> 952/2013 précité ;

« 3<sup>o</sup> Les personnes non établies sur le territoire de l'Union européenne, qui dédouanent par l'intermédiaire d'un représentant en douane, mentionné à l'article 18 du règlement n<sup>o</sup> 952/2013 précité, titulaire du statut d'opérateur économique agréé pour

les simplifications douanières mentionné au a du 2 de l'article 38 du règlement n° 952/2013 précité.

« L'option prévue aux 1°, 2° et 3° prend effet le premier jour du mois suivant celui de la demande et prend fin le 31 décembre de la troisième année qui suit celle de la demande. Elle est renouvelable par tacite reconduction, par période de trois années civiles, sauf dénonciation formulée au moins deux mois avant l'expiration de chaque période. »

II. – A. – Le I s'applique à compter du 1<sup>er</sup> mai 2016.

B. – Les options prévues par le II de l'article 1695 du code général des impôts dans sa rédaction antérieure à l'entrée en vigueur du I du présent article, exercées avant le 1er mai 2016, demeurent valables jusqu'au retrait de l'agrément ou jusqu'à son remplacement par un agrément de dédouanement centralisé national et, au plus tard, jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 2019. En cas de remplacement de l'agrément, le bénéfice de l'option s'applique conformément au II de l'article 1695 précité, dans sa rédaction issue du I du présent article.

### **OBJET**

Le Gouvernement partage pleinement l'objectif de l'amendement de M. LEROY, qui a introduit l'article 3 quater, et qui vise à élargir le bénéfice de l'auto-liquidation de la TVA, notamment en simplifiant son accès au PME, afin de renforcer l'attractivité des ports français. Cependant, la rédaction de l'article 1695 du CGI qui résulte de cet article doit être ajustée pour prendre en compte l'entrée en vigueur du code des Douanes de l'Union (CDU) au 1er mai 2016, pour assurer la continuité du bénéfice de l'auto-liquidation pour les titulaires d'une PDU et pour sécuriser la recette fiscale, particulièrement vulnérable à certains types de fraude.

Depuis 2015, cette possibilité d'auto-liquider la TVA à l'importation est offerte aux entreprises titulaires d'une procédure de domiciliation unique (PDU). Cette procédure a déjà permis aux entreprises importatrice d'auto-liquider 1,9 Md € de TVA sur un an. Plus d'un tiers des entreprises bénéficiaires de cette nouvelle procédure étaient des PME.

Cependant, du fait de l'entrée en application du CDU, la PDU sera progressivement remplacée par le dédouanement centralisé national. Conformément aux dispositions transitoires prévues par la Commission européenne, les États membres ont jusqu'au 1er mai 2019 pour mettre à jour leurs procédures simplifiées de dédouanement nationales avec le CDU. Or, la rédaction de l'article 1695 qui résulte de cet article continue de subordonner le bénéfice de l'autoliquidation à la PDU pour les opérateurs non établis dans l'Union européenne, alors que cette procédure ne sera plus ouverte à compter du 1er mai 2016.

Cet amendement propose qu'à partir du 1er mai 2016, les opérateurs suivants pourront bénéficier de l'autoliquidation de la TVA à l'importation :

- les titulaires du statut d'opérateur économique agréé (OEA) « simplifications douanières », qu'ils aient optés ou non pour le dédouanement centralisé national.
- les titulaires d'un agrément de dédouanement centralisé national, qui sera obtenu sur simple agrément, justifiant d'une absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, d'une bonne gestion des écritures et

d'une situation financière satisfaisante (critères repris aux a), b) et c) de l'article 39 du CDU) ;

- les assujettis dédouanant par l'intermédiaire d'un représentant en douane certifié OEA « simplifications douanières » et qui respectent les critères repris aux a), b) et c) de l'article 39 du CDU.
- les opérateurs tiers pourront bénéficier de l'autoliquidation via leur représentant en douane, sans critères supplémentaires.

Les critères d'absence d'infractions graves ou répétées à la législation douanière et aux dispositions fiscales, d'une bonne gestion des écritures et d'une situation financière suffisante sont appréciés sur la base d'une vérification documentaire et n'exigeront donc pas la fourniture de pièces justificatives supplémentaires, sauf pour les sociétés n'ayant jamais dédouané en France. Le critère b) consistera à s'assurer, selon des modalités non soumises à interprétation, que l'opérateur justifie d'une continuité des opérations douanières sur une année civile, à raison d'une opération par trimestre.

La procédure d'accès à l'autoliquidation de la TVA n'impliquera aucun audit douanier, qui représentait une charge de travail pour les entreprises dans le cadre des PDU.

La déclinaison de ces critères fera l'objet d'un groupe de travail en concertation avec les professionnels, au cours duquel l'instruction d'application de la mesure d'auto-liquidation leur sera soumise.

Cette déclinaison se fera dans un calendrier conforme avec la mise en application du code des douanes de l'Union prévue au 1er mai 2016.

Ces critères permettront alors d'élargir très fortement le bénéfice de l'autoliquidation de la TVA tout en prémunissant l'État contre un risque de perte de recettes fiscales lié à des pratiques frauduleuses rendues possibles par l'autoliquidation de la TVA.

De plus, il est proposé d'accroître le volume de TVA autoliquidée en passant d'une logique de flux (audités dans le cadre de la PDU) à une logique d'opérateurs certifiés ou remplissant des critères de nature à garantir la recette fiscale.

Par ailleurs, cet amendement permet aux opérateurs bénéficiant actuellement d'une PDU de continuer, sans interruption, à profiter des avantages offerts par cette procédure, dont l'auto-liquidation de la TVA à l'importation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	74 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mme CLAIREAUX, MM. CORNANO, ANTISTE et S. LARCHER, Mme BATAILLE,  
MM. LALANDE et MASSERET, Mme RIOCREUX, M. CABANEL, Mme SCHILLINGER,  
MM. LORGEUX et J.C. LEROY, Mme HERVIAUX et MM. J. GILLOT, FILLEUL et PATIENT

ARTICLE 5 BIS

Alinéa 4

Après les mots :

affecté à une activité de pêche

insérer les mots :

telle que définie à l'article L. 911-1 du code rural et de la pêche maritime et, le cas échéant,

OBJET

Cet amendement vise à étendre l'activité de pêche, actuellement limitée à l'article 5 bis aux activités relevant de la convention internationale n° 188 de 2007 sur le travail dans la pêche de l'Organisation internationale du travail, en faisant référence à la définition de l'article L.911-1 du code rural et de la pêche maritime.

Il convient en effet de considérer la diversité des activités de pêche commerciale exercées sur le littoral français, parmi lesquelles la pêche professionnelle en apnée (corail, oursin...), en plongée bouteille ou encore la pêche à pied professionnelle, qui dans de nombreux cas, exigent l'utilisation d'un navire professionnel, et ainsi de reconnaître que l'utilisation du navire comprend notamment sa conduite, la manoeuvre des engins de pêche et le transport des produits de la pêche.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	83
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BILLON et M. CANEVET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 5 BIS

Alinéa 4

Après les mots :

affecté à une activité de pêche

insérer les mots :

telle que définie à l'article L. 911-1 du code rural et de la pêche maritime et, le cas échéant,

OBJET

Cet amendement vise à étendre la définition de l'activité de pêche, limitée par l'article 5 bis de la présente proposition de loi aux activités relevant de la convention internationale n°188 de 2007 sur le travail dans la pêche (de l'Organisation Maritime Internationale), en faisant référence à la définition de l'article L. 911-1 du code rural et de la pêche maritime.

Cette extension vise à prendre en compte la diversité des activités de pêche commerciale exercées sur le littoral français, parmi lesquelles la pêche professionnelle en apnée (corail, oursin, ...), en plongée bouteille ou encore la pêche à pied professionnelle qui, dans de nombreux cas, exigent l'utilisation d'un navire professionnel (conduite, manoeuvre des engins de pêche et le transport du produit de la pêche).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	88 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CANEVET, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, ROCHE, LONGEOT, GABOUTY, CADIC et  
CIGOLOTTI et Mme GATEL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 BIS

Après l'article 5 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier alinéa de l'article L. 5542-26 du code des transports, les mots : « au titre de la présente sous-section » sont remplacés par les mots : « et seulement dans ce cas ».

**OBJET**

L'ENIM est le régime spécifique aux professions maritimes. L'amendement proposé vise à clarifier ce régime en précisant les modalités de prise en charge des soins par l'employeur.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	89 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CANEVET, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, CADIC, CIGIOTTI et GABOUTY,  
Mme GATEL et MM. LONGEOT et ROCHE

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 BIS

Après l'article 5 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5542-27 du code des transports est ainsi modifié :

1° Le premier alinéa est ainsi rédigé :

« Lorsque la rémunération du marin ne consiste pas en un salaire fixe, le salaire versé au marin en application de l'article L. 5542-26 du présent code est déterminé par référence à son salaire forfaitaire. » ;

2° Le second alinéa est supprimé.

**OBJET**

Le présent amendement vise à clarifier les règles applicables concernant l'assiette des indemnités maladie pour les marins.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	90 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CANEVET, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, CADIC, CIGIOTTI et GABOUTY,  
Mme GATEL et MM. LONGEOT et ROCHE

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 BIS

Après l'article 5 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5544-35 du code des transports est ainsi rédigé :

« Art. L. 5544-35. – Les parts de pêche et les primes et allocations de toute nature stipulées dans le contrat et en référence aux conventions collectives et accords de branches sont, pour l'application de la présente section, considérées comme salaires de production pour les périodes embarquées. Pour les périodes passés à terre, les salaires et indemnités correspondant sont déterminés dans un cadre conventionnel. »

**OBJET**

Le salaire à la part est un dispositif spécifique au secteur. A l'origine, ce type de salaire n'était versé que pour les périodes embarquées au sens strict. Aujourd'hui, à la suite d'évolutions mal maîtrisées, il sert de base pour la plupart des rémunérations à terre (travail à terre, congés, indemnités de départ en retraite, de licenciement, indemnités maladie etc...).

Ces évolutions ne correspondent pas à la nature du salaire à la part, et il est souhaitable de laisser aux partenaires sociaux la possibilité de définir les bases ad hoc pour les différentes rémunération et indemnités ne correspondant pas à des périodes de pêche.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	3
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 5 TER

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas que des questions aussi importantes que celles de la formation professionnelle et de l'aptitude médicale des gens de mer ne soient plus prises par décret en Conseil d'État après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	87 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CANEVET, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, ROCHE, LONGEOT, GABOUTY, CADIC et  
CIGOLOTTI et Mme GATEL

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 5 TER

Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Les modalités de recours à la formation pratique à bord du navire, notamment par la voie de l'apprentissage, accordant aux enseignements pratiques une place prépondérante dans le cadre de la formation professionnelle ;

**OBJET**

Les établissements de formation aux métiers de la mer et les professionnels du secteur déplorent le faible taux d'apprentis se destinant, au terme de leur formation professionnelle, aux métiers de la mer.

Beaucoup d'entre eux, trop peu sensibilisés à la dimension pratique de ces métiers, finissent par s'en détourner.

Afin d'assurer la promotion et le développement des métiers de la mer, le cadre des formations professionnelles concernées doit évoluer : il doit privilégier, notamment par la voie de l'apprentissage, les enseignements pratiques et les expériences prolongées à bord des navires.

Tel est l'objet du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	72 rect. ter
----------------	--------------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. RAPIN, Mme CANAYER et M. MASCLLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 TER

Après l'article 5 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier alinéa de l'article L. 5521-4 du code des transports, après les mots : « de chef mécanicien », sont insérés les mots : « hormis sur les navires de pêche » ;

**OBJET**

Précédemment, en application d'un décret de 1967, la condition de moralité concernait l'ensemble des marins du bord. La loi n<sup>o</sup> 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable introduit, dans le code des transports, à l'article L5521-4, une nouvelle disposition concernant les conditions de moralité en imposant notamment au chef mécanicien le respect de conditions de moralité.

Le présent amendement vise à retirer le chef mécanicien de la liste des fonctions concernées par le respect des conditions de moralité. En effet, à bord des navires de pêche, celui-ci n'exerce pas de fonction en lien avec la sécurité du bord. Il n'y a donc pas lieu d'imposer de telles restrictions d'accès à ses fonctions.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	82 rect.
----------------	-------------

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BILLON et M. CANEVET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Tombé</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 TER

Après l'article 5 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier alinéa de l'article L. 5521-4 du code des transports, après les mots : « de chef mécanicien », sont insérés les mots : « , sauf pour la pêche, ».

**OBJET**

La loi n<sup>o</sup>2013-619 du 16 juillet 2016 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable introduit, dans le code des transports, à l'article L. 5521-4, une nouvelle disposition imposant des conditions de moralité pour les marins. Cette condition se traduit par l'absence d'inscription au bulletin n<sup>o</sup>2 du casier judiciaire des intéressés.

De telles restrictions sont de nature à poser de réelles difficultés dans le secteur des pêches maritimes, risquant de laisser à quai de nombreux navires, faute de capitaine ou de chef mécanicien apte à naviguer, dans un secteur en pénurie de main d'oeuvre qualifiée.

L'article 5 quater de la présente proposition de loi a apporté une première réponse, en retirant aux capitaines et à leurs suppléants embarqués à la petite pêche le bénéfice de prérogatives de puissance publique.

La difficulté demeure s'agissant du chef mécanicien. Celui-ci n'exerce pas à bord, dans le cadre de l'activité de pêche, de fonctions en lien avec la sécurité du bord. Il n'y a donc pas lieu de lui imposer de telles restrictions.

C'est pourquoi, le présent amendement vise à exonérer le chef mécanicien embarqué à la pêche de la condition de moralité prévue à l'article L 5521-4 du code des transports.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	73 rect. ter
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 431, 430, 428)

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. RAPIN, Mme CANAYER et M. MASCLLET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 TER

Après l'article 5 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le second alinéa de l'article L. 5521-4 du code des transports est complété par les mots :  
« et notamment les mentions portées au bulletin n° 2 du casier judiciaire qui sont compatibles avec l'exercice des fonctions visées au premier alinéa. »

**OBJET**

Précédemment, en application d'un décret de 1967, la condition de moralité concernait l'ensemble des marins du bord. La loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable introduit, dans le code des transports, à l'article L5521-4, une nouvelle disposition concernant les conditions de moralité pour l'exercice de la profession de marin en modifiant la portée.

Dorénavant, seules les fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien, hormis sur les navires de pêche, ou d'agent chargé de la sûreté du navire sont soumises au respect des conditions de moralité. Cette disposition renvoie à un décret pour ce qui concerne les mesures d'application.

Par cet amendement, il s'agit d'apporter une précision rédactionnelle. En effet, toutes les mentions portées sur le bulletin n°2 ne sont pas incompatibles avec le plein exercice des fonctions de Capitaine et de suppléant. Il convient que le décret précise les mentions qui le sont, de celles qui ne le sont pas pour une stricte application des dispositions légales et notamment de l'alinéa 1.

Les restrictions ainsi apportées à l'accès aux fonctions de capitaine sont de nature à poser de réelles difficultés laissant des navires à quai, faute de capitaine apte à naviguer, dans un secteur en pénurie de main d'œuvre qualifiée, aggravant d'autant plus la situation économique des armements et de toute une filière.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	85 rect.
----------------	-------------

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BILLON et M. CANEVET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 TER

Après l'article 5 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le second alinéa de l'article L. 5521-4 du code des transports est complété par les mots :  
« et notamment les mentions portées au bulletin n<sup>o</sup> 2 du casier judiciaire qui sont compatibles avec l'exercice des fonctions de capitaine, d'officier en charge de sa suppléance, de chef mécanicien sauf pour la pêche ou d'agent chargé de la sûreté du navire ».

**OBJET**

La loi n<sup>o</sup>2013-619 du 16 juillet 2016 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable introduit, dans le code des transports, à l'article L. 5521-4, une nouvelle disposition imposant des conditions de moralité pour les marins. Cette condition se traduit par l'absence d'inscription au bulletin n<sup>o</sup>2 du casier judiciaire des intéressés.

De telles restrictions sont de nature à poser de réelles difficultés dans le secteur des pêches maritimes, risquant de laisser à quai de nombreux navires, faute de capitaine ou de chef mécanicien apte à naviguer, dans un secteur en pénurie de main d'oeuvre qualifiée.

L'article 5 quater de la présente proposition de loi a apporté une première réponse, en retirant aux capitaines et à leurs suppléants embarqués à la petite pêche le bénéfice de prérogatives de puissance publique.

Le présent amendement propose de préciser cette condition de moralité, en renvoyant au décret le soin de définir les mentions portées au bulletin n<sup>o</sup>2 du casier judiciaire qui sont compatibles avec l'exercice des fonctions de capitaine, d'officier en charge de sa suppléance, de chef mécanicien sauf pour la pêche ou d'agent chargé de la sûreté du navire.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N <sup>o</sup>	130
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 5 TER

Après l'article 5 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le second alinéa de l'article L. 5521-4 du code des transports est complété par les mots :  
« , notamment les mentions portées au bulletin n<sup>o</sup> 2 du casier judiciaire qui sont compatibles avec l'exercice des fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire ».

**OBJET**

Cet amendement vise à confier au niveau réglementaire le soin de préciser les mentions qui sont compatibles avec l'exercice des fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire.

L'article L. 5521-4 du code des transports prévoit que l'exercice des fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire est subordonné pour l'intéressé à des conditions de moralité et à une compatibilité des mentions portées au bulletin n<sup>o</sup> 2 de son casier judiciaire avec l'exercice de ces fonctions.

Le décret n<sup>o</sup> 2015-598 du 2 juin 2015 pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer fixe les conditions d'application de l'article L. 5521-4. Il prévoit en particulier que les conditions de moralité nécessaires pour exercer les fonctions de capitaine ou d'officier chargé de sa suppléance ne sont pas remplies lorsque le bulletin n<sup>o</sup> 2 du casier judiciaire de l'intéressé mentionne toute peine criminelle ou correctionnelle.

Les exigences en matière de casier judiciaire imposées au capitaine et aux officiers chargés de sa suppléance sont essentiellement justifiées par les prérogatives de puissance publique dont ils disposent. Les exigences fixées par le décret de 2015 sont toutefois trop restrictives pour certaines activités de pêche compte tenu du périmètre des infractions de

pêche, et limitent fortement l'accès aux fonctions concernées. Si la suppression de ces prérogatives pour la petite pêche apporte une solution simple et adaptée à cette activité, elle ne peut être étendue sans risque à la pêche côtière ou à la pêche au large, pour lesquelles la durée de sortie des navires et le nombre plus élevé de membres d'équipage justifient de conserver de telles prérogatives en cas de nécessité.

Par conséquent, le présent amendement renvoie au pouvoir réglementaire l'élaboration de solutions adaptées, tout en prévoyant explicitement que certaines mentions portées au bulletin n° 2 du casier judiciaire sont compatibles avec les fonctions de capitaine, d'officier chargé de sa suppléance, de chef mécanicien ou d'agent chargé de la sûreté du navire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	109 rect.
----------------	--------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	
<b>Non soutenu</b>	

Mme DES ESGAULX et MM. D. LAURENT, CÉSAR, COMMEINHES, P. LEROY et MOUILLER

ARTICLE 5 QUATER

Alinéa 2

Après le mot :

embarqués

insérer les mots :

aux cultures marine et/ou

OBJET

La prérogative de puissance publique suppose l'absence de casier judiciaire B2. Or cette prérogative paraît légitime à grande distance des côtes et des infrastructures publiques de police et de justice, elle ne l'est pas au regard des distances couvertes par les navires dédiés aux cultures marines.

Le chapitre Ier du titre II du livre V de la cinquième partie du code des transports serait complété par un article L. 5521-5 ainsi rédigé :

« Art. L. 5521-5. - Les capitaines et leurs suppléants embarqués aux cultures marines et/ou à la petite pêche ne bénéficient pas des prérogatives de puissance publique. »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	52
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. LE SCOUARNEC

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 5 QUATER

Alinéa 2

Après les mots :

petite pêche

insérer les mots :

, à la pêche côtière ou aux cultures marines

**OBJET**

Cet amendement vise à élargir la liste des professionnels pour lesquels ne s'applique pas l'exigence de présenter un bulletin n<sup>o</sup> 2 du casier judiciaire vierge.

En effet, autant on peut comprendre qu'une telle exigence s'applique pour un patron-pêcheur appelé à faire la police sur son navire durant une période longue de sortie en mer, autant cette exigence paraît excessive pour la pêche côtière, qui correspond à des sorties de moins de 96 heures.

Elle est aussi disproportionnée pour les conchyliculteurs et aquaculteurs qui utilisent des navires pour le transport sur les lieux de cultures marines.

L'ensemble de ces professionnels est donc considéré comme n'exerçant pas de prérogatives de puissance publique, ce qui les exonère des conditions de l'article L. 5521-4 du code des transports.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N <sup>o</sup>	129
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 5 QUATER

Alinéa 2

Après les mots :

à la petite pêche

insérer les mots :

ou aux cultures marines

**OBJET**

Cet amendement vise à étendre la suppression des prérogatives de puissance publique aux capitaines et suppléants embarqués à bord de navires armés aux cultures marines.

Au-delà de trois milles de navigation, les conditions d'accès à la fonction de capitaine ou de suppléant sur les navires armés aux cultures marines sont basées sur les mêmes critères que celles applicables aux autres navires. Or la durée de sortie de ces navires et le nombre limité de gens de mer à bord réduisent significativement l'utilité de telles prérogatives, qui impliquent des conditions de moralité très contraignantes pour l'accès aux fonctions de capitaine ou de suppléant.

Compte tenu du choix de supprimer les prérogatives de puissance publique pour les capitaines des navires armés à la petite pêche, il semble cohérent d'étendre cette solution aux cultures marines.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	4
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER  
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 6 TER

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent supprimer cet article, inséré lors de l'examen en commission. Ils considèrent en effet que cet article qui, au nom de la simplification, limite la consultation des partenaires sociaux sur les textes ayant trait aux conditions sociales des gens de mer est préjudiciable au nécessaire dialogue social.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N <sup>o</sup>	134
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 6 TER

Alinéa 4

Remplacer cet alinéa par trois alinéas ainsi rédigés :

II. – Au premier alinéa du III de l'article L. 5543-2-1 et aux IV des articles L. 5544-4 et L. 5544-16 du même code, les mots : « , pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, » sont supprimés.

... – Après les mots : « par un décret en Conseil d'État », la fin de l'article L. 5544-32 du même code est supprimée.

... – Au deuxième alinéa de l'article L. 5544-40 du même code, les mots : « pris après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, » sont supprimés.

**OBJET**

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	5
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER  
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 6 QUATER

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement sont totalement opposés à cet article, inséré lors de l'examen en commission, qui limite la nécessaire protection des délégués de bord.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	124
----------------	-----

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 6 QUATER

Supprimer cet article.

**OBJET**

Cet article propose de fixer par décret en Conseil d'Etat la durée de protection du délégué de bord contre le licenciement proposée Or, la durée de protection contre le licenciement des salariés protégés pour chaque institution représentative du personnel est toujours fixée par voie législative.

Il apparait nécessaire que pour l'institution délégué de bord, cette durée soit fixée selon la même modalité juridique, selon les conditions du code du travail, à savoir pendant toute la durée du mandat et 6 mois après l'expiration de celui-ci



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	51
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme HERVIAUX

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 6 QUATER

Après l'article 6 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5513-2 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« À bord des navires à passagers en ligne régulière de cabotage national, la langue de travail est le français. »

**OBJET**

En garantissant la qualité des échanges entre les membres d'équipages et entre ces derniers et les passagers transportés sur des navires en ligne régulière de cabotage national, cet amendement vise à renforcer la sécurité maritime.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	69
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme HERVIAUX, MM. S. LARCHER et GUILLAUME, Mme BONNEFOY, MM. BÉRIT-DÉBAT,  
CAMANI, CORNANO, FILLEUL, J.C. LEROY, MADRELLE, MIQUEL, POHER et ROUX,  
Mme TOCQUEVILLE  
et les membres du Groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 6 QUATER

Après l'article 6 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 5564-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Après le mot : « navires », sont insérés les mots : « visés par l'article L. 5561-1 » ;

2° Après le mot : « passagers », les mots ; « avec les îles ou de croisière, et d'une jauge brute de moins de 650 » sont supprimés.

**OBJET**

Cet amendement de repli vise à prévoir, pour tous les navires relevant du dispositif « état d'accueil », visé par l'article L5564-1 du code de transports, que le personnel désigné pour aider les passagers possède des aptitudes suffisantes de communication avec eux, en cas de situation d'urgence.

En effet, le dispositif actuel limite cette obligation aux navires d'une jauge brute inférieure à 650 ; il convient au contraire de généraliser ce principe.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	6
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 8

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement sont totalement opposés au principe du « net wedge », c'est-à-dire à la suppression des charges sociales, et donc du salaire différé, sur les emplois des gens de mer. Outre son coût exorbitant, ce type de mesure reposant sur des exonérations sociales et fiscales n'ont jamais fait la démonstration de leur utilité pour l'économie, bien au contraire. Cette mesure ne permettra aucunement de mieux résister à la concurrence internationale mais engage simplement un nivellement par le bas des conditions salariales et des protections sociales.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	141
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 8

Supprimer cet article.

**OBJET**

A ce jour, seuls les navires à passagers soumis à concurrence internationale sont exonérés du paiement des cotisations d'allocations familiales et de la contribution à l'allocation chômage.

L'article étend ces exonérations à l'ensemble des navires de commerce soumis à concurrence internationale.

L'exonération actuelle pour ces cotisations bénéficie à des entreprises qui emploient en grand nombre des personnels d'exécution alors que l'extension concernerait principalement l'emploi d'officiers.

Compte-tenu du coût de la mesure qui est estimé entre 19 et 24M€ par an, le gouvernement est défavorable à cette extension et propose la suppression de cet article.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	122
----------------	-----

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 8

Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

OBJET

La notion d'entreprise maritime n'est pas définie dans le code des transports. La notion d'entreprise d'armement maritime y est en revanche définie comme étant l'entité qui a la qualité d'employeur des marins ; c'est donc l'entreprise d'armement maritime qui est l'entité bénéficiaire des exonérations.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	159 rect.
----------------	--------------

23 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 8

Alinéa 5

Supprimer cet alinéa.

OBJET

L'alinéa 5 tel que proposé aujourd'hui conduit à étendre ces exonérations à l'ensemble des navires de commerce soumis à concurrence internationale.

Compte-tenu du coût de la mesure qui est estimé entre 21 et 25M€ par an, le gouvernement propose la suppression de cet alinéa.

Le gouvernement propose dans un autre amendement, de limiter cette extension aux seuls navires RIF.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	123
----------------	-----

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 8

Alinéa 5

Après les mots :

navires de commerce battant pavillon français

insérer les mots :

affectés à des activités de transport maritime et

OBJET

La formule « affectés à des activités de transport maritime » a disparu de l'article L5553-1 tel que remanié, cette expression résumant les conditions posées aux aides à la marine marchande par les lignes directrices de la Commission européenne.

Supprimer de notre droit cette référence serait donc contraire à ces lignes directrices et conduirait à admettre des navires exclus explicitement, comme ceux affectés au dragage portuaire, mettant ainsi le dispositif en risque.

La Commission européenne a rappelé récemment (en décembre et avril dernier) à deux États membres, la Grèce et l'Italie, qu'une aide ne peut être accordée à telle ou telle activité qu'à condition que celle-ci comporte une activité de transport significative ou présente une certaine analogie avec les activités de transport. C'est ainsi par exemple que les navires de services spécialisés dans l'off-shore ou les câbliers font partie du champ d'application admis par la commission européenne.

Au niveau français, nous appliquons ces lignes directrices dans toute leur étendue telle qu'elles résultent du texte lui-même et des différentes interprétations qui en ont été faites par la commission telles que je viens de le rappeler. Cette mention n'y fait pas obstacle.

C'est pourquoi la formule « affectés à des activités de transport maritime » doit être réintroduite pour que soit assurée la compatibilité communautaire de notre régime d'aide, dans tout l'éventail d'activités permis.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	158 rect.
----------------	--------------

23 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 8

Après l'article 8

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les entreprises d'armement maritime bénéficiant de l'exonération de charges sociales patronales prévue à l'article L. 5553-11 du code des transports sont exonérées de la cotisation d'allocations familiales mentionnée à l'article L. 241-6 du code de la sécurité sociale et de la contribution à l'allocation d'assurance contre le risque de privation d'emploi mentionnée à l'article L. 5422-9 du code du travail dues par les employeurs, pour les équipages que ces entreprises emploient au titre des navires de commerce battant pavillon français relevant de l'article L. 5611-2 du code des transports et soumis à concurrence internationale.

**OBJET**

L'alinéa 5 tel que proposé aujourd'hui conduit à étendre ces exonérations à l'ensemble des navires de commerce soumis à concurrence internationale.

Le gouvernement est favorable au principe de cette mesure mais souhaite limiter cette extension aux seuls navires RIF.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	143 rect.
----------------	--------------

18 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 9 TER

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article L. 5725-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, avant les mots : « Les articles », sont insérés les mots : « Le b du 3<sup>o</sup> de l'article L. 5511-1 et » ;

b) Au second alinéa, les mots : « Les titres Ier et III » sont remplacés par les mots : « Le titre Ier, à l'exception du b du 3<sup>o</sup> de l'article L. 5511-1, et le titre III » ;

2<sup>o</sup> L'article L. 5765-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les références : « articles L. 5511-1 à L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3<sup>o</sup> de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa, après les références : « articles L. 5511-1 à L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3<sup>o</sup> de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence « L. 5571-4 » ;

3<sup>o</sup> L'article L. 5775-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après les références : « articles L. 5511-1 à L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3<sup>o</sup> de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa de l'article L. 5775-1, après les mots : « articles L. 5511-1 à L. 5511-5, », sont insérés les mots « à l'exception du b du 3<sup>o</sup> de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

4<sup>o</sup> L'article L. 5785-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5521-4 » est remplacée par la référence : « L. 5521-5 » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

5° L'article L. 5795-1 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, après la référence : « L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5521-4 » est remplacée par la référence : « L. 5521-5 » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 » ;

b) Au second alinéa de l'article L. 5795-1, après les mots : « articles L. 5511-1 à L. 5511-5, », sont insérés les mots : « à l'exception du b du 3° de l'article L. 5511-1, » et la référence : « L. 5571-3 » est remplacée par la référence : « L. 5571-4 ».

II. – A. – Les articles 3, 3 bis et 3 ter A de la présente loi ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin.

B. – L'article 3 ter de la présente loi n'est pas applicable en Guadeloupe, en Martinique, en Guyane, à La Réunion, à Mayotte, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

C. – L'article 3 quater de la présente loi n'est pas applicable à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin et à Saint-Pierre-et-Miquelon.

D. – L'article 5 bis de la présente loi, à l'exception du dernier alinéa, est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

E. – Le dernier alinéa de l'article 5 bis de la présente loi n'est pas applicable à Mayotte.

F. – Les 1° à 3° du I de l'article 5 ter de la présente loi sont applicables à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

G. – Le 1° de l'article 5 quinquies de la présente loi est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

H. – L'article 6 de la présente loi est applicable à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

I. – L'article 6 bis, les I et II de l'article 6 ter et l'article 6 quater de la présente loi ne sont pas applicables à Mayotte.

**OBJET**

Le présent amendement a pour objet de reprendre, en les codifiant, les extensions à réaliser dans les collectivités d'outre-mer prévues dans la présente proposition de loi. De plus, lorsque le code prévoit déjà que les dispositions modifiées sont applicables dans les collectivités à spécialité législative, il convient de préciser par une disposition flottante que les modifications de ces dispositions seront applicables dans ces collectivités (CE, ass., 9 févr 1990 Commune de Lifou).

Par ailleurs, il convient, pour déterminer si l'extension envisagée est possible, de tenir compte non seulement du statut de pays et territoire d'outre-mer de certaines de ces collectivités mais également des compétences qu'elles exercent en propre. C'est pourquoi certaines extensions initialement prévues ont été supprimées.

En outre, pour certaines collectivités à identité législative, il convient d'exclure expressément l'application des modifications de dispositions qui ne leur sont pas applicables.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	155
----------------	-----

22 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 9 TER

Après l'article 9 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les pensions de retraite des marins liquidées avant le 19 octobre 1999 peuvent être révisées à la demande des intéressés, déposée après la date d'entrée en vigueur de la présente loi, et à compter de cette demande, afin de bénéficier des dispositions du 1<sup>o</sup> de l'article L. 5552-17 du code des transports relatives à la prise en compte, pour le double de leur durée, des périodes de services militaires en période de guerre, au titre de leur participation à la guerre d'Algérie ou aux combats en Tunisie et au Maroc, selon les modalités en vigueur à la date de promulgation de la présente loi.

OBJET

Cet article vise à étendre aux marins du commerce et de la pêche les dispositions de l'article 132 de la loi de finance pour 2016. Il concerne les marins qui ont liquidé leur pension avant le 19 octobre 1999, le bénéfice de la prise en compte pour le double de leur durée des services militaires lorsqu'ils ont participé à des actions de feu et de combat en Afrique du Nord entre 1952 et 1962. Jusqu'à présent, seuls ceux qui ont liquidé leur pension après cette date peuvent bénéficier de cette mesure. Or, la grande majorité des marins ayant combattu en Afrique du Nord ont liquidé leur pension avant le 19 octobre 1999.

J'ajoute que cet amendement ne préjuge en rien d'éventuelles dispositions analogues qui pourraient être introduites pour les autres régimes spéciaux par des dispositions législatives ultérieures.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	7
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 10

Supprimer cet article.

**OBJET**

Aujourd'hui, tous les navires ne peuvent pas être immatriculés au RIF et l'article L. 5611-2 du code des transports fixe une liste limitative des navires concernés : navires de commerce au long cours ou au cabotage international, à l'exception des navires transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ; navires de plaisance professionnelle de plus de 24 mètres hors tout.

Le présent article propose d'ouvrir le RIF à la grande pêche en prévoyant que « les navires de pêche professionnelle armés à la grande pêche, classés en première catégorie et travaillant dans des zones définies par voie réglementaire » peuvent y être immatriculés et de faire passer de 24 à 15 mètres la taille à partir de laquelle les navires de plaisance professionnelle peuvent également être immatriculés au RIF.

Les auteurs de l'amendement sont opposés à cette mesure de dumping social et fiscal et rappellent que le registre international français mis en place en 2005 a été déclaré pavillon de complaisance par la Fédération internationale des travailleurs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N°	133
----	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 10

Alinéa 3

Remplacer les mots :

à passagers

par les mots :

transporteurs de passagers

OBJET

Amendement rédactionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	29 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. REVET, MAYET, CÉSAR, VASPART, P. LEROY et HOUEL, Mme LAMURE et  
MM. TRILLARD et D. LAURENT

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 10

I. – Alinéa 10

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> Au début de l'article L. 5611-4, il est inséré le mot : « Seuls ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

OBJET

L'article L. 5561-1 du code des transports détaille les navires concernés par les dispositions dites de l'Etat d'accueil. Il s'agit des navires :

« 1<sup>o</sup> Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

2<sup>o</sup> Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage avec les îles, à l'exception des navires de transport de marchandises d'une jauge brute supérieure à 650 lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination d'un autre Etat ou à partir d'un autre Etat ;

3<sup>o</sup> Utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ».



Il en résulte que les navires de fret français de plus de 650 tjb assurant un cabotage national vers les îles ou inter îles (sans opérer une escale dans un autre Etat) doivent respecter les dispositions sociales de droit commun français plus des dispositions sociales prévues par la loi pour les navires immatriculés au Registre International Français (RIF).

Il est en effet très difficile, et incompréhensible, de mettre en place à bord d'un même navire sous pavillon français deux régimes sociaux différents pour les marins selon le voyage concerné. Contrairement aux navires dédiés au trafic de passagers et de fret roulier sur la Corse, ces navires ne sont pas uniquement consacrés à cette desserte. En leur appliquant cette loi, le risque est de condamner leur compétitivité sur le plan international alors que les trafics entrant dans le champ d'application de la loi ne peuvent les occuper 100% du temps.

Le dispositif crée une distorsion: les navires effectuant du cabotage national continental entre Le Havre et Marseille par exemple peuvent appliquer les règles sociales du pavillon, en particulier du RIF, alors que les navires effectuant du cabotage national vers la Corse ou entre 2 îles outre-mer doivent appliquer les règles sociales du 1<sup>er</sup> registre.

Il convient de rétablir l'unicité du régime juridique applicable au RIF, sauf à considérer que les dispositions mises en place par loi de 2005 sont moins-disantes ou inadaptées. Il faut réaffirmer que les registres français ne sont pas des pavillons de complaisance et qu'en tant que tels ils satisfont les normes sociales françaises. Ainsi, il convient de préciser que « SEULS les livres Ier, II, IV et les titres Ier et VII du livre V sont applicables aux navires RIF », à l'exclusion de toute autre disposition.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	117
----------------	-----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par  
M. BIGNON

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	
<b>Non soutenu</b>	

ARTICLE 10

I. – Alinéa 10

Rétablir le 3<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

3<sup>o</sup> Au début de l'article L. 5611-4, il est inséré le mot : « Seuls ».

II. – Pour compenser la perte de recettes résultant du I, compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

... – La perte de recettes résultant pour l'État du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

... – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

OBJET

L'article L. 5561-1 du code des transports détaille les navires concernés par les dispositions dites de l'État d'accueil. Il s'agit des navires :

« 1<sup>o</sup> Ayant accès au cabotage maritime national et assurant un service de cabotage continental et de croisière d'une jauge brute de moins de 650 ;

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

3<sup>o</sup> Utilisés pour fournir une prestation de service réalisée à titre principal dans les eaux territoriales ou intérieures françaises ».

Il en résulte que les navires de fret français de plus de 650 tjb assurant un cabotage national vers les îles ou inter îles (sans opérer une escale dans un autre État) doivent respecter les dispositions sociales de droit commun français en plus des dispositions sociales prévues par la loi pour les navires immatriculés au Registre International Français (RIF).

Il est en effet très difficile, et incompréhensible, de mettre en place à bord d'un même navire sous pavillon français deux régimes sociaux différents pour les marins selon le voyage concerné. Contrairement aux navires dédiés au trafic de passagers et de fret roulier sur la Corse, ces navires ne sont pas uniquement consacrés à cette desserte. En leur appliquant cette loi, le risque est de condamner leur compétitivité sur le plan international alors que les trafics entrant dans le champ d'application de la loi ne peuvent les occuper 100 % du temps.

Le dispositif crée une distorsion : les navires effectuant du cabotage national continental entre Le Havre et Marseille par exemple peuvent appliquer les règles sociales du pavillon, en particulier du RIF, alors que les navires effectuant du cabotage national vers la Corse ou entre 2 îles outre-mer doivent appliquer les règles sociales du 1er registre.

Il convient de rétablir l'unicité du régime juridique applicable au RIF, sauf à considérer que les dispositions mises en place par loi de 2005 sont moins-disantes ou inadaptées. Il faut réaffirmer que les registres français ne sont pas des pavillons de complaisance et qu'en tant que tels ils satisfont les normes sociales françaises. Ainsi, il convient de préciser que « SEULS les livres Ier, II, IV et les titres Ier et VII du livre V sont applicables aux navires RIF », à l'exclusion de toute autre disposition.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	8
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER  
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 10 BIS

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement ne souhaitent pas que les obligations d'emploi de marins communautaires liées à l'application du RIF soient appréciées au niveau de la flotte, mais bien au niveau de chaque navire. Ils estiment qu'une telle disposition fait naître des risques en matière de sécurité. Ils considèrent qu'il est important de prévoir par navire, un minimum de marins communautaires, ce qui permet de garantir un niveau de formation et de qualification compatibles avec les exigences de sécurité des navires et des personnels.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	110 rect.
----------------	--------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

Mme DES ESGAULX et MM. D. LAURENT, CÉSAR, COMMEINHES, MOUILLER et P. LEROY

ARTICLE 11 (SUPPRESSION MAINTENUE)

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans les six mois suivant la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur l'évaluation de la mise en œuvre des récentes mesures concernant l'adaptation de la réglementation concernant les navires conchylicoles.

**OBJET**

L'Interprofession demande à ce que l'article 11 de la proposition de loi n<sup>o</sup>2964, enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 juillet 2015, soit rétabli pour ce qui concerne son point II. 1) :

L'évaluation de la mise en œuvre des réglementations concernant les navires conchylicoles.

La simplification et des textes réglementaires applicables aux navires et autres bâtiments de mer doit être une priorité du projet de loi sur l'économie bleue.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	151
----------------	-----

18 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 12

Rédiger ainsi cet article :

I. – L'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure est ainsi rédigé :

« Art. L. 321-3. I. – Par dérogation aux articles L. 324-1 et L. 324-2, il peut être accordé aux casinos installés à bord des navires de commerce transporteurs de passagers battant pavillon français, quel que soit leur registre d'immatriculation, l'autorisation temporaire d'ouvrir au public des locaux spéciaux, distincts et séparés où sont pratiqués certains jeux de hasard dans les conditions fixées au présent chapitre.

« L'autorisation d'exploiter les jeux de hasard dans les casinos mentionnés au premier alinéa est accordée par arrêté du ministre de l'intérieur à une personne morale qualifiée en matière d'exploitation de jeux de hasard ayant passé une convention avec l'armateur conforme à une convention type approuvée par décret en Conseil d'État.

« L'arrêté d'autorisation de jeux fixe la durée de l'autorisation. Il détermine la nature des jeux de hasard autorisés, leur fonctionnement, les missions de surveillance et de contrôle, les conditions d'admission dans les salles de jeux et leurs horaires d'ouverture et de fermeture. L'autorisation peut être révoquée par le ministre de l'intérieur, en cas d'inobservation des clauses de l'arrêté ou de la convention passée avec l'armateur.

« II. – Dès lors que le navire assure des trajets dans le cadre d'une ligne régulière intracommunautaire, les jeux exploités peuvent ne comprendre que les appareils de jeux mentionnés à l'article L. 321-5.

« Le nombre maximum d'appareils de jeux exploités dans ces conditions ne peut excéder quinze par navire.

« Par dérogation à l'article L. 321-4, la personne morale qualifiée n'exploitant que des appareils de jeux mentionnés à l'article L. 321-5 doit désigner, d'une part, des personnels chargés d'assurer l'installation, l'entretien et la maintenance du matériel et, d'autre part, des caissiers.

« Ces personnels doivent être français ou ressortissants d'un des États membres de l'Union européenne ou d'un des autres États parties à l'accord sur l'Espace économique

européen, majeurs, jouissant de leurs droits civiques et politiques. Ils sont agréés par le ministre de l'intérieur.

« En aucun cas, la personne morale qualifiée ne peut se substituer un fermier de jeux.

« III. – Les locaux mentionnés au I ne peuvent être ouverts que :

« 1° Hors des limites administratives des ports maritimes, pour les navires de commerce transporteurs de passagers assurant des lignes régulières intracommunautaires ;

« 2° Dans les eaux internationales, pour les autres navires.

« Ils ne sont accessibles qu'aux passagers majeurs, titulaires d'un titre de croisière ou d'un titre de transport.

« Dans l'enceinte du casino, le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont garants du bon ordre, de la sûreté et de la sécurité publiques. »

II. – Le code monétaire et financier est ainsi modifié :

1° Au 9° de l'article L. 561-2, la référence : « de l'article L. 321-1 » est remplacée par les mots : « des articles L. 321-1 et L. 321-3, sous réserve si nécessaire de l'application du troisième alinéa du II de l'article L. 321-3 » ;

2° Après le 2° du I de l'article L. 755-13, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Au 9° de l'article L. 561-2, la référence à l'article L. 321-3 du code de la sécurité intérieure est remplacée par la référence à l'article L. 344-4 du code de la sécurité intérieure ; ».

### **OBJET**

Le présent amendement vise à ajuster, tout en respectant son équilibre général, le régime des casinos à bord des navires tel que modifié à l'occasion de l'examen du texte en commission.

Il prévoit de permettre à tout navire battant pavillon français d'installer un casino à bord, dans le respect de la réglementation applicable aux jeux d'argent et de hasard, mais aussi des dispositions du code monétaire et financier relatives à la lutte contre le blanchiment.

Afin d'éviter des ruptures d'égalité avec les casinos « terrestres », le présent amendement précise les conditions d'exploitation des jeux. Un casino installé sur un navire ne pourra être ouvert au public lorsque ce navire se trouve à quai dans un port. Seuls les casinos installés à bord de navires assurant une traversée dans le cadre d'une ligne régulière intracommunautaire, pourront exploiter des machines à sous sans exploiter, par ailleurs, des tables de jeux. Toutefois, le nombre de machines à sous ainsi exploitées ne pourra dépasser 15 par navire.

Ces dispositions permettent de répondre au besoin des différents types d'activités de croisière ou de liaisons intra-communautaires. Les travaux réglementaires seront menés en concertation avec les entreprises concernées afin de concilier les objectifs d'ordre public et les contraintes pratiques d'un exercice à bord d'un navire.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	153 rect.
----------------	--------------

23 MARS 2016

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 151 du Gouvernement

présenté par

M. CAPO-CANELLAS, Mme BILLON et M. CANEVET

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 12

Amendement n<sup>o</sup> 151

I. – Alinéa 3

Après les mots :

registre d'immatriculation,

insérer les mots :

et aux casinos installés dans des locaux destinés à l'accueil des passagers titulaires d'un titre de transport pour un service de transport intracommunautaire autre que maritime et à destination d'un État membre extérieur à l'espace Schengen,

II. – Alinéa 6

Remplacer les mots :

Dès lors que le navire assure des trajets

par les mots :

Dès lors qu'il s'agit d'un service de transport

III. – Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

« III. – Pour les navires de commerce transporteurs de passagers battant pavillon français, quel que soit leur registre d'immatriculation, les locaux spéciaux mentionnés au I ne peuvent être ouverts que :

IV. – Après l'alinéa 15

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :



« IV. – Pour les terminaux destinés à l'accueil des passagers titulaires d'un titre de transport pour un service de transport intracommunautaire autre que maritime et à destination d'un État membre extérieur à l'espace Schengen, les locaux spéciaux mentionnés au I ne peuvent être ouverts que dans des locaux qui ne sont accessibles qu'après avoir franchi le contrôle frontalier.

« Ils ne sont accessibles qu'aux passagers majeurs, titulaires d'un titre de croisière ou d'un titre de transport. »

### **OBJET**

Il s'agit par ce sous amendement d'assurer une concurrence loyale et identique entre les opérateurs oeuvrant sur le même marché du transport transmanche.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	99 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. RAPIN et MASCLLET

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 BIS C

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

1<sup>o</sup> Au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup>, après le mot : « nettoyés », sont insérés les mots : « et les navires et bateaux de plaisance déposés chez un professionnel pour être réparés, entretenus, conservés, ou gardés » ;

**OBJET**

Cette disposition vise à inclure les embarcations fluviales dans la liste des objets mobiliers concernés par la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés. Cette loi donne la possibilité aux professionnels de la réparation navale, de l'entretien et du gardiennage de mettre en vente un bien qui ne serait pas retiré dans un délai d'un an.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	76 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. RAPIN, NÈGRE et MASCLÉ

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE 12 BIS C

Après l'alinéa 2

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° L'article 3 est complété par une phrase ainsi rédigée :

« En cas de carence d'enchères, l'officier public a qualité à remettre directement le bateau à une des sociétés de déconstruction agréées par un éco-organisme en vue de sa déconstruction ou de son démantèlement. »

**OBJET**

La loi du 31 décembre 1903 autorise la vente des objets déposés chez un professionnel n'ayant pas été retirés au bout d'un an. Tant les professionnels du gardiennage, du nettoyage et de la réparation navale que les gestionnaires de ports à sec sont parfois confrontés au problème de l'abandon des navires de plaisance, qui entravent alors le fonctionnement de ces activités.

L'article 12 bis C, qui prévoit que ces bateaux puissent être mis en vente lorsque leur abandon est constaté, règle en grande partie ce problème. Toutefois, lors de la vente aux enchères, certains bateaux non réclamés et non retirés dans un délai d'un an pourraient ne pas trouver d'acheteur. Il convient donc de prévoir dans le procès-verbal de la vente, qu'en cas de carence d'enchères, une attribution directe au profit d'une société de déconstruction ou de démantèlement dûment agréée est possible. Cela permet à la filière de réaliser ces opérations de démantèlement de manière contrôlée et respectueuse de l'environnement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	102 rect.
----------------	--------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. RAPIN et MASCLET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 12 BIS C

Après l'alinéa 2

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article 3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsque le navire de plaisance n'est pas susceptible d'être vendu, ou en cas de carence d'enchères, le juge peut le déclarer abandonné. » ;

**OBJET**

Cet amendement vise à répondre à la problématique des navires dépourvus de toute valeur vénale pour le cas d'une carence d'enchères. Cette mesure permettra de déclarer le bien abandonné.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	100 rect.
----------------	--------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. RAPIN et MASCLLET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 12 BIS C

Alinéa 4

Après le mot :

navires

insérer les mots :

et bateaux

**OBJET**

Cet amendement vise à inclure dans les objets visés par la loi du 31 décembre 1903 les embarcations destinées à la navigation fluviale. En effet, dans les bases nautiques, les chantiers et ateliers de réparation ou d'entretien naval, les professionnels peuvent être confrontés à l'abandon de navires comme de bateaux. La loi de 1903 permettra la mise en vente de ces objets après intervention du juge judiciaire lorsque ces navires ou bateaux n'ont pas été retirés un an après leur dépôt chez un professionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	101 rect.
----------------	--------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. RAPIN et MASCLLET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 12 BIS C

Alinéa 4

Après les mots :

dans un chantier

insérer les mots :

, un terre-plein

**OBJET**

Cet amendement vise à inclure dans les professionnels habilités à utiliser les dispositions de la loi du 31 décembre 1903 relative à la vente de certains objets abandonnés les professionnels gestionnaires de base nautique et de ports à sec, qui sont parfois confrontés à l'abandon de navires ou bateaux.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	45
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 BIS C

Après l'article 12 bis C

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au premier alinéa de l'article L. 541-10-10 du code de l'environnement, l'année : « 2017 » est remplacée par l'année : « 2018 ».

**OBJET**

Le présent amendement vise à adapter les modalités de mise en place et de financement de la filière REP de déconstruction des navires, créée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, afin de mieux prendre en compte la réalité du marché de l'industrie nautique.

Il décale l'entrée en vigueur du dispositif à 2018, afin de permettre la réalisation d'une étude d'impact préalable dans de bonnes conditions.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	46
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 BIS C

Après l'article 12 bis C

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le premier alinéa de l'article L. 541-10-10 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« L'éco-contribution versée par les metteurs sur marché est plafonnée à 0,5 % du prix de vente des bateaux neufs. »

**OBJET**

Le présent amendement vise à adapter les modalités de mise en place et de financement de la filière REP de déconstruction des navires, créée par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte, afin de mieux prendre en compte la réalité du marché de l'industrie nautique.

Il plafonne par ailleurs la contribution financière du secteur à 0,5 % du prix de vente pour chaque bateau neuf, pour tenir compte de la dynamique du marché.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	48
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. VASPART

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 BIS D

Après l'article 12 bis D

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après le troisième alinéa de l'article L. 321-9 du code de l'environnement, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Par dérogation au troisième alinéa, le passage sans stationnement de bateaux amphibies à caractère routier non prédominant destinés à des activités de loisirs, de sauvetage ou d'exploitation économique est autorisé, dans des conditions définies par décret et pour les seuls besoins de leur mise à l'eau, sur le rivage de la mer et les plages appartenant au domaine public ou privé des personnes publiques lorsque ces lieux sont ouverts au public. »

**OBJET**

Cet article propose d'introduire une exception au principe posé par l'article L. 321-9 du code de l'environnement selon lequel, « sauf autorisation donnée par le préfet, après avis du maire, la circulation et le stationnement des véhicules terrestres à moteur autres que les véhicules de secours, de police et d'exploitation sont interdits, en dehors des chemins aménagés, sur le rivage de la mer et sur les dunes et plages appartenant au domaine public ou privé des personnes publiques lorsque ces lieux sont ouverts au public. ».

En effet, il est aujourd'hui nécessaire d'adapter le cadre législatif à l'évolution des technologies pour prendre en compte le développement des navires amphibies, qui sont à la fois des navires et des véhicules terrestres et n'ont donc pas le droit d'accéder librement à la mer, hors autorisation individuelle accordée par le préfet.

Cette dérogation ne porterait pas atteinte à la protection du littoral garantie par les textes car ces navires ont, de par leurs caractéristiques techniques, un impact environnemental direct réduit. Ces véhicules, qui utilisent des roues ou des chenilles, avancent à petite vitesse. De plus, il s'agit d'engins n'ayant pas vocation à stationner sur le rivage, mais seulement à y passer pour être mis à l'eau. Par ailleurs, aucune remorque ni aucun

dispositif spécifique de mise à l'eau ne sont nécessaires. Enfin, les navires amphibies qui utilisent des chenilles ont un impact moindre sur le terrain emprunté que des véhicules à moteur « classiques », équipés de roues.

De plus, comme le relevait le Rapport portant bilan de la loi Littoral et des mesures en faveur du littoral remis au Parlement par le Gouvernement en septembre 2007, le développement des activités nautiques est fortement handicapé par le manque d'anneaux dans les ports de plaisance. Le développement des navires amphibies, qui ne nécessitent ni anneaux ni même cales de mise à l'eau, peut être un moyen dépasser cette difficulté. Cette évolution favoriserait, non seulement le développement des activités de plaisance, qui sont génératrices d'emploi dans les zones où elles sont pratiquées, mais encore le développement de la filière de production de navires amphibies, technologie pour laquelle la France est aujourd'hui en pointe.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	47 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 431, 430, 428)

21 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Non soutenu</b>	

Mme JOUANNO, M. DÉTRAIGNE, Mme DOINEAU et MM. ROCHE, CIGIOTTI, GABOUTY et CADIC

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 BIS

Après l'article 12 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les navires de croisière accostant dans les ports français sont équipés d'un dispositif de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

**OBJET**

Dans la perspective du renforcement de la réglementation sur les émissions polluantes, notamment d'oxyde de soufre, l'industrie de la croisière doit comme les autres acteurs du secteur maritime adapter ses paquebots.

La compagnie américaine Norwegian Cruise Line (NCL) a par exemple annoncé qu'elle équiperait ses deux futurs navires, d'un système de « scrubbers ». Ces épurateurs par filtrage de particules polluantes sont l'une des solutions techniques permettant de réduire significativement les émissions d'oxyde de soufre (SOx) et d'oxyde d'azote (NOx). Ces systèmes ayant de plus des effets en termes de nuisance sonores. Grâce à ce dispositif, les navires seront conformes, en termes de rejets, à la limitation des émissions de SOx fixée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 dans les zones SECA (Sulfur Emission Control Area / zones de contrôles des émissions de soufre), couvrant en Europe la Manche, la mer du Nord et la Baltique. Suivant la nouvelle réglementation, la teneur en soufre des carburants utilisés par les navires sera en effet de à 0.1%, contre 1% depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 1.5% auparavant.

Cet amendement propose donc que les navires de croisières soient équipés de systèmes de réduction des émissions de polluants à compter du 1er janvier 2018.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	56
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 BIS

Après l'article 12 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2018, les navires de croisière accostant dans les ports français sont équipés d'un dispositif de réduction des émissions de polluants atmosphériques.

**OBJET**

Dans la perspective du renforcement de la réglementation sur les émissions polluantes, notamment d'oxyde de soufre, l'industrie de la croisière doit comme les autres acteurs du secteur maritime adapter ses paquebots.

La compagnie américaine Norwegian Cruise Line (NCL) a par exemple annoncé qu'elle équiperait ses deux futurs navires, d'un système de « scrubbers ». Ces épurateurs par filtrage de particules polluantes sont l'une des solutions techniques permettant de réduire significativement les émissions d'oxyde de soufre (SOx) et d'oxyde d'azote (NOx). Ces systèmes ayant de plus des effets en termes de nuisance sonores. Grâce à ce dispositif, les navires seront conformes, en termes de rejets, à la limitation des émissions de SOx fixée à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2015 dans les zones SECA (Sulfur Emission Control Area / zones de contrôles des émissions de soufre), couvrant en Europe la Manche, la mer du Nord et la Baltique. Suivant la nouvelle réglementation, la teneur en soufre des carburants utilisés par les navires sera en effet de à 0.1%, contre 1% depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2010 et 1.5% auparavant.

Cet amendement propose donc que les navires de croisières soient équipés de systèmes de réduction des émissions de polluants à compter du 1er janvier 2018.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	13
----------------	----

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 TER

Après l'article 12 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le 2° du II est ainsi modifié :

a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;

b) Après le mot : « capacité », sont insérés les mots : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers » ;

2° Après le II, il est inséré un paragraphe II bis ainsi rédigé :

« II bis. – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujettis, avec un armateur ou un groupement d'armateurs, doit comprendre une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers :

« 1° Dans des proportions correspondant aux importations effectives et fixées par décret ;

« 2° Par des types de navires effectivement employés et adaptés aux produits transportés et aux ports français desservis. »

**OBJET**

L'article L. 631-1 du code de l'énergie a créé une obligation de capacité de transport sous pavillon français afin de sécuriser les approvisionnements stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers.

Le texte actuel, à l'inverse de la proposition de loi initiale, ne permet pas d'atteindre l'objectif d'une flotte diversifiée en taille et en type de navire, armée avec des équipages compétents et formés aux navires de transport de produits énergétiques. Il a permis la mise en œuvre sur ce sujet de décret d'application qui permettront de satisfaire l'obligation mise en place d'une flotte stratégique par des navires de très grande taille, transporteurs de pétrole brut, alors que la majorité des importations est constituée de produits pétroliers raffinés.

Sans la modification proposée par le présent amendement, l'objectif en matière de sécurité des approvisionnements ne sera pas atteint et il en résultera une dilution des compétences nationales en matière de conduite et de gestion des navires pétroliers.

Il convient enfin de prévoir la possibilité pour les armateurs de se regrouper s'ils le souhaitent car certaines entreprises souhaitent pouvoir mutualiser le suivi de ces contrats.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	42 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes CLAIREAUX et CONWAY-MOURET, MM. S. LARCHER, CORNANO, LALANDE et CABANEL, Mme BATAILLE, MM. PATIENT, ANTISTE, COURTEAU et MASSERET, Mmes RIOCREUX et SCHILLINGER, MM. LORGEUX et J.C. LEROY, Mme HERVIAUX et MM. J. GILLOT et FILLEUL

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 TER

Après l'article 12 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1° Le 2° du II est ainsi modifié :

a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;

b) Après le mot : « capacité » la fin de l'alinéa est ainsi rédigée : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers conformes au contrat type approuvé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ; ».

2° Après le II, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« II bis. – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujettis, avec un armateur ou un groupement d'armateurs, doit comprendre une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers :

« 1° Dans des proportions correspondant aux importations effectives et fixées par décret ;

« 2° Par des types de navires effectivement employés et adaptés aux produits transportés et aux ports français desservis. »

### OBJET

L'article L. 631-1 du code de l'énergie crée une obligation de capacité de transport sous pavillon français dans le but de sécuriser les approvisionnements stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers. Cette obligation est remplie grâce à une flotte diversifiée en taille et en type de navire, armée avec des équipages compétents et formés aux navires de transport de produits énergétiques.

Toutefois, en l'état, le texte ne peut pas atteindre son objectif.

D'une part, la possibilité pour les armateurs de se regrouper s'ils le souhaitent n'est pas explicitement prévue, alors qu'elle est mentionnée pour les assujettis. Cette omission peut créer des difficultés dans la mesure où certaines entreprises, dans un souci de bonne gestion, souhaitent mutualiser le suivi de ces contrats.

D'autre part, il convient de prévoir que les assujettis doivent souscrire des contrats de couverture portant à la fois sur le pétrole brut et le raffiné. En effet, si tous les assujettis décident individuellement de préférer une couverture portant sur l'un ou sur l'autre, l'objectif de la loi ne sera pas atteint, et la sécurité des approvisionnements ne pourra être assurée pour les deux catégories de produits. L'administration intervenant par des contrôles a posteriori, il n'est pas prévu de mécanisme permettant effectivement de garantir la diversité de la flotte sur une année donnée.

La loi actuelle prévoit que des contrats types doivent être reconnus par le Ministre. Le contrat type doit couvrir à la fois les produits bruts et raffinés. Il est approuvé par un arrêté du Ministre de la Marine Marchande.

La flotte doit être diversifiée en type de produit transporté mais également en taille de navire, de façon à ce que tous les ports, y compris les plus petits, soient effectivement desservis. L'objectif ici recherché est de pouvoir assurer la desserte de tous les territoires, notamment insulaires, et l'approvisionnement de tous les dépôts.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	65 rect.
----------------	-------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. PINTAT, CÉSAR et D. LAURENT

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 TER

Après l'article 12 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Le 2<sup>o</sup> du II est ainsi modifié :

- a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;
- b) Après le mot : « capacité » la fin de l'alinéa est ainsi rédigée : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers conformes au contrat type approuvé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ; ».

2<sup>o</sup> Après le II, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujetti, avec un armateur, ou un groupement d'armateurs, comprend à la fois une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers dans le respect des proportions fixées par décret. Elle comprend également une part de navires de moins de 20 000 tonnes de port en lourd. »

**OBJET**

L'article L. 631-1 du code de l'énergie crée une obligation de capacité de transport sous pavillon français dans le but de sécuriser les approvisionnements stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers. Cette obligation est remplie grâce à une flotte diversifiée en taille et en type de navire, armée avec des équipages compétents et formés aux navires de transport de produits énergétiques.

Toutefois, en l'état, le texte ne peut pas atteindre son objectif.

D'une part, la possibilité pour les armateurs de regrouper s'ils le souhaitent n'est pas explicitement prévue, alors qu'elle est mentionnée pour les assujettis. Cette omission peut créer des difficultés dans la mesure où certaines entreprises dans un souci de bonne gestion, souhaitent mutualiser le suivi de ces contrats.

D'autre part, il convient de prévoir que les assujettis doivent souscrire des contrats de couverture portant à la fois sur le pétrole brut et le raffiné. En effet, si tous les assujettis décident individuellement de préférer une couverture portant sur l'un ou l'autre, l'objectif de la loi ne sera pas atteint, et la sécurité des approvisionnements ne pourra être assurée pour les deux catégories de produits. L'administration intervenant par des contrôles a posteriori, il n'est pas prévu de mécanisme permettant effectivement de garantir la diversité de la flotte sur une année donnée.

La loi actuelle prévoit que des contrats types doivent être reconnus par le Ministre. Le contrat type doit couvrir à la fois les produits bruts et raffinés. Il est approuvé par un arrêté du Ministre de la Marine Marchande.

La flotte doit être diversifiée en type de produit transporté mais également en taille de navire, de façon à ce que tous les ports, y compris les plus petits, soient effectivement desservis. L'objectif ici recherché est de pouvoir assurer la desserte de tous les territoires, notamment insulaires et l'approvisionnement de tous les dépôts.

C'est l'objet de l'amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	118
----------------	-----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. BIGNON

<b>C</b>	Sagesse
<b>G</b>	
<b>Non soutenu</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 TER

Après l'article 12 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 631-1 du code de l'énergie est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Le 2<sup>o</sup> du II est ainsi modifié :

- a) Les mots : « des armateurs » sont remplacés par les mots : « un armateur ou un groupement d'armateurs » ;
- b) Après le mot : « capacité » la fin de l'alinéa est ainsi rédigée : « de transport de pétrole brut et de produits pétroliers conformes au contrat type approuvé par arrêté du ministre chargé de la marine marchande ; ».

2<sup>o</sup> Après le II, il est inséré un paragraphe ainsi rédigé :

« ... – Chaque contrat de couverture d'obligation de capacité conclu par chaque assujetti, ou groupement d'assujetti, avec un armateur, ou un groupement d'armateurs, comprend à la fois une capacité de transport maritime de pétrole brut et une capacité de transport maritime de produits pétroliers dans le respect des proportions fixées par décret. Elle comprend également une part de navires de moins de 20 000 tonnes de port en lourd. »

**OBJET**

L'article L. 631-1 du code de l'énergie crée une obligation de capacité de transport sous pavillon français dans le but de sécuriser les approvisionnements stratégiques de pétrole brut et de produits pétroliers. Cette obligation est remplie grâce à une flotte diversifiée en taille et en type de navire, armée avec des équipages compétents et formés aux navires de transport de produits énergétiques.

Toutefois, en l'état, le texte ne peut pas atteindre son objectif.

D'une part, la possibilité pour les armateurs de regrouper s'ils le souhaitent n'est pas explicitement prévue, alors qu'elle est mentionnée pour les assujettis. Cette omission peut créer des difficultés dans la mesure où certaines entreprises dans un souci de bonne gestion, souhaitent mutualiser le suivi de ces contrats.

D'autre part, il convient de prévoir que les assujettis doivent souscrire des contrats de couverture portant à la fois sur le pétrole brut et le raffiné. En effet, si tous les assujettis décident individuellement de préférer une couverture portant sur l'un ou l'autre, l'objectif de la loi ne sera pas atteint, et la sécurité des approvisionnements ne pourra être assurée pour les deux catégories de produits. L'administration intervenant par des contrôles a posteriori, il n'est pas prévu de mécanisme permettant effectivement de garantir la diversité de la flotte sur une année donnée.

La loi actuelle prévoit que des contrats types doivent être reconnus par le Ministre. Le contrat type doit couvrir à la fois les produits bruts et raffinés. Il est approuvé par un arrêté du Ministre de la Marine Marchande.

La flotte doit être diversifiée en type de produit transporté mais également en taille de navire, de façon à ce que tous les ports, y compris les plus petits, soient effectivement desservis. L'objectif ici recherché est de pouvoir assurer la desserte de tous les territoires, notamment insulaires et l'approvisionnement de tous les dépôts.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	9
----------------	---

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 QUINQUIES

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent que la lutte contre le terrorisme ne doit pas relever de la présente proposition de loi. Ils considèrent que de telles dispositions doivent faire l'objet d'une étude d'impact dans le cadre d'un projet de loi et d'un avis par la commission des lois. Ces conditions n'étant pas réunies, ils proposent de ne pas agir dans la précipitation et donc ils proposent la suppression de cet article qui prévoit de renforcer le recours à des sociétés privées de protection des navires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	150
----------------	-----

18 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 QUINQUIES

Rédiger ainsi cet article :

I. – Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Au 4<sup>o</sup> de l'article L. 611-1, le mot : « extérieures » est supprimé ;

2<sup>o</sup> Au 4<sup>o</sup> de l'article L. 617-12-1, après le mot : « application », sont insérées les références : « des I et II ».

II. – Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Au premier alinéa de l'article L. 5441-1, le mot : « extérieures » est supprimé ;

2<sup>o</sup> L'article L. 5442-1 est ainsi modifié :

a) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. - » ;

b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Sans préjudice de l'application d'accords internationaux, l'activité mentionnée à l'article L. 5441-1 est également exercée au-delà de la mer territoriale des États, dans les zones fixées par un arrêté du Premier ministre dans lesquelles les menaces encourues constituent des menaces d'actes de terrorisme définis au titre II du livre IV du code pénal. Cet arrêté est pris après avis d'un comité réunissant notamment des représentants des armateurs, du ministre de la défense, du ministre de l'intérieur, du ministre chargé des transports et du ministre des affaires étrangères. Ce comité peut, de sa propre initiative, recommander au Premier ministre de redéfinir ces zones au regard de l'évolution des menaces identifiées.

« Ce comité se réunit dans les quinze jours suivant la demande d'un de ses membres.

« Un décret fixe les types de navires éligibles. »

## OBJET

L'activité privée de protection des navires battant pavillon français a été créée pour permettre la protection des navires contre les menaces extérieures. Cette activité ne peut s'exercer qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger. Elle a pour finalité de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipage et passagers. Elle pourvoit également à la protection des biens transportés.

Le présent amendement vise à créer une disposition spécifique permettant de recourir à des sociétés privées de protection des navires pour lutter contre les menaces d'actes de terrorisme.

L'emploi de gardes armés sera aussi autorisé pour lutter contre les menaces venant de l'intérieur du navire. Toutefois les normes professionnelles correspondantes devront être adaptées à ce type de protection qui est différente de la protection contre les menaces externes au navire.

Cette protection ne sera possible que dans certaines zones ou sur certaines lignes pour les navires à passagers.

En effet, la suppression du zonage d'intervention conduirait à avoir potentiellement, sur toutes les mers du globe, des gardes armés susceptibles de déployer leurs armes à bord. Cette banalisation du port des armes à bord des navires peut entraîner de graves dangers pour la vie à bord, et contribuerait à la dissémination des armes. Elle pourrait de plus être perçue comme agressive par les différents Etats riverains : même si ce déploiement n'est pas permis dans les mers territoriales, ces armes seraient déployées relativement près de côtes (12 milles). Aussi, la loi actuelle ne permet de déployer les armes que dans des zones à risques, zones où l'équipage exerce une vigilance et où le déploiement des armes est justifié. Cette logique est, en outre, conforme à la circulaire MSC1/CIRC 1406/rev2. du 25/05/12 de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui porte recommandations aux Etats du pavillon, s'agissant du recours aux sociétés privées de protection.

C'est pourquoi cet amendement prévoit de maintenir la notion de zone, qui sera ajustée en fonction des secteurs géographiques les plus sensibles, du point de vue de la menace elle-même ou des dispositions qu'il est possible de prendre pour s'en prémunir, qu'il s'agisse de la présence éventuelle de forces publiques à bord ou des conditions de contrôle à l'embarquement voire de l'éloignement des moyens d'intervention. La fiabilité des conditions de contrôles à l'embarquement restent, de mon point de vue, un moyen déterminant pour prévenir ce risque.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	145 rect.
----------------	--------------

21 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 SEXIES

Après l'article 12 sexies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code de la sécurité intérieure est ainsi modifié :

1° L'article L. 232-4 est ainsi modifié :

a) Au troisième alinéa, les mots : « maritimes et » sont supprimés ;

b) Après le troisième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :

« Pour la mise en œuvre des traitements mentionnés aux articles L. 232-1 et L. 232-2, les transporteurs maritimes sont tenus de recueillir et de transmettre aux services du ministère de l'intérieur les données relatives aux passagers mentionnées au paragraphe 3.1.2. de l'annexe VI du règlement (CE) n° 562/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant un code communautaire relatif au régime de franchissement des frontières par les personnes.

« Ils sont également tenus de communiquer aux services mentionnés au quatrième alinéa les données mentionnées au 3° de l'article L. 232-1 autres que celles mentionnées au quatrième alinéa du présent article lorsqu'ils les détiennent. » ;

2° La seconde phrase du premier alinéa du II de l'article L. 232-7 est complétée par les mots : « pour les transporteurs aériens et celles mentionnées au quatrième alinéa du même article L. 232-4 pour les transporteurs maritimes ».

**OBJET**

Cet amendement est complémentaire à l'article 12 sexies de la proposition de loi qui étend au transport maritime la mise en œuvre d'un traitement automatisé des données relatives aux passagers.



---

Il précise que les données demandées aux transporteurs maritimes sont celles prévues par le formulaire N°6 défini par la convention de l'organisation maritime internationale visant à faciliter le trafic maritime international (convention FAL). Il convient en effet de s'adapter aux données utilisées dans le domaine maritime.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N <sup>o</sup>	128
----------------	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 12 SEPTIES

I. – Alinéa 5

Après le mot :

livre

insérer les références :

et les articles L. 4272-1, L. 4274-2, L. 4274-3 et L. 4274-5 à L. 4274-18

II. – Alinéa 7

Compléter cet alinéa par les mots :

, dans des conditions fixées par voie réglementaire.

III. – Alinéa 8

Supprimer cet alinéa.

IV. – Alinéa 9

Supprimer les références :

L. 5241-5, L. 5241-6, L. 5241-7-1, L. 5243-4

**OBJET**

Cet amendement vise à compléter le dispositif autorisant la navigation des bateaux fluviaux dans les estuaires.

Son I prévoit l'application à ces bateaux des articles pertinents du titre VII ("Sanctions administratives et sanctions pénales") du livre II ("Navigation intérieure") de la quatrième

partie du code des transports, dans la mesure où ce titre prévoit des sanctions en cas de méconnaissance des dispositions des titres I à III, qui leur sont aussi applicables.

Son II renvoie au règlement la détermination des conditions dans lesquelles cette navigation est autorisée, pour éviter de citer dans le texte de loi l'ensemble des sujets qui devront être définis par le pouvoir réglementaire. En l'occurrence, les textes d'application devront :

- définir les zones de navigation concernées ;
- déterminer les conditions, météorologiques en particulier, dans lesquelles cette navigation est autorisée, les bateaux étant alors confrontés à des conditions différentes de celles auxquelles ils sont habituellement confrontés (hauteur de vague, houle, etc.) ;
- fixer les prescriptions techniques nécessaires, en matière de signalisation, d'appareils de communication et de navigation.

En conséquence, le III de l'amendement supprime la référence spécifique à des zones de navigation fixées par voie réglementaire.

Son IV retire l'application aux bateaux naviguant à l'aval de la limite transversale de la mer de certaines dispositions applicables aux navires, qui n'apparaissent pas adaptées ou nécessaires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	144
----------------	-----

10 MARS 2016

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 128 de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 SEPTIES

Amendement n<sup>o</sup> 128, alinéa 13

Compléter cet alinéa par les références :

, L. 5321-1, L. 5332-6

**OBJET**

Cet amendement ajuste la rédaction de l'article autorisant la navigation des bateaux à l'aval de la limite transversale de la mer.

Il prévoit l'application à ces bateaux des articles pertinents de la partie du code des transports relative au transport maritime applicables aux navires :

Il est proposé d'ajouter deux articles à la liste que l'amendement n<sup>o</sup>128 propose de supprimer à l'alinéa 9 de l'article 12 SEPTIES, à savoir les articles L5321-1 et L5332-6.

Ces articles s'appliquent en effet à la zone portuaire.

Plus précisément, l'article L. 5321-1 relatif aux droits de ports ne doit pas s'appliquer aux bateaux fluviaux. En effet, l'accès de bateaux fluviaux aux ports maritimes est marginal et la volonté du gouvernement est d'aider ce mode de transport à se développer pour favoriser le report modal de la route vers le fluvial.

En fonction de l'évolution du trafic de bateaux fluviaux dans les ports maritimes, le gouvernement pourra étudier une évolution de la réglementation à ce sujet.

Par ailleurs, l'article L. 5332-6 découle de l'annexe ISPS pour la sûreté des navires et des installations portuaires, annexée à la convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, avec prise d'effet en 2004 dans le cadre de l'OMI. Elle correspond à des engagements internationaux pour garantir la sûreté liée à des navires qui font du commerce international, et sont amenés à faire halte dans des ports de différents pays.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	119
----------------	-----

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 OCTIES

Rédiger ainsi cet article :

Au début du chapitre II du titre III du livre III de la cinquième partie du code des transports, il est inséré un article L. 5332-1... ainsi rédigé :

« Art. L. 5332-1... – En vue de définir les mesures de sûreté portuaire à mettre en œuvre, l'autorité administrative réalise des évaluations de la sûreté portuaire définies à l'annexe I de la directive 2005/65/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports et des évaluations de sûreté des installations portuaires prévues par le règlement (CE) n<sup>o</sup> 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires. Lorsque l'élaboration de l'évaluation nécessite d'avoir recours à un organisme habilité au titre de l'article L. 5332-7, les frais liés à l'évaluation de sûreté des ports et installations portuaires sont à la charge des autorités portuaires et des exploitants bénéficiaires. Ces évaluations sont approuvées par l'autorité administrative. Elles sont renouvelées tous les cinq ans. »

OBJET

Le texte voté par la Commission s'écarte de l'article A15.2 du code international de sûreté (ISPS) prescrit par le règlement européen n<sup>o</sup> 725/2004 au sujet des évaluations de sûreté, notion par ailleurs non explicitée jusqu'ici par la loi.

Ce règlement souligne le rôle premier de l'État dans la réalisation des évaluations et n'impose pas de façon systématique le recours à un organisme de sûreté habilité (OSH) comme le prévoit le texte voté.

L'aide éventuelle de ces organismes peut être requise pour leur expertise ou pour éviter les dépassements récurrents des délais, objets de nombreux constats de retard lors des inspections européennes. Il manque au dispositif une rédaction précisant sans ambiguïté qui doit financer les études constitutives des évaluations de sûreté lorsqu'il est fait appel aux services d'OSH.

Ces éléments conduisent à demander le remplacement du texte de la Commission par le présent amendement intégrant explicitement les références européennes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	10
----------------	----

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 DECIES

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent que la lutte contre le terrorisme ne doit pas relever de la présente proposition de loi. Ils considèrent que de telles dispositions doivent faire l'objet d'une étude d'impact dans le cadre d'un projet de loi et d'un avis par la commission des lois. Ces conditions n'étant pas réunies, ils proposent de ne pas agir dans la précipitation et donc ils proposent la suppression de cet article qui étend le droit de visite des officiers de police judiciaire, des agents des douanes et des agents agréés pour cette tâche, aux navires, personnes, bagages, marchandises et véhicules se trouvant embarqués à bord des navires à l'intérieur de la zone portuaire de sûreté.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	11
----------------	----

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER  
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 UNDECIES

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent que la lutte contre le terrorisme ne doit pas relever de la présente proposition de loi. Ils considèrent que de telles dispositions doivent faire l'objet d'une étude d'impact dans le cadre d'un projet de loi et d'un avis par la commission des lois. Ces conditions n'étant pas réunies, ils proposent de ne pas agir dans la précipitation et donc ils proposent la suppression de cet article qui permet la constitution de fichiers des personnes ayant accès aux zones d'accès restreint des ports.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	12
----------------	----

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 12 TERDECIES

Supprimer cet article.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement considèrent que la lutte contre le terrorisme ne doit pas relever de la présente proposition de loi. Ils considèrent que de telles dispositions doivent faire l'objet d'une étude d'impact dans le cadre d'un projet de loi et d'un avis par la commission des lois. Ces conditions n'étant pas réunies, ils proposent de ne pas agir dans la précipitation et donc ils proposent la suppression de cet article qui renforce les mesures contre les intrusions dans les zones portuaires non accessibles au public, en les soumettant à des peines de prison.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	126
----------------	-----

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 TERDECIES

Après l'article 12 terdecies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 5211-3 du code des transports, il est inséré un article L. 5211-3-... ainsi rédigé :

« Art. L. 5211-3-... Pour prévenir une atteinte grave à la sécurité des personnes et des biens, les officiers de police judiciaire et, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire peuvent, à toute heure, accéder à bord et procéder à une fouille de sûreté de tout navire ou de tout autre engin flottant, à l'exception des navires de guerre étrangers et des autres navires d'État étrangers utilisés à des fins non commerciales, se trouvant soit dans les eaux intérieures, soit dans la mer territoriale et se dirigeant ou ayant déclaré son intention de se diriger vers un port français ou vers les eaux intérieures.

« Cette fouille de sûreté est opérée avec l'accord du capitaine, ou de son représentant, ou, à défaut, sur instructions du procureur de la République communiquées par tous moyens.

« Est considérée comme le capitaine la personne qui exerce, de droit ou de fait, le commandement ou la conduite du navire ou de l'engin flottant.

« Dans l'attente des instructions du procureur de la République, le navire ou l'engin flottant peut être immobilisé pour une durée qui ne peut excéder une heure.

« La fouille de sûreté se déroule en présence du capitaine du navire ou de son représentant. Elle comprend l'inspection des extérieurs ainsi que des cales, des soutes et des locaux, à l'exception des locaux affectés à un usage privé ou d'habitation, aux fins de rechercher des matériels, armes ou explosifs visés aux articles L. 317-7 et L. 317-8 du code de la sécurité intérieure et à l'article L. 2353-4 du code de la défense.

« Le navire ou l'engin flottant ne peut être immobilisé que le temps strictement nécessaire au déroulement de la fouille de sûreté.

« L'officier de police judiciaire responsable de la fouille de sûreté rend compte du déroulement des opérations au procureur de la République, au représentant de l'État en mer ainsi qu'au préfet de département du port de destination. Il informe sans délai le procureur de la République de toute infraction constatée. »

### **OBJET**

S'inscrivant dans le cadre de la prévention du terrorisme pour des menaces provenant de la mer et à destination du territoire national, cet article permet aux officiers et agents de police judiciaire de procéder, dans le cadre de la police administrative, à la fouille de sûreté d'un navire ou d'une embarcation (commerce, pêche ou plaisance...). Ces agents sont, en effet, exclus des dispositions de visites en mer prévues pour les commandants des navires d'État (code de la défense) ou les agents des douanes.

Tout en précisant l'objet de l'opération, le terme de « fouille de sûreté » évite la confusion avec ces notions de visite du code de la défense et du code des douanes ainsi que la visite prévue au code des transports (visite d'un navire à quai), l'inspection détaillée de sûreté (conformité au code ISPS) et la perquisition.

Ce dispositif est conforme à la convention des Nations unies sur le droit de la mer (CNUDM). En effet, les eaux intérieures sont pleinement assimilées au territoire national. Pour la mer territoriale, l'article 19 de la Convention instaure le principe de droit de passage inoffensif. Toutefois, le 2 de l'article 25 de la Convention autorise un État côtier à prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission d'un navire dans ses eaux intérieures ou dans une installation portuaire.

La fouille de sûreté consiste en une opération préventive mettant en œuvre une fouille, non destructrice, de l'intérieur et de l'extérieur du navire ou de l'engin flottant en vue de rechercher des matériels, armes ou des explosifs prohibés sur le territoire national par le code de la sécurité intérieure ou le code de la défense. Le cas échéant, elles sont opérées par des plongeurs qualifiés ou à l'aide d'équipes cynophiles ou de moyens techniques de détection des éléments recherchés. Les opérations portuaires se déroulant jour et nuit, la fouille de sûreté peut être opérée à toute heure.

Les modalités d'exécution de la fouille de sûreté sont précisées dans le décret en Conseil d'État prévu à l'article L.5211-5 du code des transports.

Ce dispositif reprend les principes édictés dans l'article 78-2-4 du Code de procédure pénal pour la visite des véhicules. Cependant, compte tenu de la plus grande difficulté à établir une liaison entre la mer et la terre, le délai d'immobilisation est doublé pour permettre l'acheminement des instructions du procureur de la République.

Dans l'attente de la décision du Conseil Constitutionnel sur une QPC concernant la visite de navire prévue aux articles 62 et 63 du code des douanes, ces dispositions ne s'appliquent pas, pour l'heure, aux locaux affectés à un usage privé ou d'habitation.

En cas de découverte d'armes ou d'explosifs le navire peut se voir signifier, par l'autorité administrative compétente, le refus d'accès au port et aux eaux intérieures ainsi que son renvoi en dehors des eaux territoriales. Le cas échéant, sans préjudice de l'application de l'article 27 de la CNUDM, les officiers et agents de police judiciaire peuvent constater une infraction conformément au code de procédure pénale.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	152
----------------	-----

21 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 12 QUATERDECIES

Supprimer cet article.

**OBJET**

L'article 12 quaterdecies vise à étendre à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie Française et à Wallis-et-Futuna les dispositions introduites par les articles 12 octies, 12 nonies, 12 decies, 12 undecies et 12 terdecies, relatifs à la sûreté portuaire.

Le gouvernement propose de corriger ces écritures dans son amendement n<sup>o</sup> 146 après l'article 22 sexies, au II et au F du III de cet amendement.

Il convient, par conséquent, de supprimer l'article 12 quaterdecies.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	43 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. REVET, MAYET, CÉSAR, VASPART, P. LEROY et HOUEL, Mme LAMURE et  
MM. TRILLARD et D. LAURENT

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 12 QUATERDECIES

Après l'article 12 quaterdecies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À l'article L. 1222-1 du code des transports, après le mot : « terrestre », sont insérés les mots : « et maritime ».

**OBJET**

Le code des transports prévoit un service minimum de transport pour assurer la continuité du service en cas de perturbation du trafic.

Toutefois, ce service minimum ne s'applique que pour le transport public terrestre de passagers. Afin de garantir le principe constitutionnel d'égalité, il convient d'étendre le service minimum prévu pour le transport terrestre de passagers au maritime.

En effet, en vertu de ce principe et des principes de liberté d'aller et venir, d'accès aux services publics, de liberté du travail, de liberté du commerce et de l'industrie, il convient d'assurer la continuité du service public de transport en mer comme à terre.

Cette extension prend tout son sens lorsqu'il s'agit d'assurer la desserte des îles.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	57
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL AVANT L'ARTICLE 13

Avant l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet chaque année au Parlement, qui les rend publiques, les données de subventionnement public du secteur de la pêche, afin d'optimiser l'allocation des fonds publics selon les objectifs des trois piliers du développement durable et d'améliorer la gouvernance ainsi que la performance socio-économique et écologique du secteur de la pêche en France.

**OBJET**

Les subventions publiques peuvent être bénéfiques ou néfastes au développement durable du secteur de la pêche. Les subventions bénéfiques permettent le développement du secteur de la pêche selon les trois axes économique, social et environnemental du développement durable. Elles permettent ainsi au secteur de se structurer de façon à être compétitif par rapport aux autres nations et au marché.

Les aides classables comme « bénéfiques » doivent également permettre aux acteurs et aux entreprises du secteur de la pêche de répondre et s'adapter à la mutation profonde du secteur caractérisée par des exigences citoyennes de plus en plus élevées en matière environnementale (méthodes de pêche sélectives, préservation du milieu marin, circuits courts) et sociale (pêches de proximité –françaises-, conditions de travail dignes, ratio élevé d'emploi par kilo de poisson pêche, etc.). Les subventions bénéfiques permettent également une meilleure connaissance scientifique de l'état des stocks, une meilleure gestion des pêches, un contrôle accru évitant les fraudes, la surpêche et les pêches illicites. Elles encouragent également une conversion des méthodes de pêche impactantes vers des méthodes douces.

A l'opposé, les subventions néfastes sont celles qui contribuent à l'augmentation de l'effort de pêche dans un contexte de dégradation très avancée des ressources

halieutiques, ou qui maintiennent, voire encouragent, les méthodes de pêche destructives dans un environnement marin déjà très altéré.

Une politique de subventionnement public doit viser à augmenter la compétitivité du secteur, à maintenir l'emploi et le maillage socio-économique des territoires et à assurer la santé de l'environnement marin et des stocks halieutiques dont les activités de pêche dépendent. En l'absence de connaissance des aides allouées au secteur de la pêche, les gestionnaires et autorités se trouvent dans l'incapacité de flécher celles-ci selon les objectifs décrits ci-dessus. Il est dès lors impossible de mettre en œuvre une politique de structuration à long terme afin d'enrayer l'hémorragie du secteur de la pêche (perte drastique du nombre d'emplois, diminution de la valeur des captures débarquées et du nombre de bateaux).

En septembre 2015, les Nations unies ont validé les Objectifs de développement durable, dont le 14<sup>ème</sup> vise à « conserver et exploiter de manière durable les océans, les mers et les ressources marines aux fins du développement durable ». En particulier, cet Objectif vise à, « d'ici à 2020, interdire les subventions à la pêche qui contribuent à la surcapacité et à la surpêche, supprimer celles qui favorisent la pêche illicite, non déclarée et non réglementée et s'abstenir d'en accorder de nouvelles, sachant que l'octroi d'un traitement spécial et différencié efficace et approprié aux pays en développement et aux pays les moins avancés doit faire partie intégrante des négociations sur les subventions à la pêche menées dans le cadre de l'Organisation mondiale du commerce ».

En France, la Cour des Comptes s'est penchée sur la question des fonds publics alloués au secteur de la pêche. Le rapport révèle plusieurs problèmes aigus :

-les aides consenties sont incohérentes au regard des objectifs nationaux de développement durable et de la Politique commune des pêches établie au niveau européen (elles ont accru la capacité de pêche et imposé une pression excessive sur les stocks de poissons au point que le rapport conclut que « Beaucoup de temps et de subventions seront nécessaires pour rétablir un équilibre entre la puissance de la flotte et les stocks de poissons ») ;

-les aides ne sont pas répertoriées par une instance centrale et personne n'est donc en mesure d'établir une image claire des aides financières accordées au secteur de la pêche ;

-les subventions sont « supérieures au chiffre d'affaires si on inclut les aides à la protection sociale » et représentent, « si on ne les inclut pas, un montant significatif de leur chiffre d'affaires et probablement plus de trois fois leur excédent brut d'exploitation, ceci hors dépenses fiscales et aides des collectivités territoriales » ;

Les aides publiques ne poursuivent même pas l'objectif prioritaire de maintien de l'emploi, aucun des dispositifs d'aides étant conditionné à un engagement de maintien ou de développement de l'emploi. « L'emploi est régulièrement invoqué pour justifier l'objectif de maintien de l'activité et des entreprises de pêche. La maximisation de l'emploi est pourtant singulièrement absente de la gestion des dispositifs. »

Actuellement, la DPMA ne publie que très peu de données de subventionnement du secteur de la pêche. Les rares fichiers mis en ligne le sont de manière irrégulière et leur format ne permet pas à des observateurs tiers de procéder à une évaluation des aides publiques allouées au secteur de la pêche et accordées par l'Union européenne, l'État, les régions ou les collectivités territoriales.

En raison du déficit de transparence, il s'avère donc impossible de retracer les aides directes et indirectes (renoncements de prélèvement concédées par l'État) consenties au secteur de la pêche dans les comptabilités nationales. Or, toute réforme du secteur de la pêche dans une optique de développement durable nécessite de disposer d'un inventaire complet des dispositifs existants. Un tel inventaire est indispensable pour évaluer les performances socio-économique et écologique du secteur et déterminer si les subventions allouées sont en conformité avec les objectifs de développement durable fixés par les instances nationales et supranationales.

Rendre transparentes les subventions allouées au secteur de la pêche ne saurait nullement confronter la France à un quelconque « dilemme du prisonnier », consistant à pénaliser le seul acteur à appliquer les règles du jeu. En d'autres termes, si la France appliquait le principe de la transparence pour les aides qu'elle alloue à son secteur de la pêche, celui-ci ne souffrirait pas d'une perte de compétitivité relativement aux autres nations de pêche européennes, au contraire. Les aides au secteur de la pêche en France ont contribué et continuent sans doute (sans transparence, nulle façon de s'assurer du contraire) à enfoncer le secteur dans une crise durable. Sans remettre en cause le principe des aides accordées au secteur de la pêche, la publication des données est la seule façon d'assurer une gouvernance et une compétitivité améliorées du secteur à long terme et un meilleur fléchage des aides.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	58
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LABBÉ, DANTEC  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 13

Après l'article 13

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 432-2 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 18 000 euros d'amende le fait, pour une ferme aquacole, de rejeter des effluents chimiques et organiques portant atteinte à la qualité du milieu aquatique et aux populations d'espèce qui y vivent. »

**OBJET**

L'aquaculture, dans bien des cas, donne lieu à des fuites d'antibiotiques, pesticides ou animaux génétiquement sélectionnés voire modifiés dans la nature. Il en résulte un affaiblissement des populations sauvages qui peuvent devenir plus sensibles aux microbes présents dans leur environnement, mais aussi un appauvrissement de la biodiversité et de la résilience des écosystèmes dans lesquels se situent les fermes d'aquaculture. L'accumulation de matières organiques et excréments des poissons peut également porter atteinte au milieu marin.

Afin de lutter contre cette conséquence néfaste de l'aquaculture, il est indispensable de mettre en place un contrôle des effluents et des rejets des fermes aquacoles et de prévoir des sanctions en cas de pollution.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	15
----------------	----

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER

et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 14

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les captures, ciblées ou accessoires, et la commercialisation des espèces considérées comme menacées d'extinction sont interdites.

**OBJET**

En 2014, l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation rapportait que près de 90 % des stocks de poissons sauvages étaient pleinement exploités ou surexploités. En Europe, 40 % des stocks sont surexploités, mais la situation est beaucoup plus sévère dans certaines régions, par exemple en Méditerranée (environ 90 % des stocks sont en mauvaise santé).

En juin 2015, l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), référence en la matière, publiait la première « liste rouge » exhaustive des stocks de poissons menacés dans les eaux européennes. Il ressort de cette analyse qu'environ 10 % des stocks européens de poisson sont menacés d'extinction, comme par exemple deux des trois espèces ciblées par les chalutiers européens opérant en eaux profondes au large de l'Ecosse : la lingue bleue (*Molva dypterygia* ; vulnérable) et le grenadier de roche (*Coryphaenoides rupestris* ; en danger d'extinction).

Afin de s'assurer du caractère durable de nos pêcheries, il est essentiel de préserver les espèces qui risquent de disparaître en interdisant leur pêche.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	59
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 14

Après l'article 14

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les captures, ciblées ou accessoires, et la commercialisation des espèces classées dans les catégories « en danger critique » et « en danger » de la liste rouge mondiale des espèces menacées, établie selon les critères de l'Union internationale pour la conservation de la nature, sont interdites.

**OBJET**

En 2014, l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation rapportait que près de 90 % des stocks de poissons sauvages étaient pleinement exploités ou surexploités. En Europe, 40 % des stocks sont surexploités, mais la situation est beaucoup plus sévère dans certaines régions, par exemple en Méditerranée (environ 90 % des stocks sont en mauvaise santé).

En juin 2015, l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), référence en la matière, publiait la première « liste rouge » exhaustive des stocks de poissons menacés dans les eaux européennes. Il ressort de cette analyse qu'environ 10 % des stocks européens de poisson sont menacés d'extinction, comme par exemple deux des trois espèces ciblées par les chalutiers européens opérant en eaux profondes au large de l'Ecosse : la lingue bleue (*Molva dypterygia* ; vulnérable) et le grenadier de roche (*Coryphaenoides rupestris* ; en danger d'extinction).

Afin de s'assurer du caractère durable de nos pêcheries, il est essentiel de préserver les espèces qui risquent de disparaître en interdisant leur pêche.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	18 rect.
----------------	-------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

M. D. LAURENT, Mmes IMBERT et DES ESGAULX, MM. MILON, CHASSEING, MORISSET, REVET, LONGUET, LEFÈVRE, VASPART, CORNU, VASSELLE, HOUEL et GREMILLET, Mme MORHET-RICHAUD, M. MOUILLER, Mme CANAYER, M. A. MARC, Mme GIUDICELLI et MM. CÉSAR, COMMEINHES, J.C. LEROY, BOUCHET, LAMÉNIÉ et B. FOURNIER

ARTICLE 15

Alinéa 5

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les élevages marins ne recouvrent pas les élevages de mollusques et autres produits de cultures marines.

OBJET

En l'état actuel, la référence aux élevages marins pour le Comité National des Pêches Maritimes et des Élevages marins vient complexifier la compréhension et la séparation des domaines de compétences propres du Comité National de la Conchyliculture et du Comité National des Pêches Maritimes et des Élevages marins.

La proposition de compléter l'article L.911-1 du code rural et de la pêche maritime en précisant que les élevages marins ne recouvrent pas les élevages de mollusques et autres produits de cultures marines permettra de distinguer les compétences de chacun de ces deux organismes.

Tel est l'objet du présent amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	98 rect.
----------------	-------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

MM. ARNELL, AMIEL, BARBIER, BERTRAND, CASTELLI, COLLIN, COLLOMBAT, ESNOL,  
FORTASSIN, GUÉRINI et HUE, Mmes JOUVE, LABORDE et MALHERBE et MM. MÉZARD,  
REQUIER et VALL

ARTICLE 15

Alinéa 8

Après le mot :

marine

insérer les mots :

, en mer et à terre,

**OBJET**

L'article L. 911-2 du code rural et de la pêche maritime a notamment pour objet de favoriser le développement de la recherche dans les filières des pêches maritimes, de l'aquaculture marine et des activités halioalimentaires.

Cet amendement est un amendement de cohérence, la proposition de loi visant à développer tous les types de projets d'aquaculture marine que ce soit en mer ou à terre.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	111 rect.
----------------	--------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. D. LAURENT, CÉSAR, COMMEINHES, MOUILLER et P. LEROY

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

Alinéa 11

1° Remplacer les mots :

acquaculture marine

par les mots :

acquacultures marines

2° Après le mot :

aquacoles

insérer les mots :

en zone littorale et

3° Remplacer les mots :

du littoral

par les mots :

de celle-ci

4° Remplacer les mots :

le pompage et l'acheminement

par les mots :

l'approvisionnement

5° Après le mot :

mer

insérer les mots :

en quantité suffisante

### **OBJET**

Il convient de défendre les aquacultures, et de mettre en valeur leur implantation à terre comme en mer, ainsi que l'importance de l'approvisionnement (sous toutes ses formes et pas uniquement par pompage) en eau de mer pour ces activités.

La nouvelle rédaction proposée est la suivante:

e) Au 6°, après le mot : « notamment », sont insérés les mots : « Les activités d'aquacultures marines en mer et à terre, en facilitant l'implantation de sites aquacoles en zone littorale et à proximité de celle-ci et en facilitant l'approvisionnement en eau de mer en quantité suffisante sur ces sites et »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	14
----------------	----

4 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER  
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 15

Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

**OBJET**

Les auteurs de cet amendement souhaitent que soit conservé le principe qui veut qu'une société artisanale de pêche ne soit constituée que de pêcheurs. Il s'agit de conserver le côté artisanale de cette structure et de limiter le bénéfice d'un régime fiscal et social favorable uniquement les pêcheurs artisanaux qui sont ceux qui en ont besoin.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	86 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CANEVET, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, ROCHE, LONGEOT et GABOUTY,  
Mme GATEL et MM. CIGOLOTTI et CADIC

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 15

Après l'alinéa 18

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...) À la première phrase, les mots : « le ou les deux » sont remplacés par les mots : « un maximum de cinq » ;

**OBJET**

L'article 15 vise à élargir et assouplir la définition de la société de pêche artisanale afin d'en encourager la constitution.

A cette fin, il apparaît pertinent de faire évoluer le plafond de navires détenus par la société de pêche artisanale. Celui-ci, fixé à deux, paraît aujourd'hui trop rigide et pénalisant pour le secteur de la pêche artisanale.

Imposer un plafond si restreint est préjudiciable au renouvellement et à la modernisation de la flottille de pêche. Il tient par ailleurs insuffisamment compte de l'évolution du secteur de la pêche artisanale, notamment ses nouvelles modalités de financement et d'acquisition des navires.

La limitation à un nombre de navires donné est pour autant importante, dans la mesure où elle permet de garantir le caractère artisanal de ces flottilles. Aussi, le présent amendement, dans le souci d'accroître la flexibilité du dispositif et permettre la modernisation du secteur de la pêche artisanale, tout en prenant en compte les particularités de la pêche artisanale, propose de rehausser ce plafond à 5 navires.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	112
----------------	-----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 15

Alinéa 27

Rétablir cet alinéa dans la rédaction suivante :

7° Au second alinéa de l'article L. 942-2, les deux occurrences des références : « aux 1° et 2° de » sont remplacées par le mot : « à » ;

**OBJET**

L'Interprofession conchylicole demande à ce que l'article 15 de la proposition de loi n°2964, enregistrée à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 juillet 2015, soit rétabli pour ce qui concerne son point 7° :

Au deuxième alinéa de l'article L.942-2 les deux occurrences des mots: "aux 1° et 2° de" sont supprimées.

Il est important que la version initiale soit rétablie; les prérogatives supplémentaires pour les gardes jurés, leurs permettant de réaliser leurs missions :

1° A toutes heures à bord des navires ou engins flottants ;

2° A toutes heures dans les halles à marée.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	104 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. CÉSAR, COMMEINHES, P. LEROY et MOUILLER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 912-6, après le mot : « conchyliculture », sont insérés (deux fois) les mots : « et des cultures marines » ;

2° L'article L. 912-7 est ainsi modifié :

a) Aux premier et neuvième alinéas, après le mot : « conchyliculture », sont insérés les mots : « et des cultures marines » ;

b) Aux septième et dixième alinéas, après le mot : « conchyliques », sont insérés les mots : « et des cultures marines » ;

c) Au dixième alinéa, après le mot : « conchylicole », sont insérés les mots : « et des cultures marines ».

**OBJET**

Cette demande est conforme à la délibération n°53 du 05/12/2012 du Conseil du Comité National de la Conchyliculture. L'interprofession conchylicole est par ailleurs déjà en charge de la gestion des Commissions de Cultures Marines et au centre du décret 83-228 du 22 mars 1983 fixant le régime de l'autorisation des exploitations de cultures marines.

L'Article L 912-6 serait ainsi rédigé :

Les membres des professions qui, quel que soit leur statut, se livrent aux activités de production, de distribution et de transformation des produits de la conchyliculture et des cultures marines adhèrent obligatoirement à une organisation interprofessionnelle de la conchyliculture et des cultures marines.

Cette organisation comprend un comité national et des comités régionaux dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Les comités régionaux sont créés dans chaque bassin de production ou ensemble de bassins de production.

L'Article L-612-7 serait ainsi rédigé :

Les missions du comité national et des comités régionaux de la conchyliculture et des cultures marines comprennent :

- 1° La représentation et la promotion des intérêts généraux de ces activités ;
- 2° La participation à l'organisation d'une gestion équilibrée des ressources ;
- 3° L'association à la mise en œuvre de mesures d'ordre et de précaution destinées à harmoniser les intérêts de ces secteurs ;
- 4° La participation à l'amélioration des conditions de production et, d'une manière générale, la réalisation d'actions économiques et sociales en faveur des membres des professions concernées ;
- 5° La faculté de réaliser des travaux d'intérêt collectif ;
- 6° La participation à la défense de la qualité des eaux conchylicoles et des cultures marines.

Le comité national est en outre chargé :

- 1° De promouvoir les produits issus de la conchyliculture et des cultures marines ;
- 2° D'améliorer la connaissance du secteur conchylicole et des cultures marines et de favoriser l'adaptation quantitative et qualitative de l'offre à la demande des produits conchylicoles et des cultures marines ;
- 3° D'harmoniser les pratiques de production et de commercialisation. »



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	75 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme CLAIREAUX, MM. CORNANO, ANTISTE et S. LARCHER, Mme BATAILLE,  
MM. LALANDE et MASSERET, Mme RIOCREUX, M. CABANEL, Mme SCHILLINGER,  
MM. LORGEUX et J.C. LEROY, Mme HERVIAUX et MM. J. GILLOT, FILLEUL et PATIENT

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigé :

« Art. L. 912-16. – I. – Les ressources des organismes créés en application des articles L. 912-1 et L. 912-6 sont notamment assurées par le produit de cotisations professionnelles prélevées, en fonction de leur objet, sur tout ou partie des membres des professions qui y sont représentées et qui, nonobstant leur caractère obligatoire, demeurent des créances de droit privé.

« II. – Toute action en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires dues en application de l'alinéa précédent est obligatoirement précédée d'une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec accusé de réception invitant le redevable à régulariser sa situation dans un délai d'un mois.

« III. – La mise en demeure précise le montant des cotisations professionnelles obligatoires restant exigibles et les périodes concernées.

« IV. – L'action civile en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires se prescrit à compter de l'expiration du délai d'un mois imparti par la lettre de mise en demeure. »

**OBJET**

Le Comité national des pêches maritimes et des élevages marins (CNPMM) ainsi que les comités régionaux et départementaux ou interdépartementaux des pêches maritimes et des élevages marins forment l'organisation professionnelle des pêches maritimes et des élevages marins.

L'ensemble des professionnels se livrant à une activité de production des produits de la pêche maritime et des élevages marins adhèrent obligatoirement à cette organisation, en application de l'article L912-1 du Code rural et de la pêche maritime, et sont donc redevables des cotisations professionnelles obligatoires (CPO).

En effet, son financement repose en grande partie sur le produit des CPO mises à la charge des armateurs de navires de pêches, des pêcheurs à pied et des éleveurs marins. Ces CPO sont des créances de droit privé soumis au régime de droit commun de la prescription. Dès lors, l'organisation professionnelle n'est que créancier chirographaire, sans aucun privilège à l'égard de ses débiteurs.

Exerçant des missions de service public, le Comité national, les Comités régionaux et départementaux des pêches maritimes et des élevages marins doivent disposer des moyens nécessaires à l'accomplissement des missions qui lui sont dévolues par la loi. Soumis à la tutelle et au contrôle financier de l'Etat, il s'agit donc de leur donner des moyens supplémentaires pour recouvrer ses cotisations professionnelles obligatoires, par un aménagement des règles de prescription.

Cet amendement bénéficiera tant au Comité national qu'aux comités régionaux et départementaux des pêches maritimes et des élevages marins.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	116 rect. bis
----------------	---------------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. CÉSAR, COMMEINHES, MOUILLER et P. LEROY

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 912-16 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« L'action civile en recouvrement des cotisations professionnelles obligatoires se prescrit par cinq années à compter de la dernière relance émise par les comités mentionnés aux articles L. 912-1 et L. 912-6. »

**OBJET**

La nature spécifique de la créance constituée par ces cotisations professionnelles implique de préciser le délai de prescription de cette créance, au regard de la difficulté de la classer au titre des articles du code civil comme une action personnelle ou mobilière (article 2224 du code civil).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	78 rect.
----------------	-------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. S. LARCHER, CORNANO, PATIENT, ANTISTE, KARAM, J. GILLOT et DESPLAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois après la promulgation de la loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur la transformation des comités régionaux de pêche des départements d'outre-mer en chambres consulaires.

**OBJET**

La gouvernance des comités de pêche des RUP est rendue difficile par leur éloignement, la disparité et les spécificités de leurs problématiques et de leurs conditions d'exercice et leur faible représentativité. Eu égard à la place de la pêche dans le PIB de ces départements, il semble opportun de vouloir optimiser la représentation des pêcheurs des RUP.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	154
----------------	-----

22 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15

Après l'article 15

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> Le 6<sup>o</sup> de l'article L. 5552-16 est complété par quatre phrases ainsi rédigées :

« Au sein des organisations professionnelles, sont visées les fonctions permanentes de président des comités mentionnés aux articles L. 912-1 et L. 912-6 du code rural et de la pêche maritime. Les services du marin dans l'exercice des fonctions précitées peuvent faire l'objet d'un surclassement de deux catégories par rapport à la dernière activité embarquée, dont les conditions et modalités sont fixées par décret. Ce surclassement fait l'objet d'appel de contributions et de cotisations sur la base du taux applicable aux services embarqués. La durée de validation de ces services ne peut excéder la durée du mandat ; »

2<sup>o</sup> Après l'article L. 5553-11, il est inséré un article L. 5553-11-... ainsi rédigé :

« Art. L. 5553-11-... – La différence de contribution patronale et salariale correspondant au surclassement des marins mentionnés au 6<sup>o</sup> de l'article L. 5552-16 est compensée par l'État au profit de l'Établissement national des invalides de la marine. »

**OBJET**

Les organisations professionnelles citées en référence, de la pêche et de la conchyliculture, ont été dotées de prérogatives de service public et de missions par le législateur national. Ces attributions sont de façon croissante mises à contribution par les nouvelles politiques publiques communautaires et nationales : nouvelle politique commune des pêches, DCSMM, définition et gestion d'aires marines protégées, DCE, etc. De nouvelles politiques publiques vont d'ailleurs renforcer la mise à contribution de ces acteurs essentiels des zones maritimes et littorales que sont les pêcheurs professionnels et les conchyliculteurs.

Il est indispensable de maintenir et renforcer l'attractivité des fonctions de responsable de ces organisations rendues obligatoires par la loi. En effet, la nécessité de permanence à terre des marins actifs doit être encouragée afin de préserver l'expertise et le lien maritime particulier des gens de mer pour des entreprises de pêche dont la grande majorité est artisanale.

Par ailleurs la nouvelle Politique Commune des Pêches a posé le principe de l'implication croissante des professionnels à travers la régionalisation des mesures de gestion (article 18 règlement 1380/2013 du Conseil et du Parlement) et la responsabilisation des structures professionnelles comme le démontrent les récentes mesures de gestion prises sur leur initiative pour la sole Manche-Est ou la sole du Golfe de Gascogne.

L'objet de cet amendement est d'ouvrir la faculté aux présidents des organismes précités de cotiser au taux embarqué et de bénéficier d'un surclassement de deux catégories ENIM au titre des missions de service public dont ils sont investis.

Ces évolutions permettront de renforcer l'attractivité de ces fonctions pour les marins actifs. La prise en charge du différentiel de cotisations et du surcoût futur en termes de retraites par l'Etat représente un montant limité.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	81 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. S. LARCHER, Mme CLAIREAUX, MM. CORNANO, PATIENT, ANTISTE, KARAM, J.  
GILLOT et DESPLAN et Mme HERVIAUX

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE 15 BIS

Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Ces fonds de mutualisation disposent d'une part distincte attribuée aux départements et collectivités d'outre-mer.

**OBJET**

La périodicité des aléas climatiques dans les outre-mer et leur histoire concernant les incidences environnementales doivent servir de garde-fou pour préserver un fonds spécifiquement réservé aux DOM et aux COM. En effet, s'ajoute à cela une différence de flotte par rapport à l'hexagone. Une flotte d'une longueur moyenne inférieure à 8 mètres est dans l'incapacité de sortir avant et après des phénomènes climatiques tels que les cyclones. Seul un fonds spécifique permettra de sauvegarder les ressources nécessaires pour compenser des aléas hélas plus que prévisibles vu l'exposition des RUP.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	106 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 431, 430, 428)

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. CÉSAR, COMMEINHES, P. LEROY et MOUILLER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le premier alinéa de l'article L. 361-1 du code rural et de la pêche maritime est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Au sens de cet article, l'agriculture n'inclut pas la conchyliculture et les cultures marines. »

**OBJET**

Les aléas et la situation conchylicoles sont totalement spécifiques. Le dispositif actuel est insuffisamment adapté et ne semble plus mobilisable dans la mesure où pour l'être, le paramètre climatique doit être parfaitement identifié comme unique responsable, distinctement des autres paramètres abiotiques pourtant directement liés à la pluviométrie.

De plus la contribution additionnelle prévue pour la conchyliculture, alors que la couverture attendue ne semble plus mobilisable, ne paraît pas justifiée et représente une charge croissante jugée à présent inutile et injuste par les entreprises conchylicoles.

De plus les nouvelles lignes directrices de l'Union Européenne pour l'examen des aides d'État dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture (2015/C 217/01), ne permette plus de faire bénéficier au secteur de la pêche et de l'aquaculture des dispositions relatives au fonds national de gestion des risques en agriculture.

Le premier alinéa de l'article L. 361-1 serait ainsi rédigé :

« Un fonds national de gestion des risques en agriculture est institué afin de participer au financement des dispositifs de gestion des aléas climatique, sanitaire, phytosanitaire et environnemental dans le secteur agricole. Ses recettes et ses dépenses sont réparties entre

---

trois sections, définies aux articles L. 361-3 à L. 361-5. Au sens de cet article, l'agriculture n'inclut pas la conchyliculture et les cultures marines. »



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	107 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. CÉSAR, COMMEINHES, P. LEROY et MOUILLER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre III du titre V du livre VI du code rural et de la pêche maritime est complété par une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

« Dispositions relatives aux espèces aquacoles

« Art. L. 653-... – Afin de garantir une gestion équilibrée des ressources, et notamment de garantir la diversité génétique et la durabilité des gisements coquilliers, le comité national de la conchyliculture mentionné à l'article L. 912-6 peut définir des mesures de gestion.

« Un décret détermine les règles selon lesquelles ces mesures peuvent être adoptées. »

**OBJET**

Si la capacité du Comité National de la Conchyliculture à instituer des mesures de gestion pour la protection des gisements est rendue possible par les missions instituées au L.912-7 et R.912-101 et suivants, l'inter-profession souhaite s'assurer que ces missions couvrent également la reproduction et l'amélioration génétique des animaux d'élevage.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	108 rect. bis
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 431, 430, 428)

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. CÉSAR, COMMEINHES, P. LEROY et MOUILLER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 15 BIS

Après l'article 15 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 1° du I de l'article L. 611-19 du code de la propriété intellectuelle est ainsi rédigé :

« 1° Les races animales, ainsi que les souches d'espèces conchyliques captées dans le milieu naturel. Une souche consiste en un groupe d'organismes de la même espèce possédant certains traits différentiels basés sur leur parenté ; ».

**OBJET**

Le patrimoine génétique des souches d'espèces conchyliques captées dans le milieu naturel ne peuvent pas faire l'objet d'appropriation, y compris par tout organisme ou entreprise à l'origine de souches sélectionnées placées dans le milieu et ayant pu émettre des gamètes ayant contribué à la genèse des naissains captés. Le patrimoine génétique des souches conchyliques trouvé en milieu ouvert doit rester une propriété publique inaliénable.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	44
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DIDIER  
et les membres du Groupe communiste républicain et citoyen

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 16

Compléter cet article par les mots :

, et par leur participation à des programmes de recherche et de science participative telle que la collecte de macro et micro déchets.

**OBJET**

Cet amendement vise à intégrer dans le rapport la participation des pêcheurs et aquaculteurs à des programmes de recherche, notamment avec la collecte de micro et macro déchets, afin de permettre une diversification de leur activité.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	114 rect.
----------------	--------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

Mme DES ESGAULX et MM. D. LAURENT, CÉSAR, COMMEINHES, MOUILLER et P. LEROY

ARTICLE 18

Alinéa 2

Rétablir les 1<sup>o</sup> et 2<sup>o</sup> dans la rédaction suivante :

1<sup>o</sup> Au 2<sup>o</sup> de l'article L. 161-1, après le mot : « eaux », sont insérés les mots : « et des zones protégées au titre de la Directive cadre sur l'Eau et de la Directive cadre stratégie pour le milieu marin, ainsi que toutes les autres directives pertinentes en matière de protection de l'environnement marin. » ;

2<sup>o</sup> Après le 4<sup>o</sup> du I de l'article L. 161-1, il est inséré un 5<sup>o</sup> ainsi rédigé :

« 5<sup>o</sup> Affectent les zones protégées que constituent les zones de productions conchylicoles et de production conchylicole et aquacole, les ressources conchylicoles et les activités associées, notamment ceux impliquant des restrictions d'activités telles que l'interdiction temporaire de mise en marché à des fins de protection de la santé humaine. »

OBJET

Si la définition des eaux concernées par les dommages causés à l'environnement est considérée comme suffisamment large pour comprendre les zones protégées par les directives, il n'est pas contradictoire que les eaux conchylicoles soient mentionnées à l'article L. 161-1.

Il conviendrait par ailleurs d'envisager d'approfondir ces discussions dans le cadre de l'examen d'un projet de loi relatif au préjudice écologique afin d'en déterminer les compensations.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	60
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après l'article L. 413-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 413-2-... ainsi rédigé :

« Art. L. 413-2-... – La capture et l'importation de cétacés à des fins de dressage récréatif sont interdites. »

II. – Le présent article entre en vigueur six mois après la promulgation de la présente loi.

**OBJET**

Le présent amendement vise à interdire, à terme, les delphinariums en France, tout en aménageant une phase de transition durant laquelle les établissements détenant des animaux peuvent poursuivre les représentations.

L'espérance de vie des cétacés en captivité est plus brève que dans la nature. Les cétacés sont soumis au stress permanent dans des bassins en béton, remplis d'eau chlorée, trop exigus et sans végétation. Ces bassins ne sont pas adaptés à la physiologie et au comportement naturel de ces animaux. Les naissances en captivité ne suffisent pas à compenser la mortalité, les cétacés doivent, bien souvent, être capturés en milieu sauvage. Ces captures ont des effets terribles sur les comportements des groupes d'animaux, notamment de dauphins sauvages, qui sont des animaux très sociaux.

Par ailleurs, on observe une évolution de l'opinion publique concernant la captivité des cétacés. Les images du Marineland d'Antibes suite aux intempéries d'octobre dernier, où l'on voyait des orques nager dans une eau boueuse et contaminée, ont beaucoup marqué les esprits. Au même moment, la Californie décidait d'interdire la reproduction des orques du parc SeaWorld de San Diego, annonçant de fait la fin de leur captivité dans cet Etat. Avant cela, le groupe SeaWorld, qui détient dix autres parcs d'animaux marins aux Etats-Unis, avait vu chuter la fréquentation de ses spectacles, et son cours en bourse, à la

---

suite de la diffusion en 2013 du documentaire *Blackfish*, qui dénonçait les conditions de captivité des orques et l'impact sur leur comportement.

Les signataires de cet amendement considèrent donc qu'il est temps d'interdire les delphinariums – au nombre de quatre en France, dont trois en métropole – qui n'aident pas à sensibiliser le public à la préservation de la biodiversité, mais qui relèvent du simple divertissement, engendrant des souffrances pour les animaux en captivité.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	61 rect.
----------------	-------------

23 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LABBÉ, DANTEC  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18

Après l'article 18

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 945-4 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...° De pratiquer le chalutage en eaux profondes au delà de 800 mètres de profondeur. »

**OBJET**

Cet amendement vise à interdire la pêche en eaux profondes.

La pêche en eaux profondes se déroule entre 400 et 1 800 mètres de profondeur. La pêche dans ce type de milieu nécessite une gestion particulière, puisqu'elle impacte des écosystèmes très fragiles. Les eaux profondes abritent en effet des espèces dont les caractéristiques biologiques les rendent particulièrement vulnérables à la surpêche : croissance lente – certains poissons peuvent vivre jusqu'à 100 ans, reproduction très fragile avec une maturité sexuelle tardive et un faible taux de fécondité. Ces eaux abritent également de très nombreuses espèces de coraux très vulnérables.

Plusieurs dizaines de publications scientifiques internationales démontrent les impacts ravageurs de la pêche en eaux profondes, notamment du chalutage, sur la biodiversité. Ces publications alertent notamment sur la faible résilience des stocks de poissons d'eau profonde. Surtout, l'absence de cartographie fine des zones sous-marines oblige les pêcheurs à travailler sans références. Ainsi les stocks pour de nombreuses espèces n'ont-ils jamais été évalués.

Le 2 juillet 2014, l'IFREMER a rendu publiques les données qu'elle possède sur l'impact de la pêche en eaux profondes sur la biodiversité. Ces données objectives et officielles, analysées par plusieurs ONG de défense de l'environnement (Bloom, Deepsea conservation coalition, Fondation Goodplanet, Greenpeace, Les amis de la Terre, Oceana, WWF), montrent que les prises accessoires sont massives et concernent des espèces

menacées d'extinction. Dans la zone de pêche de l'Atlantique Nord-Est, les chalutiers européens capturent entre 20 et 50 % de prises accessoires, composées d'une centaine d'espèces non ciblées. Par exemple, en 2012, les requins évoluant en eaux profondes ont ainsi représenté 6 % des captures totales des chalutiers français pêchant en eaux profondes et plus de 30 % des rejets totaux ; 232 770 kilos de requins évoluant en eaux profondes, interdits de capture et de débarquement et pour la plupart menacés d'extinction, ont ainsi été rejetés morts dans l'océan puisque considérés comme prises accessoires.

De plus, en 2015, l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN) a conclu dans une évaluation de l'état de santé des poissons des mers européennes que deux des trois espèces ciblées en eaux profondes par les bateaux de pêche sont menacées d'extinction : le grenadier de roche (*Coryphaenoides rupestris*) est considéré comme « en danger d'extinction » au niveau régional et la lingue bleue (*Molva dypterygia*) est évaluée comme étant « vulnérable ».

En France, 37 permis ont été attribués pour pratiquer ce type de pêche. Les captures d'espèces profondes représentent environ 1,5 % de l'ensemble des captures de pêche de l'Union européenne. Le New Economics Foundation (NEF), institut de recherche britannique, a publié en 2013 une étude sur la rentabilité de ce type de pêche. En tenant compte des émissions de gaz à effet de serre, plus importantes pour ce type de pêche, du coût des prises accessoires et des subventions, notamment européennes dont bénéficie ce type de pêche, l'étude conclut à la non-rentabilité économique du chalutage en eaux profondes. La somme des coûts environnementaux et énergétiques du chalutage profond se situe entre 389 et 494 euros par tonne de poisson pêché.

Les données rendues publiques par l'IFREMER en juillet 2014 montrent que « le nombre de navires ayant une activité de chalutage de fond en eaux profondes est faible ». En 2012, seuls 12 chalutiers français pêchaient plus de 10 % de leur temps par plus de 600 mètres de fond et seulement 10 pêchaient par plus de 800 mètres de profondeur plus de 10 % de leur temps. Aucun navire n'avait passé plus de 60 % de son temps de pêche au-delà de 800 mètres de profondeur. Ces chiffres sont ceux de l'IFREMER et ne semblent pas contestables, contrairement à ce qui a été affirmé en commission.

Pour toutes ces raisons, il convient de prendre urgemment des mesures d'interdiction de ce type de pêche.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	115 rect.
----------------	--------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme DES ESGAULX et MM. D. LAURENT, CÉSAR, COMMEINHES, MOUILLER et P. LEROY

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE 18 BIS

Rédiger ainsi cet article :

Après le mot : « aquacoles », la fin du dernier alinéa de l'article L. 923-1-1 du code rural et de la pêche maritime est ainsi rédigée : « , les schémas de cohérence territoriale et les plans locaux d'urbanisme concernés doivent être rendus compatibles aux schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine, les espaces littoraux les plus adaptés aux cultures marines devant leur être réservés. »

OBJET

Les schémas régionaux de développement de l'aquaculture marine sont adoptées après évaluation environnementale et enquête publique. Ils sont le fruit d'une longue concertation de l'ensemble des acteurs du domaine maritime, il convient de ne pas les remettre en cause par des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme incompatibles.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	53
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LABBÉ, DANTEC  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 BIS

Après l'article 18 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 932-3 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

1° Après le mot : « définis », sont insérés les mots : « , en prenant en compte l'objectif de protection de la biodiversité, » ;

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Ce même décret précise les modalités selon lesquelles l'étiquetage des huîtres vendues au détail distingue les huîtres nées en mer de celles nées en écloserie, ainsi que les modalités selon lesquelles s'effectue la transmission de l'information d'un stade à l'autre de la production et de la commercialisation. Il définit également les sanctions encourues en cas de non-respect des règles relatives à l'étiquetage et à la traçabilité. »

**OBJET**

Cet amendement entend faire en sorte que les obligations incombant aux professionnels pour la commercialisation des produits de la mer soient définies en tenant compte de l'objectif de protection de la biodiversité. Il applique cette règle au cas spécifique des huîtres triploïdes en prévoyant un étiquetage destiné à :

maintenir la biodiversité : depuis 2008, des surmortalités du naissain et des huîtres juvéniles affectent les stocks d'huîtres creuses de l'ensemble des bassins de production en France. Elles ont déjà provoqué une baisse de plus de 40% du tonnage français. Cette hécatombe, largement imputable à un virus qui n'a cessé de se développer, coïncide avec l'introduction massive de triploïdes dans le milieu. L'étiquetage, en favorisant le maintien d'une production traditionnelle, peut ainsi concourir à la préservation de la biodiversité. appliquer les règles européennes : le règlement n°1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 "portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la

pêche et de l'aquaculture", applicable à la vente au détail de mollusques, impose la mention de la méthode de production. Or la notion de "production" peut s'entendre de la production de naissains en éclosérie et de leur éventuelle modification biologique. Il est donc proposé d'imposer un étiquetage différenciant les huîtres selon leur mode de production en retenant une terminologie permettant le libre choix du consommateur. Par ailleurs, il n'est pas rare, quelle que soit l'origine du captage, que le naissain soit envoyé en pré-grossissement dans un autre bassin, revienne chez un autre éleveur pour atteindre la taille marchande puis soit introduit dans un autre bassin où, après trois mois d'immersion, les huîtres seront vendues sous l'appellation de ce dernier bassin ou de la marque que lui apposera ce dernier éleveur. Afin d'assurer la transmission de l'information nécessaire aux obligations d'étiquetage d'un stade à l'autre de la production et de la commercialisation, le règlement européen précité pose le principe selon lequel chaque opérateur doit donner cette information à son client, soit directement par l'étiquetage du produit, soit par le biais d'un document d'accompagnement (bordereau de livraison ou tout autre document accompagnant le produit). Cette exigence de traçabilité doit également être prise en compte.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	54
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. LABBÉ, DANTEC  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 BIS

Après l'article 18 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

L'article L. 932-3 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :

I. - Après le mot : « définis », sont insérés les mots : « , en prenant en compte l'objectif de protection de la biodiversité, » ;

II. - Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Ce même décret précise les modalités selon lesquelles s'effectue la transmission de l'information d'un stade à l'autre de la production et de la commercialisation. Il définit également les sanctions encourues en cas de non-respect des règles relatives à l'étiquetage et à la traçabilité. »

**OBJET**

Il s'agit d'un amendement de repli, ce dernier ne traite que des règles de traçabilité essentielles pour améliorer le suivi sanitaire des bassins conchylicoles.

Cet amendement entend faire en sorte que les obligations incombant aux professionnels pour la commercialisation des produits de la mer soient définies en tenant compte de l'objectif de protection de la biodiversité.

Depuis 2008, des surmortalités du naissain et des huîtres juvéniles affectent les stocks d'huîtres creuses de l'ensemble des bassins de production en France. Elles ont déjà provoqué une baisse de plus de 40% du tonnage français. Cette hécatombe, largement imputable à un virus qui n'a cessé de se développer.

Il n'est pas rare, quelle que soit l'origine du captage, que le naissain soit envoyé en pré-grossissement dans un autre bassin, revienne chez un autre éleveur pour atteindre la taille marchande puis soit introduit dans un autre bassin où, après trois mois d'immersion, les huîtres seront vendues sous l'appellation de ce dernier bassin ou de la marque que lui apposera ce dernier éleveur. Afin d'assurer la transmission de l'information nécessaire aux obligations d'étiquetage d'un stade à l'autre de la production et de la commercialisation, le règlement européen précité pose le principe selon lequel chaque opérateur doit donner cette information à son client, soit directement par l'étiquetage du produit, soit par le biais d'un document d'accompagnement (bordereau de livraison ou tout autre document accompagnant le produit). Cette exigence de traçabilité doit également être prise en compte.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	37 rect. bis
----------------	--------------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORNANO, ANTISTE et S. LARCHER, Mme CLAIREAUX, MM. PATIENT, KARAM et  
DESPLAN et Mme HERVIAUX

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Sagesse du Sénat
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 18 TER

Au début

Insérer un paragraphe ainsi rédigé :

... – Le premier alinéa de l'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« Dans les régions de Guadeloupe et de La Réunion, les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, le Département de Mayotte, les compétences en matière de gestion et de conservation des ressources biologiques de la mer, dévolues à l'autorité administrative en application des articles 2 ,3, 4 et 5 du décret du 9 janvier 1852 sur l'exercice de la pêche maritime sont exercées par la collectivité territoriale, sous réserve des engagements internationaux de la France, du respect de la compétence communautaire, et dans le cadre de la politique commune des pêches. »

**OBJET**

Cet amendement vise à préciser la rédaction de l'article L. 4433-15-1 du code général des collectivités territoriales.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	50 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

23 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORNANO, ANTISTE et S. LARCHER, Mme CLAIREAUX, MM. PATIENT, KARAM et  
DESPLAN et Mme HERVIAUX

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 18 TER

Alinéa 2

Rédiger ainsi cet alinéa :

« L'État veille à favoriser la participation des régions de Guadeloupe et de la Réunion, de la collectivité territoriale unique de Guyane et de la Martinique, du département de Mayotte, de la collectivité territoriale de Saint-Martin, de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans leur bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique, et les organismes professionnels en tant que de besoin. »

OBJET

Cet amendement vise à préciser la rédaction du présent article.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	95 rect.
----------------	-------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

MM. ARNELL, AMIEL, BARBIER, BERTRAND, CASTELLI, COLLIN, COLLOMBAT, ESNOL,  
FORTASSIN, GUÉRINI et HUE, Mmes JOUVE, LABORDE et MALHERBE et MM. MÉZARD,  
REQUIER et VALL

ARTICLE 18 TER

Alinéa 2

Remplacer les mots :

et du Département de Mayotte

par les mots:

, du Département de Mayotte et de la collectivité territoriale de Saint-Martin

**OBJET**

Cet article 18 *ter* nouveau prévoit que l'État veille à favoriser la participation des départements et collectivités d'outre-mer aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans son bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes, en y associant les organismes scientifiques compétents en matière halieutique.

L'objet du présent amendement est d'inclure la collectivité de Saint-Martin dans ce processus décisionnel.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	149
----------------	-----

18 MARS 2016

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 95 rect. de M. ARNELL

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable si rectifié
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE 18 TER

Amendement n<sup>o</sup> 95 rectifié, alinéa 5

Remplacer les mots :

et de la collectivité territoriale de Saint-Martin

par les mots :

, de la collectivité territoriale de Saint-Martin, de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy et du conseil territorial de Saint-Pierre-et-Miquelon

OBJET

L'amendement 95-rectifié vise à la collectivité territoriale de Saint-Martin l'article 18 ter dont l'objet est de favoriser la participation des départements et collectivités d'outre-mer aux discussions relatives à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques dans leur bassin océanique d'implantation au sein des organisations régionales et internationales compétentes.

Le sous-amendement a pour objectif de prévoir également l'association de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy et du conseil territorial de Saint-Pierre et Miquelon.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	79 rect. bis
----------------	--------------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. S. LARCHER, Mme CLAIREAUX, MM. CORNANO, PATIENT, ANTISTE, KARAM, J.  
GILLOT et DESPLAN et Mme HERVIAUX

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Tombé</b>	

ARTICLE 18 TER

Alinéa 2

Supprimer les mots :

, en tant que de besoin,

**OBJET**

Le terme "en tant que besoin" paraît de trop puisque les bassins sont partagés par plusieurs nations (France, La Barbade, La Dominique...) et que les professionnels sont en relation avec l'ensemble des organisations de pêche de ces bassins. De plus, il ne s'agit que de "veiller à favoriser". Il va de soi que les professionnels peuvent émettre des avis consultatifs afin de poursuivre leurs activités tout en préservant la ressource.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	35 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. ANTISTE, Mme CLAIREAUX et MM. CORNANO, DESPLAN, J. GILLOT, KARAM et S. LARCHER

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 TER

Après l'article 18 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 4433-4-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La collectivité territoriale de Martinique et la collectivité territoriale de Guyane, le Département de Mayotte, les conseils régionaux de Guadeloupe et de La Réunion peuvent adresser au Gouvernement des propositions en vue de discussions relatives à la gestion des biens publics et des biens communs dans les aires mentionnées au premier alinéa. Le Gouvernement tient compte de ces propositions. »

II. – L'article L. 951-2 du code rural et de la pêche maritime est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Ils contribuent également à la production d'une expertise sur la gestion et l'évaluation des ressources halieutiques dans leurs bassins d'implantations au sein des organisations régionales et internationales compétentes. »

**OBJET**

Le présent amendement vise à valoriser, dans le cadre des discussions régionales, l'expertise développer par les territoires d'outre-mer et des organismes de droit privé chargés d'une mission de service public en matière de gestion des ressources halieutiques.

En effet, les mesures prises pour optimiser l'exploitation des ressources et mettre en adéquation les prélèvements et les capacités de régénération des espèces portent sur :

- les tailles de capture (maillage, taille réglementaire, protection des nourriceries, ...) ;



- les quantités capturées, soit directement par une régulation des prises (taux admissibles de capture ou TAC et quotas), soit indirectement par une régulation des moyens de capture (nombre d'entreprises de pêche, nombre d'actions de pêche, durée de la pêche, etc.).

Ces mesures requièrent donc de définir un cadre précis pour l'évaluation et la gestion des ressources halieutiques.

Or, les ressources exploitées sur les territoires ultramarins, notamment dans la Caraïbe, sont pour l'essentiel des ressources partagées avec de nombreux autres pays. Il peut s'agir d'espèces dont toutes les phases de leur vie se font en pleine mer ou d'espèces dont la phase larvaire se passe en pleine mer, mais qui une fois recrutées vont rester sur les plateaux insulaires. Dans les deux cas de figure, leur gestion requiert la définition d'une gouvernance qui dépasse le cadre national.

La nécessité d'adopter une approche supranationale concerne également la collecte des données nécessaires à leur évaluation. En effet, réalisée à l'échelle d'un seul territoire, elle apparaîtrait très coûteuse, en raison du nombre très élevé d'espèces exploitées (près de 200 dans la Caraïbe par ex.) et des quantités concernées relativement faibles.

C'est pourquoi de nombreuses organisations internationales et régionales interviennent pour définir le cadre adéquat à la gestion et à l'évaluation des ressources halieutiques partagées. C'est le cas, par exemple, de la CICTA (Commission Internationale pour la Conservation des Thonidés de l'Atlantique), du CRFM (Caribbean Regional Fisheries Mechanism) et de l'ORP (Organisation régionale des pêches) dans la Caraïbe. Par ailleurs, les pays de la Caraïbe hors territoires de l'UE se rencontrent pour organiser et harmoniser les collectes de données sur la pêche et discuter de la nécessaire coordination de leur réglementation. Ces démarches, qu'elles aient lieu dans la Caraïbe ou dans les autres bassins océaniques d'implantation des territoires ultramarins, sont faites sans les départements d'outre-mer.

Le présent amendement propose donc de remédier à cette situation en veillant à associer les conseils régionaux concernés aux discussions qui traitent de la gestion et de l'évaluation des ressources partagées au sein des organismes internationaux et régionaux des bassins océaniques d'implantation des territoires ultramarins. Il prévoit par ailleurs d'associer à la production de l'expertise développée dans ce cadre les comités régionaux des pêches et les instituts scientifiques de recherche compétents.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	77 rect. bis
----------------	--------------------

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. S. LARCHER, Mme CLAIREAUX, MM. CORNANO, PATIENT, ANTISTE, KARAM, J.  
GILLOT et DESPLAN et Mme HERVIAUX

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 18 QUATER

Alinéa 4

Remplacer les mots :

ou à un éloignement marqué

par les mots :

, à un éloignement marqué, à une faible superficie, à un relief et des climats difficiles et à une dépendance économique,

**OBJET**

Cet amendement vise à prendre en compte l'ensemble des critères reconnus par l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

La situation économique et sociale structurelle des RUP est aggravée par plusieurs facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement.

La mention aux reliefs est particulièrement significative dans le domaine de la pêche car leurs caractéristiques et contraintes particulières ont un impact sur les activités de pêche en cohérence avec le milieu et ces dites contraintes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	31 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. ANTISTE, CORNANO, DESPLAN, J. GILLOT, KARAM et S. LARCHER

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I – Le code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article L. 5611–2 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« ...<sup>o</sup> Les navires de pêche professionnelle exerçant au sein d'une zone économique exclusive d'une région, d'un département d'outre-mer ou d'une collectivité de l'article 74 de la Constitution, et pratiquant le débarquement ou la transformation de la marchandise sur ce territoire. » ;

2<sup>o</sup> Le 4<sup>o</sup> de l'article L. 5611–3 est complété par les mots : « , à l'exception de ceux mentionnés au ...<sup>o</sup> de l'article L. 5611–2 ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

III. – La perte de recettes résultant pour les organismes de sécurité sociale du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**OBJET**

Actuellement, les navires de pêche professionnelle ne peuvent pas bénéficier d'une immatriculation au registre international français. Le présent amendement, afin de soutenir l'économie locale des départements, régions et collectivités d'outre-mer vise à permettre aux navires pratiquant le débarquement et la transformation des marchandises pêchées dans la zone économique exclusive, de pouvoir obtenir une telle immatriculation et ainsi de bénéficier de certaines exonérations, notamment de TVA et de droits de douanes.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	66
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PATIENT, DESPLAN, KARAM, ANTISTE et S. LARCHER, Mme CLAIREAUX,  
M. CORNANO, Mmes HERVIAUX et BONNEFOY, MM. BÉRIT-DÉBAT, CAMANI, FILLEUL, J.C.  
LEROY, MADRELLE, MIQUEL, POHER et ROUX, Mme TOCQUEVILLE  
et les membres du Groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le seizième alinéa du I de l'article 199 undecies B du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La réduction d'impôt prévue au premier alinéa s'applique également aux améliorations foncières permanentes réalisées au titre d'investissements portuaires. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**OBJET**

Cet amendement vise à sécuriser le périmètre d'éligibilité à la défiscalisation outre-mer de certains investissements portuaires réalisés en Outre-mer.

Les activités portuaires suivantes : carénage, manutention, transport maritime, entreposage, etc... sont éligibles à la défiscalisation outre-mer et peuvent être exercées dans ou à partir des enceintes portuaires.

Les investissements réalisés dans le cadre de ces activités éligibles, pour ouvrir droit à la défiscalisation outre-mer, doivent être qualifiés de productifs, c'est-à-dire, selon les dispositions réglementaires du code général des impôts, consister dans des biens corporels neufs, immobilisables et amortissables au sens comptable.

La situation qui pose problème est celle des investissements portuaires rattachables à une des activités citées ci-dessus qui nécessitent la réalisation, préalablement à leur

édification, d' » améliorations foncières permanentes », c'est-à-dire de travaux d'ampleur significative consistant, par exemple, à creuser ou à modifier le terrain d'assise de ces projets, voire une partie du littoral portuaire.

Or, les « améliorations foncières permanentes » ne sont pas considérées par l'administration fiscale comme des investissements productifs, faute de pouvoir être comptablement amorties.

En conséquence, si l'investissement final reste éligible (bassin de carénage, quai, par exemple), les dépenses nécessaires à l'édification de ce type d'investissement qui ont la nature « d'amélioration foncière permanente » sont rejetées de la base de calcul de la défiscalisation.

Dès lors, dans la mesure où ces travaux constituent très souvent l'essentiel du prix de revient des investissements concernés, les textes réglementaires et l'analyse de l'administration fiscale ont pour effet de vider de son sens l'éligibilité de principe prévue pour ces investissements en réduisant de fait, très fortement, l'avantage fiscal.

Cet amendement prévoit une éligibilité explicite de ces « améliorations foncières permanentes » à la défiscalisation outre-mer quand elles sont réalisées pour la construction d'investissements portuaires éligibles.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	67
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PATIENT, DESPLAN, KARAM, ANTISTE et S. LARCHER, Mme CLAIREAUX,  
M. CORNANO, Mmes HERVIAUX et BONNEFOY, MM. BÉRIT-DÉBAT, CAMANI, FILLEUL, J.C.  
LEROY, MADRELLE, MIQUEL, POHER et ROUX, Mme TOCQUEVILLE  
et les membres du Groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le cinquième alinéa du I de l'article 217 undecies du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« La déduction prévue au premier alinéa s'applique aux améliorations foncières permanentes réalisées au titre d'investissements portuaires. »

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**OBJET**

Cet amendement vise à sécuriser le périmètre d'éligibilité à la défiscalisation outre-mer de certains investissements portuaires réalisés en Outre-mer.

Les activités portuaires suivantes : carénage, manutention, transport maritime, entreposage, etc... sont éligibles à la défiscalisation outre-mer et peuvent être exercées dans ou à partir des enceintes portuaires.

Les investissements réalisés dans le cadre de ces activités éligibles, pour ouvrir droit à la défiscalisation outre-mer, doivent être qualifiés de productifs, c'est-à-dire, selon les dispositions réglementaires du code général des impôts, consister dans des biens corporels neufs, immobilisables et amortissables au sens comptable.

La situation qui pose problème est celle des investissements portuaires rattachables à une des activités citées ci-dessus qui nécessitent la réalisation, préalablement à leur

édification, d' » améliorations foncières permanentes », c'est-à-dire de travaux d'ampleur significative consistant, par exemple, à creuser ou à modifier le terrain d'assise de ces projets, voire une partie du littoral portuaire.

Or, les « améliorations foncières permanentes » ne sont pas considérées par l'administration fiscale comme des investissements productifs, faute de pouvoir être comptablement amorties.

En conséquence, si l'investissement final reste éligible (bassin de carénage, quai, par exemple), les dépenses nécessaires à l'édification de ce type d'investissement qui ont la nature « d'amélioration foncière permanente » sont rejetées de la base de calcul de la défiscalisation.

Dès lors, dans la mesure où ces travaux constituent très souvent l'essentiel du prix de revient des investissements concernés, les textes réglementaires et l'analyse de l'administration fiscale ont pour effet de vider de son sens l'éligibilité de principe prévue pour ces investissements en réduisant de fait, très fortement, l'avantage fiscal.

Cet amendement prévoit une éligibilité explicite de ces « améliorations foncières permanentes » à la défiscalisation outre-mer quand elles sont réalisées pour la construction d'investissements portuaires éligibles.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	68
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. PATIENT, DESPLAN, KARAM, ANTISTE et S. LARCHER, Mme CLAIREAUX,  
M. CORNANO, Mmes HERVIAUX et BONNEFOY, MM. BÉRIT-DÉBAT, CAMANI, FILLEUL, J.C.  
LEROY, MADRELLE, MIQUEL, POHER et ROUX, Mme TOCQUEVILLE  
et les membres du Groupe socialiste et républicain

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Défavorable
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Après le troisième alinéa du 1. du I de l'article 244 quater W du code général des impôts, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le crédit d'impôt prévu au premier alinéa s'applique également aux améliorations foncières permanentes réalisées au titre d'investissements portuaires. »

II. – Le I ne s'applique qu'aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

III. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**OBJET**

Cet amendement vise à sécuriser le périmètre d'éligibilité au crédit d'impôt outre-mer de certains investissements portuaires réalisés en Outre-mer.

Les activités portuaires suivantes : carénage, manutention, transport maritime, entreposage, etc... sont éligibles au crédit d'impôt outre-mer et peuvent être exercées dans ou à partir des enceintes portuaires.

Les investissements réalisés dans le cadre de ces activités éligibles, pour ouvrir droit au crédit d'impôt outre-mer, doivent être qualifiés de productifs, c'est-à-dire, selon les dispositions réglementaires du code général des impôts, consister dans des biens corporels neufs, immobilisables et amortissables au sens comptable.



La situation qui pose problème est celle des investissements portuaires rattachables à une des activités citées ci-dessus qui nécessitent la réalisation, préalablement à leur édification, d' » améliorations foncières permanentes », c'est-à-dire de travaux d'ampleur significative consistant, par exemple, à creuser ou à modifier le terrain d'assise de ces projets, voire une partie du littoral portuaire.

Or, les « améliorations foncières permanentes » ne sont pas considérées par l'administration fiscale comme des investissements productifs, faute de pouvoir être comptablement amorties.

En conséquence, si l'investissement final reste éligible (bassin de carénage, quai, par exemple), les dépenses nécessaires à l'édification de ce type d'investissement qui ont la nature « d'amélioration foncière permanente » sont rejetées de la base de calcul du crédit d'impôt.

Dès lors, dans la mesure où ces travaux constituent très souvent l'essentiel du prix de revient des investissements concernés, les textes réglementaires et l'analyse de l'administration fiscale ont pour effet de vider de son sens l'éligibilité de principe prévue pour ces investissements en réduisant de fait, très fortement, l'avantage fiscal.

Cet amendement prévoit une éligibilité explicite de ces « améliorations foncières permanentes » au crédit d'impôt outre-mer quand elles sont réalisées pour la construction d'investissements portuaires éligibles.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	32 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. ANTISTE, CORNANO, DESPLAN, KARAM et J. GILLOT, Mme CLAIREAUX et M. S. LARCHER

<b>C</b>	Avis du Gouvernement
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le 2<sup>o</sup> du II de l'article 262 du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« – les bateaux de plaisance utilisés à des fins de voyages d'agrément dans les départements et régions d'outre-mer et dans les collectivités de l'article 74 de la Constitution ; ».

II. – La perte de recettes résultant pour l'État du I est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**OBJET**

Suite à la décision de la Cour de justice européenne de l'Union européenne Bacino Charter Compagny SA du 22 décembre 2010, la France avait supprimé l'exonération de TVA s'appliquant aux contrats de location et d'affrètement à des fins de voyages d'agrément sur tous les navires de plaisance, afin de se mettre en conformité avec le droit européen.

Or, au sens de l'article 6 de la directive TVA 2006/112/CE du 28 novembre 2006, les régions et départements d'outre-mer, ainsi que les collectivités de l'article 74 de la Constitution, ne font pas partie du territoire de l'Union européenne. La législation de l'UE harmonisée en matière de TVA n'est donc pas applicable dans les DOM, et les autorités nationales ou locales ont pleine compétence pour taxer le chiffre d'affaires des entreprises, sous réserve de respecter les principes généraux des Traités, et en particulier l'absence de mesures discriminatoires entre les produits et services locaux et les produits et services provenant d'autres endroits de l'Union européenne.

Il n'y a donc aucune obligation européenne, sur ces territoires, à mettre fin à l'exonération de TVA dont pouvaient bénéficier ces contrats.

Il est essentiel de rappeler que l'activité des navires de plaisance dans l'arc Caraïbe est une activité touristique à très forte valeur ajoutée. Dans le cadre de la concurrence acharnée que se livrent les îles pour les attirer, tous ces navires sont considérés depuis plus d'une vingtaine d'années comme des territoires d'exportation :

- Il convient de reconnaître et d'admettre que ces navires sont totalement libres de leurs destinations. Dès lors il est clair qu'ils sont naturellement attirés par celles d'entre elles qui sont dotées d'une fiscalité avantageuse. ;
- Toutes les îles concurrentes appliquent la détaxe à la plaisance dès l'arrivée et jusqu'au départ des bateaux afin de les encourager à rester le plus longtemps possible sur place sachant pertinemment que leurs séjours ne manquent jamais d'apporter des bénéfices économiques (et donc d'emploi) collatéraux ainsi que des taxes considérables ;
- La plupart des îles de l'arc Caribéen sont des États Indépendants; géographiquement elles ne sont pas en Europe et elles disposent de législations qui sont bien évidemment différentes de celles de l'Europe.
- La limite des eaux territoriales de la Martinique est à 12 milles nautiques et de par la proximité des îles voisines, un navire quittant la Martinique se trouve quasiment immédiatement soit dans les eaux internationales soit dans les eaux de l'île suivante.
- Le contexte est très différent de celui de la Côte-d'Azur dont l'attrait est mondialement reconnu. De surcroît, contrairement à la Martinique, elle n'est pas soumise à la concurrence de destinations en détaxe proches de ses eaux.

Par conséquent, cette suppression de l'exonération de la TVA a eu des conséquences néfastes et désastreuses pour le tourisme et l'économie ultramarine. Ainsi, de nombreux départs de charters de Martinique et de Guadeloupe ont déjà été annulés (8 partenaires ont ainsi annulé leur publicité pour un départ des Dom en 2015) et on assiste à une contraction de plus en plus forte de l'économie locale avec la réduction de toutes les taxes et charges habituellement collectées par les instances de l'État,

Face à ce constat, le présent amendement vise à remettre en place cette exonération de TVA.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	34 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. ANTISTE, CORNANO, DESPLAN, J. GILLOT, KARAM et S. LARCHER

<b>C</b>	Demande de retrait
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport relatif à l'adaptation de la réglementation de la pêche et de l'aquaculture aux conditions géographiques, climatiques, culturelles et économiques du milieu tropical ou insulaire qui caractérisent ces territoires.

Le Gouvernement remet également au Parlement, dans ce même délai, un rapport relatif aux conditions de travail et de sécurité des pêcheurs des régions et départements d'outre-mer, ainsi que des collectivités de l'article 74 de la Constitution.

OBJET

Nous savons tous que la politique commune de la pêche est l'une des politiques les plus intégrées de l'Union européenne puisqu'elle est même, pour partie, une compétence exclusive de l'Union. Il n'est nullement question pour moi de la remettre en cause. Cependant, cette réglementation conçue pour l'ensemble des zones de pêche de l'Union européenne est inadaptée aux régions ultrapériphériques, nos territoires d'outre-mer se caractérisant par leurs insularités et leurs conditions climatiques et économiques particulières. Il s'agit notamment de trouver des solutions pour permettre aux pêcheurs d'exercer au mieux leur activité dans les conditions actuelles imposées par la réglementation.

Plusieurs dispositifs sont pénalisant pour nos pêcheurs ultramarins, et démontrent clairement qu'il y a une articulation difficile et parfois contradictoire entre la réglementation et la réalité de leur métier comme, par exemple, l'inadaptabilité entre la législation nationale sur la durée du travail et la législation européenne sur les temps de marée, c'est-à-dire de pêche en mer. En effet, la réglementation dans les DOM est rendue plus complexe encore par le fait que l'accord collectif du 28 mars 2001 sur la pêche artisanale et l'armement coopératif - qui permet de comptabiliser le temps de travail en jours de pêche plutôt qu'en heures de travail - ne s'applique pas à l'Outre-mer. Il y a une

exception pour Mayotte, puisque la loi de départementalisation du 07 Décembre 2010 a prévu explicitement que le décompte par jours s'appliquerait à Mayotte, même à défaut d'accord collectif. Mais ce régime n'a pas encore été étendu aux autres départements. Pire, les différents niveaux de réglementation atteignent une telle complexité qu'il est impossible de s'y retrouver. Cela crée une insécurité juridique et, plus encore, des tensions inutiles.

Ainsi, en raison de pratiques de pêche en outre-mer sensiblement différentes des pratiques hexagonales, une étude approfondie des possibilités d'adaptation serait bénéfique pour identifier les blocages et permettre aux pêcheurs de faire face à la concurrence tout en maintenant le juste équilibre entre le développement économique et les exigences sécuritaires. De plus, si l'aquaculture marine est considérée aux niveaux national et européen, comme une activité économique à fort potentiel, elle peine cependant à émerger dans les territoires d'outre-mer, malgré les efforts des acteurs concernés. Il serait donc utile d'identifier les freins au développement, qu'ils soient réglementaires ou économiques.

C'est pourquoi le présent amendement a pour objet la rédaction de deux rapports visant à mieux comprendre les spécificités de ces territoires :

- Le premier vise à réfléchir à l'adaptation de la réglementation de la pêche aux spécificités de ces territoires.
- Le second est relatif aux conditions de travail des pêcheurs sur ces territoires.



PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	80 rect. bis
----	--------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 431, 430, 428)

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. S. LARCHER, CORNANO, PATIENT, ANTISTE, KARAM, J. GILLOT et DESPLAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans un délai de douze mois après la promulgation de la loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur la structuration et le développement des activités aquacoles dans les départements d'outre-mer, dans lequel il aborde la carence de formation d'aquaculteur dans les départements d'outre-mer.

**OBJET**

Il n'existe pas de brevet de cultures marines en Martinique et en Guadeloupe. Aussi, pour s'affilier à l'ENIM, les aquaculteurs doivent-ils repasser par une école de pêche. Il faudrait imaginer une passerelle sans les contraindre à une nouvelle formation, très différente de leur cœur de métier.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	96 rect.
----------------	-------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. ARNELL, AMIEL, BARBIER, BERTRAND, CASTELLI, COLLIN, COLLOMBAT, ESNOL,  
FORTASSIN, GUÉRINI et HUE, Mmes JOUVE, LABORDE et MALHERBE et MM. MÉZARD,  
REQUIER et VALL

<b>C</b>	Sagesse
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi, un rapport sur les adaptations nécessaires pour développer l'attractivité des ports de plaisance situés dans les départements et régions d'outre-mer exposés à la concurrence croissante des territoires alentours. Il précise notamment les dispositions fiscales, administratives et douanières à même de favoriser le développement du tourisme de plaisance dans ces collectivités.

**OBJET**

Cet amendement, qui a déjà fait l'objet d'un dépôt à l'Assemblée nationale, aborde une problématique cruciale pour les territoires ultramarins et mérite à ce titre d'être de nouveau présenté au Sénat.

La plaisance constitue dans les Outre-mer un levier de développement économique considérable du fait des atouts touristiques et du caractère archipélique de leurs territoires. Les plaisanciers bénéficient ainsi d'infrastructures terrestres sécurisées et de qualité.

Par ailleurs, la conformité des équipements, du matériel et des carburants avec les normes européennes apparaît comme un atout majeur des territoires ultramarins.

Néanmoins, le poids des procédures administratives, de la fiscalité et de certaines autres charges affaiblit de manière croissante leur compétitivité hors-coûts, à tel point que de nombreux ports de plaisance ultramarins ont perdu ces dernières années des parts de marché importantes au profit des destinations voisines. En effet, ces dernières présentent des contextes fiscaux plus favorables et un coût du travail bien inférieur à celui observé dans les Outre-mer. Cette situation menace de façon croissante le compétitivité du secteur et met en péril de nombreux emplois.

Le présent amendement propose donc que soit élaboré un rapport sur les mesures à prendre pour renforcer l'attractivité des ports de plaisance ultramarins dans le contexte de cette concurrence croissante des îles voisines. Il doit préciser les adaptations administratives, fiscales et douanières pour rendre les destinations d'outre-mer plus attractives pour les plaisanciers.

Plus spécifiquement, il est attendu que soient envisagés les aménagements suivants :

- l'exonération de la TVA pour les contrats de location et d'affrètement à des fins de voyages ;
- l'alignement des taux d'octroi de mer pour l'importation de navires de plaisance ;
- la simplification des démarches administratives pour le paiement de la TVA ;
- l'application du droit à exporter, sous contrôle de douane, le carburant à destination des navires de plaisance à la condition de quitter le territoire sous 24 heures ;
- l'extension du principe d'exportation du savoir-faire hors TVA, sans déclaration douanière, à la plaisance privée en admission temporaire au même titre que les navires de plaisance avec un registre de commerce ;
- la réduction de la durée d'exploitation minimum des navires de charter ou de location dans le cadre de la  
défiscalisation des investissements ;
- l'extension du périmètre des secteurs éligibles au dispositif de zone franche d'activité à la plaisance.

Compte-tenu de la situation très dégradée du secteur dans certains territoires, ce rapport devrait déterminer si, sur le plan des finances publiques, l'effet volume, c'est-à-dire l'augmentation des recettes liées à l'arrivée de nouveaux plaisanciers et aux gains de parts de marché, l'emporte sur l'effet prix, c'est-à-dire les pertes inhérentes à la réduction des divers impôts et taxes. Il devrait également évaluer l'effet multiplicateur de ces mesures sur l'économie locale.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	33 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. ANTISTE, CORNANO, DESPLAN, J. GILLOT, KARAM et S. LARCHER

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 18 QUATER

Après l'article 18 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport portant sur l'opportunité de permettre aux personnes détenant un visa Schengen d'accéder aux départements et régions d'outre-mer, ainsi qu'aux collectivités de l'article 74 de la Constitution, sans démarche supplémentaire.

**OBJET**

Actuellement, les touristes qui sont en possession d'un visa Schengen (leur permettant naturellement de visiter la Tour Eiffel, le Château de Versailles, le Mont St Michel, la Corse, voire même le Palais de l'Elysée) se voient refusés l'embarquement à Orly ou Charles de Gaulle dès lors qu'ils souhaitent venir visiter les DOM.

Je tiens à rappeler que le tourisme international dans nos îles concerne plutôt une clientèle haut de gamme (hommes d'affaires et autres ressortissants européens et nord-américains) qui, du fait du développement de la mondialisation, sont de plus en plus en relation d'affaires avec leurs homologues internationaux et décident fréquemment, au dernier moment, d'inviter leurs partenaires (rencontrés sur le sol français) à les suivre en Martinique, comme ils les inviteraient à St Tropez, en Corse ou à Courchevel. Or, aussi étonnant que cela puisse paraître, ceci n'est pas possible.

De ce fait, il est aisé de comprendre que cette situation fâcheuse prive nos îles d'une source de revenus touristiques, ceci au bénéfice des autres îles de la Caraïbe où ils sont accueillis à bras ouverts et beaucoup plus facilement. Par ailleurs, les ressortissants d'un nombre important de pays dans la région des Caraïbes peuvent se rendre sur nos îles sans même être obligés d'avoir un quelconque visa : cette simplification d'accès à nos territoires trouve son sens dans une volonté de développement des échanges commerciaux.

Ainsi, face à une concurrence acharnée que nous font subir les autres îles des Caraïbes qui accueillent toutes des touristes de toutes provenances, nous ne pouvons que constater cette situation singulièrement dommageable à notre activité économique, ce qui est totalement incompréhensible puisque s'aligner sur ces pratiques locales ne coûterait rien dans l'absolu à l'État. Au contraire, cela contribuerait à valoriser notre destination et attirerait une clientèle rassurée par les avantages qui leur seraient offerts (sentiment de sécurité avec les Douanes et la Gendarmerie associée à une offre de santé de qualité reconnue dans toute la région Caraïbe).

Bien que la Martinique et la Guadeloupe ne fassent certes pas partie de l'espace Schengen, rien n'empêche l'État d'autoriser les personnes en possession d'un visa valable pour visiter la France métropolitaine de disposer de fait d'un droit d'accès à nos îles. Au demeurant, des arrivées dans les DOM par voie maritime sont parfaitement acceptées par les services de la Préfecture et les services de l'immigration sont autorisés à faciliter les procédures pour permettre à ces visiteurs de se faire plaisir dans nos îles et à consommer, ce qui est bénéfique à notre économie et au marché de l'emploi.

Pourquoi donc faire deux poids et deux mesures avec les lignes aériennes en provenance d'Europe avec pourtant un visa valable pour l'espace européen ? Les DOM ne font-ils donc pas partie à part entière du territoire national ?

Cette situation étant proprement incompréhensible et étant évident qu'une adaptation est nécessaire, une demande de rapport en ce sens est constituée l'objet de mon amendement.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N°	131
----	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 19

I. – Alinéa 3

Compléter cet alinéa par les mots :

définies par un décret en Conseil d'État

II. – Alinéa 4

Compléter cet alinéa par les mots :

au sens de l'article L. 111-6

**OBJET**

Amendement de précision



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	16 rect.
----------------	-------------

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. COURTEAU, Mme CLAIREAUX et M. CORNANO

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Non soutenu</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre I<sup>er</sup> du livre III du code de l'énergie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Les dispositions particulières aux ouvrages de production d'énergie renouvelable en mer

« Art. L. 315-1. – Sont soumis aux dispositions du présent chapitre les projets d'installations de production d'énergie renouvelable en mer et leurs ouvrages connexes implantés sur le domaine public maritime, sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive.

« Art. L. 315-2. – I. – Lorsque le pétitionnaire en fait la demande, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 sont autorisés par arrêté préfectoral, dénommé "autorisation unique" dans le présent chapitre.

« II. – Cette autorisation unique vaut, lorsqu'elles sont requises :

« 1<sup>o</sup> Autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ou de l'ordonnance n<sup>o</sup> 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;

« 2<sup>o</sup> Approbation de la concession d'utilisation du domaine public maritime requise en application de l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« 3<sup>o</sup> Autorisation au titre de la loi n<sup>o</sup> 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« 4° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« 5° Autorisation spéciale au titre de l'article L. 6352-1 du code des transports ;

« 6° Approbation des ouvrages privés qui empruntent le domaine public au titre de l'article L. 323-11 du présent code.

« L'autorisation unique tient lieu des autorisations, approbations ou dérogations mentionnées au présent II pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre.

« L'article L. 414-4 du code de l'environnement est applicable aux projets faisant l'objet d'une autorisation unique en application du présent chapitre.

« L'autorisation unique délivrée doit être compatible avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévu à l'article L. 219-9 du code de l'environnement.

« Art. L. 315-3. – L'autorisation unique ne peut être accordée que si les prescriptions dont elle est assortie permettent selon les cas :

« – la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts protégés par l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

« – le respect des intérêts visés à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation d'îles artificielles, installations, ouvrages et leurs installations connexes prévues par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« – le respect des conditions de délivrance de la dérogation mentionnées au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation spéciale mentionnée à l'article L. 6352-1 du code de transport ;

« – le respect des conditions techniques mentionnées à l'article L. 323-12 du présent code.

« Sous réserve du présent chapitre, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 restent soumis aux dispositions du code de l'environnement, du code général de la propriété des personnes publiques, du présent code, du code des transports, de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République et des textes pris pour leur application.

« Les prescriptions fixées par l'autorisation unique sont réputées être prises en application de ces législations.

« Art. L. 315-4. – I. – Les conditions d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique sont fixées par décret en Conseil d'État.

« II. – Lorsque la réalisation d'un projet mentionné à l'article L. 315-1 est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques pour obtenir la délivrance de l'autorisation unique, il est procédé à une enquête publique unique régie par le code de l'environnement.

« III. – Toutefois, les projets exclusivement implantés sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive, soumis à étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, font l'objet d'une mise à disposition du public par l'autorité compétente, réalisée dans les conditions prévues aux articles L. 122-1-1 et L. 123-7 du même code.

« Par dérogation au même article L. 122-1-1, les observations du public, déposées uniquement par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité compétente dans un délai maximal de vingt et un jours à compter de la mise à disposition. »

### **OBJET**

Madame la Ministre de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer, chargé des relations internationales sur le climat a rappelé devant le Sénat le 22 janvier dernier, dans le cadre des débats sur le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, qu'il est essentiel d'instituer un cadre juridique préservant l'égalité de traitement entre les porteurs de projets d'énergies marines, que ceux-ci soient envisagés sur le domaine public maritime ou dans la zone économique exclusive.

L'adoption à cette occasion du principe d'une autorisation unique dans la zone économique exclusive (au-delà de 22 km des côtes) applicable aux énergies marines constitue une première avancée qu'il convient de saluer.

Pour autant, il est essentiel de rappeler que les énergies marines implantées sur le domaine public maritime (jusqu'à 22 km des côtes) ne bénéficient pas aujourd'hui d'un véritable régime d'autorisation unique.

En premier lieu, la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises prévoit la création, par voie d'ordonnance, d'un régime d'autorisation unique sur le domaine public maritime pour les installations d'énergies marines et leurs ouvrages connexes. Selon les termes de la loi, le Gouvernement dispose d'un délai de 18 mois à compter de l'adoption de l'habilitation pour adopter cette ordonnance. Or, à ce jour, 4 mois avant l'échéance, celle-ci n'a pas été rédigée et ne le sera probablement pas avant la fin du délai.

En second lieu, l'application de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 (relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement) aux projets d'énergies marines ne permet pas d'établir un cadre juridique approprié et pérenne pour ces projets.

D'une part, il faut souligner qu'outre la procédure de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 dite d' « autorisation unique », trois procédures supplémentaires devraient être mises en œuvre pour ces projets :

celle qui est fixée par le code général de la propriété des personnes publiques pour obtenir la concession d'utilisation du domaine public maritime ;

celle qui est prévue par le code de l'énergie pour obtenir l'approbation du projet d'ouvrage au titre de la réglementation électrique ;

celle qui est relative aux obstacles pour la navigation aérienne.

Cette complexité se trouverait encore accrue pour les projets qui seraient implantés en partie sur le domaine public et en partie dans la zone économique exclusive, puisqu'il faudrait alors coordonner cinq procédures distinctes.

D'autre part, l'application de cette ordonnance ne saurait instituer un cadre juridique pérenne dans la mesure où celle-ci présente un caractère expérimental et cessera d'être applicable en juin 2017.

Les retours d'expérience à l'étranger ont pourtant démontré qu'il est essentiel d'établir un cadre juridique stable et unifié pour permettre une accélération du développement des énergies marines.

Le présent amendement propose en conséquence d'établir dans le code de l'énergie un socle procédural commun à l'ensemble des projets d'énergies marines, afin de parvenir à une harmonisation des différentes procédures quel que soit le lieu d'implantation des projets et ainsi d'assurer une parfaite égalité de traitement entre l'ensemble des porteurs de projets. Il apporte des garanties pour que cette simplification n'emporte pas de régression en termes de protection de l'environnement et précise que les modalités d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique, à adapter selon les espaces concernés, seront définies par décret en Conseil d'Etat.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	28 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. REVET, MAYET, CÉSAR, VASPART, P. LEROY et HOUEL, Mme LAMURE et  
MM. TRILLARD et D. LAURENT

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre I<sup>er</sup> du livre III du code de l'énergie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Les dispositions particulières aux ouvrages de production d'énergie renouvelable en mer

« Art. L. 315-1. – Sont soumis aux dispositions du présent chapitre les projets d'installations de production d'énergie renouvelable en mer et leurs ouvrages connexes implantés sur le domaine public maritime, sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive.

« Art. L. 315-2. – I. – Lorsque le pétitionnaire en fait la demande, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 sont autorisés par arrêté préfectoral, dénommé "autorisation unique" dans le présent chapitre.

« II. – Cette autorisation unique vaut, lorsqu'elles sont requises :

« 1<sup>o</sup> Autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ou de l'ordonnance n<sup>o</sup> 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;

« 2<sup>o</sup> Approbation de la concession d'utilisation du domaine public maritime requise en application de l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« 3<sup>o</sup> Autorisation au titre de la loi n<sup>o</sup> 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;



« 4° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« 5° Autorisation spéciale au titre de l'article L. 6352-1 du code des transports ;

« 6° Approbation des ouvrages privés qui empruntent le domaine public au titre de l'article L. 323-11 du présent code.

« L'autorisation unique tient lieu des autorisations, approbations ou dérogations mentionnées au présent II pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre.

« L'article L. 414-4 du code de l'environnement est applicable aux projets faisant l'objet d'une autorisation unique en application du présent chapitre.

« L'autorisation unique délivrée doit être compatible avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévu à l'article L. 219-9 du code de l'environnement.

« Art. L. 315-3. – L'autorisation unique ne peut être accordée que si les prescriptions dont elle est assortie permettent selon les cas :

« – la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts protégés par l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

« – le respect des intérêts visés à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation d'îles artificielles, installations, ouvrages et leurs installations connexes prévues par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« – le respect des conditions de délivrance de la dérogation mentionnées au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation spéciale mentionnée à l'article L. 6352-1 du code de transport ;

« – le respect des conditions techniques mentionnées à l'article L. 323-12 du présent code.

« Sous réserve du présent chapitre, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 restent soumis aux dispositions du code de l'environnement, du code général de la propriété des personnes publiques, du présent code, du code des transports, de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République et des textes pris pour leur application.

« Les prescriptions fixées par l'autorisation unique sont réputées être prises en application de ces législations.

« Art. L. 315-4. – I. – Les conditions d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique sont fixées par décret en Conseil d'État.

« II. – Lorsque la réalisation d'un projet mentionné à l'article L. 315-1 est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques pour obtenir la délivrance de l'autorisation unique, il est procédé à une enquête publique unique régie par le code de l'environnement.

« III. – Toutefois, les projets exclusivement implantés sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive, soumis à étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, font l'objet d'une mise à disposition du public par l'autorité compétente, réalisée dans les conditions prévues aux articles L. 122-1-1 et L. 123-7 du même code.

« Par dérogation au même article L. 122-1-1, les observations du public, déposées uniquement par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité compétente dans un délai maximal de vingt et un jours à compter de la mise à disposition. »

### **OBJET**

Madame la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a rappelé devant le Sénat le 22 janvier dernier, dans le cadre des débats sur le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, qu'il est essentiel d'instituer un cadre juridique préservant l'égalité de traitement entre les porteurs de projets d'énergies marines, que ceux-ci soient envisagés sur le domaine public maritime ou dans la zone économique exclusive.

L'adoption à cette occasion du principe d'une autorisation unique dans la zone économique exclusive (au-delà de 22 km des côtes) applicable aux énergies marines constitue une première avancée qu'il convient de saluer.

Pour autant, il est essentiel de rappeler que les énergies marines implantées sur le domaine public maritime (jusqu'à 22 km des côtes) ne bénéficient pas aujourd'hui d'un véritable régime d'autorisation unique.

Les retours d'expérience à l'étranger ont pourtant démontré qu'il est essentiel d'établir un cadre juridique stable et unifié pour permettre une accélération du développement des énergies marines.

Le présent amendement propose en conséquence d'établir dans le code de l'énergie un socle procédural commun à l'ensemble des projets d'énergies marines, afin de parvenir à une harmonisation des différentes procédures quel que soit le lieu d'implantation des projets et ainsi d'assurer une parfaite égalité de traitement entre l'ensemble des porteurs de projets. Il apporte des garanties pour que cette simplification n'emporte pas de régression en termes de protection de l'environnement et précise que les modalités d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique, à adapter selon les espaces concernés, seront définies par décret en Conseil d'Etat.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	62
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre I<sup>er</sup> du livre III du code de l'énergie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Les dispositions particulières aux ouvrages de production d'énergie renouvelable en mer

« Art. L. 315-1. – Sont soumis aux dispositions du présent chapitre les projets d'installations de production d'énergie renouvelable en mer et leurs ouvrages connexes implantés sur le domaine public maritime, sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive.

« Art. L. 315-2. – I. – Lorsque le pétitionnaire en fait la demande, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 sont autorisés par arrêté préfectoral, dénommé "autorisation unique" dans le présent chapitre.

« II. – Cette autorisation unique vaut, lorsqu'elles sont requises :

« 1<sup>o</sup> Autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ou de l'ordonnance n<sup>o</sup> 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;

« 2<sup>o</sup> Approbation de la concession d'utilisation du domaine public maritime requise en application de l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« 3<sup>o</sup> Autorisation au titre de la loi n<sup>o</sup> 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« 4° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« 5° Autorisation spéciale au titre de l'article L. 6352-1 du code des transports ;

« 6° Approbation des ouvrages privés qui empruntent le domaine public au titre de l'article L. 323-11 du présent code.

« L'autorisation unique tient lieu des autorisations, approbations ou dérogations mentionnées au présent II pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre.

« L'article L. 414-4 du code de l'environnement est applicable aux projets faisant l'objet d'une autorisation unique en application du présent chapitre.

« L'autorisation unique délivrée doit être compatible avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévu à l'article L. 219-9 du code de l'environnement.

« Art. L. 315-3. – L'autorisation unique ne peut être accordée que si les prescriptions dont elle est assortie permettent selon les cas :

« – la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts protégés par l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

« – le respect des intérêts visés à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation d'îles artificielles, installations, ouvrages et leurs installations connexes prévues par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« – le respect des conditions de délivrance de la dérogation mentionnées au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation spéciale mentionnée à l'article L. 6352-1 du code de transport ;

« – le respect des conditions techniques mentionnées à l'article L. 323-12 du présent code.

« Sous réserve du présent chapitre, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 restent soumis aux dispositions du code de l'environnement, du code général de la propriété des personnes publiques, du présent code, du code des transports, de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République et des textes pris pour leur application.

« Les prescriptions fixées par l'autorisation unique sont réputées être prises en application de ces législations.

« Art. L. 315-4. – I. – Les conditions d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique sont fixées par décret en Conseil d'État.

« II. – Lorsque la réalisation d'un projet mentionné à l'article L. 315-1 est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques pour obtenir la délivrance de l'autorisation unique, il est procédé à une enquête publique unique régie par le code de l'environnement.

« III. – Toutefois, les projets exclusivement implantés sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive, soumis à étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, font l'objet d'une mise à disposition du public par l'autorité compétente, réalisée dans les conditions prévues aux articles L. 122-1-1 et L. 123-7 du même code.

« Par dérogation au même article L. 122-1-1, les observations du public, déposées uniquement par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité compétente dans un délai maximal de vingt et un jours à compter de la mise à disposition. »

### OBJET

Madame la Ministre de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, chargée des Relations internationales sur le climat, a rappelé devant le Sénat le 22 janvier dernier, dans le cadre des débats sur le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, qu'il est essentiel d'instituer un cadre juridique préservant l'égalité de traitement entre les porteurs de projets d'énergies marines, que ceux-ci soient envisagés sur le domaine public maritime ou dans la zone économique exclusive.

L'adoption à cette occasion du principe d'une autorisation unique dans la zone économique exclusive (au-delà de 22 km des côtes) applicable aux énergies marines constitue une première avancée qu'il convient de saluer.

Pour autant, il est essentiel de rappeler que les énergies marines implantées sur le domaine public maritime (jusqu'à 22 km des côtes) ne bénéficient pas aujourd'hui d'un véritable régime d'autorisation unique.

En premier lieu, la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises prévoit la création, par voie d'ordonnance, d'un régime d'autorisation unique sur le domaine public maritime pour les installations d'énergies marines et leurs ouvrages connexes. Selon les termes de la loi, le Gouvernement dispose d'un délai de 18 mois à compter de l'adoption de l'habilitation pour adopter cette ordonnance. Or, à ce jour, 4 mois avant l'échéance, celle-ci n'a pas été rédigée et ne le sera probablement pas avant la fin du délai.

En second lieu, l'application de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 (relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement) aux projets d'énergies marines ne permet pas d'établir un cadre juridique approprié et pérenne pour ces projets.

D'une part, il faut souligner qu'outre la procédure de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 dite d'« autorisation unique », trois procédures supplémentaires devraient être mises en œuvre pour ces projets :

- celle qui est fixée par le code général de la propriété des personnes publiques pour obtenir la concession d'utilisation du domaine public maritime ;

- celle qui est prévue par le code de l'énergie pour obtenir l'approbation du projet d'ouvrage au titre de la réglementation électrique ;
- celle qui est relative aux obstacles pour la navigation aérienne.

Cette complexité se trouverait encore accrue pour les projets qui seraient implantés en partie sur le domaine public et en partie dans la zone économique exclusive, puisqu'il faudrait alors coordonner cinq procédures distinctes.

D'autre part, l'application de cette ordonnance ne saurait instituer un cadre juridique pérenne dans la mesure où celle-ci présente un caractère expérimental et cessera d'être applicable en juin 2017.

Les retours d'expérience à l'étranger ont pourtant démontré qu'il est essentiel d'établir un cadre juridique stable et unifié pour permettre une accélération du développement des énergies marines.

Le présent amendement propose en conséquence d'établir dans le code de l'énergie un socle procédural commun à l'ensemble des projets d'énergies marines, afin de parvenir à une harmonisation des différentes procédures quel que soit le lieu d'implantation des projets et ainsi d'assurer une parfaite égalité de traitement entre l'ensemble des porteurs de projets. Il apporte des garanties pour que cette simplification n'emporte pas de régression en termes de protection de l'environnement et précise que les modalités d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique, à adapter selon les espaces concernés, seront définies par décret en Conseil d'État.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	84
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mme BILLON, M. CANEVET et Mme JOUANNO

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Non soutenu</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre I<sup>er</sup> du livre III du code de l'énergie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Les dispositions particulières aux ouvrages de production d'énergie renouvelable en mer

« Art. L. 315-1. – Sont soumis aux dispositions du présent chapitre les projets d'installations de production d'énergie renouvelable en mer et leurs ouvrages connexes implantés sur le domaine public maritime, sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive.

« Art. L. 315-2. – I. – Lorsque le pétitionnaire en fait la demande, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 sont autorisés par arrêté préfectoral, dénommé "autorisation unique" dans le présent chapitre.

« II. – Cette autorisation unique vaut, lorsqu'elles sont requises :

« 1<sup>o</sup> Autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ou de l'ordonnance n<sup>o</sup> 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;

« 2<sup>o</sup> Approbation de la concession d'utilisation du domaine public maritime requise en application de l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« 3<sup>o</sup> Autorisation au titre de la loi n<sup>o</sup> 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« 4° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« 5° Autorisation spéciale au titre de l'article L. 6352-1 du code des transports ;

« 6° Approbation des ouvrages privés qui empruntent le domaine public au titre de l'article L. 323-11 du présent code.

« L'autorisation unique tient lieu des autorisations, approbations ou dérogations mentionnées au présent II pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre.

« L'article L. 414-4 du code de l'environnement est applicable aux projets faisant l'objet d'une autorisation unique en application du présent chapitre.

« L'autorisation unique délivrée doit être compatible avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévu à l'article L. 219-9 du code de l'environnement.

« Art. L. 315-3. – L'autorisation unique ne peut être accordée que si les prescriptions dont elle est assortie permettent selon les cas :

« – la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts protégés par l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

« – le respect des intérêts visés à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation d'îles artificielles, installations, ouvrages et leurs installations connexes prévues par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« – le respect des conditions de délivrance de la dérogation mentionnées au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation spéciale mentionnée à l'article L. 6352-1 du code de transport ;

« – le respect des conditions techniques mentionnées à l'article L. 323-12 du présent code.

« Sous réserve du présent chapitre, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 restent soumis aux dispositions du code de l'environnement, du code général de la propriété des personnes publiques, du présent code, du code des transports, de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République et des textes pris pour leur application.

« Les prescriptions fixées par l'autorisation unique sont réputées être prises en application de ces législations.

« Art. L. 315-4. – I. – Les conditions d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique sont fixées par décret en Conseil d'État.



« II. – Lorsque la réalisation d'un projet mentionné à l'article L. 315-1 est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques pour obtenir la délivrance de l'autorisation unique, il est procédé à une enquête publique unique régie par le code de l'environnement.

« III. – Toutefois, les projets exclusivement implantés sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive, soumis à étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, font l'objet d'une mise à disposition du public par l'autorité compétente, réalisée dans les conditions prévues aux articles L. 122-1-1 et L. 123-7 du même code.

« Par dérogation au même article L. 122-1-1, les observations du public, déposées uniquement par voie électronique, doivent parvenir à l'autorité compétente dans un délai maximal de vingt et un jours à compter de la mise à disposition. »

### **OBJET**

Madame la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a rappelé devant le Sénat le 22 janvier dernier, dans le cadre des débats sur le projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, qu'il est essentiel d'instituer un cadre juridique préservant l'égalité de traitement entre les porteurs de projets d'énergies marines, que ceux-ci soient envisagés sur le domaine public maritime ou dans la zone économique exclusive.

L'adoption à cette occasion du principe d'une autorisation unique dans la zone économique exclusive (au-delà de 22 km des côtes) applicable aux énergies marines constitue une première avancée qu'il convient de saluer. Pour autant, il est essentiel de rappeler que les énergies marines implantées sur le domaine public maritime (jusqu'à 22 km des côtes) ne bénéficient pas aujourd'hui d'un véritable régime d'autorisation unique.

En premier lieu, la loi n° 2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises prévoit la création, par voie d'ordonnance, d'un régime d'autorisation unique sur le domaine public maritime pour les installations d'énergies marines et leurs ouvrages connexes. Selon les termes de la loi, le Gouvernement dispose d'un délai de 18 mois à compter de l'adoption de l'habilitation pour adopter cette ordonnance. Or, à ce jour, 4 mois avant l'échéance, celle-ci n'a pas été rédigée et ne le sera probablement pas avant la fin du délai.

En second lieu, l'application de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 (relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement) aux projets d'énergies marines ne permet pas d'établir un cadre juridique approprié et pérenne pour ces projets.

D'une part, il faut souligner qu'outre la procédure de l'ordonnance n° 2014-619 du 12 juin 2014 dite d' « autorisation unique », trois procédures supplémentaires devraient être mises en œuvre pour ces projets :

- celle qui est fixée par le code général de la propriété des personnes publiques pour obtenir la concession d'utilisation du domaine public maritime ;
- celle qui est prévue par le code de l'énergie pour obtenir l'approbation du projet d'ouvrage au titre de la réglementation électrique ;

- celle qui est relative aux obstacles pour la navigation aérienne.

Cette complexité se trouverait encore accrue pour les projets qui seraient implantés en partie sur le domaine public et en partie dans la zone économique exclusive, puisqu'il faudrait alors coordonner cinq procédures distinctes.

D'autre part, l'application de cette ordonnance ne saurait instituer un cadre juridique pérenne dans la mesure où celle-ci présente un caractère expérimental et cessera d'être applicable en juin 2017.

Les retours d'expérience à l'étranger ont pourtant démontré qu'il est essentiel d'établir un cadre juridique stable et unifié pour permettre une accélération du développement des énergies marines.

Le présent amendement propose en conséquence d'établir dans le code de l'énergie un socle procédural commun à l'ensemble des projets d'énergies marines, afin de parvenir à une harmonisation des différentes procédures quel que soit le lieu d'implantation des projets et ainsi d'assurer une parfaite égalité de traitement entre l'ensemble des porteurs de projets. Il apporte des garanties pour que cette simplification n'emporte pas de régression en termes de protection de l'environnement et précise que les modalités d'instruction et de délivrance de l'autorisation unique, à adapter selon les espaces concernés, seront définies par décret en Conseil d'Etat.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	97 rect.
----------------	-------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
<b>Retiré</b>	

MM. ARNELL, AMIEL, BARBIER, BERTRAND, CASTELLI, COLLIN, COLLOMBAT, ESNOL,  
FORTASSIN, GUÉRINI et HUE, Mmes JOUVE, LABORDE et MALHERBE et MM. MÉZARD,  
REQUIER et VALL

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre I<sup>er</sup> du livre III du code de l'énergie est complété par un chapitre V ainsi rédigé :

« Chapitre V

« Les dispositions particulières aux ouvrages de production d'énergie renouvelable en mer

« Art. L. 315-1. – Sont soumis aux dispositions du présent chapitre les projets d'installations de production d'énergie renouvelable en mer et leurs ouvrages connexes implantés sur le domaine public maritime, sur le plateau continental ou dans la zone économique exclusive.

« Art. L. 315-2. – I. – Lorsque le pétitionnaire en fait la demande, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 sont autorisés par arrêté préfectoral, dénommé "autorisation unique" dans le présent chapitre.

« II. – Cette autorisation unique vaut, lorsqu'elles sont requises :

« 1<sup>o</sup> Autorisation au titre des articles L. 214-1 à L. 214-6 du code de l'environnement ou de l'ordonnance n<sup>o</sup> 2014-619 du 12 juin 2014 relative à l'expérimentation d'une autorisation unique pour les installations, ouvrages, travaux et activités soumis à autorisation au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement ;

« 2<sup>o</sup> Approbation de la concession d'utilisation du domaine public maritime requise en application de l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« 3° Autorisation au titre de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« 4° Dérogation au titre du 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« 5° Autorisation spéciale au titre de l'article L. 6352-1 du code des transports ;

« 6° Approbation des ouvrages privés qui empruntent le domaine public au titre de l'article L. 323-11 du présent code.

« L'autorisation unique tient lieu des autorisations, approbations ou dérogations mentionnées au présent II pour l'application des autres législations lorsqu'elles sont requises à ce titre.

« L'article L. 414-4 du code de l'environnement est applicable aux projets faisant l'objet d'une autorisation unique en application du présent chapitre.

« L'autorisation unique délivrée doit être compatible avec les objectifs environnementaux du plan d'action pour le milieu marin prévu à l'article L. 219-9 du code de l'environnement.

« Art. L. 315-3. – L'autorisation unique ne peut être accordée que si les prescriptions dont elle est assortie permettent selon les cas :

« – la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts protégés par l'article L. 211-1 du code de l'environnement ;

« – le respect des intérêts visés à l'article L. 2124-1 du code général de la propriété des personnes publiques ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation d'îles artificielles, installations, ouvrages et leurs installations connexes prévues par la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République ;

« – le respect des conditions de délivrance de la dérogation mentionnées au 4° de l'article L. 411-2 du code de l'environnement ;

« – le respect des conditions de délivrance de l'autorisation spéciale mentionnée à l'article L. 6352-1 du code de transport ;

« – le respect des conditions techniques mentionnées à l'article L. 323-12 du présent code.

« Sous réserve du présent chapitre, les projets mentionnés à l'article L. 315-1 restent soumis aux dispositions du code de l'environnement, du code général de la propriété des personnes publiques, du présent code, du code des transports, de la loi n° 76-655 du 16 juillet 1976 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République et des textes pris pour leur application.

« Les prescriptions fixées par l'autorisation unique sont réputées être prises en application de ces législations.

« Art. L. 315-4. – I. – Les conditions d’instruction et de délivrance de l’autorisation unique sont fixées par décret en Conseil d’État.

« II. – Lorsque la réalisation d’un projet mentionné à l’article L. 315-1 est soumise à l’organisation de plusieurs enquêtes publiques pour obtenir la délivrance de l’autorisation unique, il est procédé à une enquête publique unique régie par le code de l’environnement.

« III. – Toutefois, les projets exclusivement implantés sur le plateau continental et dans la zone économique exclusive, soumis à étude d’impact en application de l’article L. 122-1 du code de l’environnement, font l’objet d’une mise à disposition du public par l’autorité compétente, réalisée dans les conditions prévues aux articles L. 122-1-1 et L. 123-7 du même code.

« Par dérogation au même article L. 122-1-1, les observations du public, déposées uniquement par voie électronique, doivent parvenir à l’autorité compétente dans un délai maximal de vingt et un jours à compter de la mise à disposition. »

### **OBJET**

Lors de la première lecture du projet de loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages, le Sénat a adopté le principe d’une autorisation unique applicable pour les projets d’énergies marines implantés dans la zone économique exclusive. Cette mesure ne concerne pas les projets d’énergies marines implantées sur le domaine public maritime.

Dans un objectif de simplification du droit, le présent amendement a pour objet de mettre en place au sein du code de l’énergie une procédure commune à l’ensemble des projets d’énergies marines.

Il permet de garantir l’égalité de traitement entre les porteurs de projets d’énergies marines renouvelables qu’ils soient réalisés sur le domaine public maritime ou dans la zone économique exclusive.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	63
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Après l'article L. 414-5-2 du code de l'environnement, il est inséré un article L. 414-5-... ainsi rédigé :

« Art. L. 414-5-... – À compter de la promulgation de la loi n<sup>o</sup> du pour l'économie bleue, toute nouvelle activité d'extraction minière en mer est interdite dans les sites Natura 2000.

« Les activités d'extraction minière sont également interdites à proximité de ces sites dès lors qu'elles peuvent avoir un impact avéré sur la biodiversité. »

**OBJET**

Le présent amendement vise à interdire toute nouvelle activité minière au sein d'un site Natura 2000. L'objectif d'un site Natura 2000 est de préserver la faune et la flore, ce qui est incompatible avec la présence d'activités extractives, fortement perturbatrices des milieux, notamment lorsqu'il s'agit d'un milieu marin.

Renvoyer le vote d'une telle disposition lors d'un hypothétique débat sur la réforme du code minier est dilatoire dès lors que l'objectif de la disposition n'est pas tant de réglementer les activités minières que de préserver les ressources halieutiques, fortement perturbées par les projets miniers.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	64
----------------	----

7 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. DANTEC, LABBÉ  
et les membres du Groupe écologiste

<b>C</b>	Sagesse du Sénat
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Après l'article 19

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, le rejet en mer de boues de dragage polluées est interdit. Une filière de traitement de boue et de récupération des macro-déchets associés est mise en place.

**OBJET**

Le dragage et le rejet de boues et sédiments pollués conduisent à disperser des substances polluées accumulées durant des années et/ou à rejeter des blocs vaseux qui étouffent des habitats et espèces sous-marines.

On estime le volume de sédiments dragués chaque année à environ 50 millions de m<sup>3</sup>, dont 95 % sont immergés, et seulement 5 % sont gérés à terre.

Cet amendement vise donc à interdire ces opérations néfastes pour l'environnement, et à mettre en place une véritable filière de valorisation des sédiments marins de dragage, puis d'élimination des boues de dragage, conformément aux engagements pris lors de la conférence environnementale de 2013 (dont la mise en place de schémas d'orientation territorialisés pour ces activités – engagement 35b), et lors du Grenelle de la Mer en 2009 (COMOP 11 et engagement 29a).



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	156 rect.
----------------	--------------

23 MARS 2016

**S O U S - A M E N D E M E N T**

à l'amendement n<sup>o</sup> 64 de M. DANTECet les membres du Groupe  
écologiste  
présenté par  
M. REVET

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19

Amendement n<sup>o</sup> 64, alinéa 3

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les seuils au-delà desquels les sédiments ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire.

**OBJET**

L'amendement 64 proposant l'interdiction de l'immersion des "boues de dragage" polluées ne fixe aucune référence ni seuil pour une interdiction, ce qui impliquerait que la moindre pollution, même naturelle, interdirait les immersions en mer. Il importe de minimiser les volumes concernés, les dragages d'entretien représentent chaque année environ 35 millions de m<sup>3</sup> pour l'ensemble des ports français, nécessitant donc de vastes espaces de stockage conduisant à la destruction d'espaces naturels dans les estuaires et provoquant des déséquilibres hydro-sédimentaires qui se traduiraient par l'érosion des berges et des vasières, et ce d'autant plus que les filières de valorisation à terre sont encore embryonnaires, sinon inexistantes. Il est donc proposé de limiter les volumes concernés par la détermination, d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2020, de seuils en-deçà desquels les sédiments de dragage sont considérés comme environnementalement neutres, et dont l'immersion reste donc autorisée.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	127
----------------	-----

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 19 BIS A

Remplacer les mots :

leur généralisation à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025

par les mots :

l'implantation, sur les ports du réseau central RTE-T, d'une part, d'un nombre approprié de bornes d'alimentation électrique à quai, si cette implantation est économiquement soutenable, notamment au regard du gain environnemental attendu, et d'autre part, de points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié, au plus tard le 31 décembre 2025

**OBJET**

S'il est en effet important de donner une visibilité aux armateurs et tout à fait primordial de déployer des infrastructures pour carburant alternatifs, l'idée d'une "généralisation" à un horizon donné semble difficilement envisageable et semble aller très au-delà de la directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La directive 2014/94/UE du 22 octobre 2014 fixe des exigences minimales qui doivent être mises en œuvre dans des cadres d'action nationaux, exigés par la Commission pour novembre 2016. La directive 2014/94/UE prévoit certaines échéances (au plus tard le 31 décembre 2025) mais celles-ci ne s'appliquent qu'à des équipements partiels et en aucun cas à leur généralisation. Ainsi, pour ce qui concerne le GNL (article 6 §1), une infrastructure terrestre n'est pas toujours indispensable ; les solutions d'avitaillement mises en place doivent accompagner la montée en puissance du marché (soutage par camion, puis par barge, puis station tampon, etc.). L'installation de bornes d'électricité à quai a vocation à être priorisée, en privilégiant d'abord les quais les plus proches des zones urbanisées. Par ailleurs, la directive 2014/94/UE prévoit que l'implantation de bornes d'électricité à quai se fasse en priorité dans les ports du réseau central RTE-T et au plus tard le 31 décembre 2025, mais précise que ces installations sont conditionnées au fait que la demande existe et que les coûts ne soient pas disproportionnés par rapport aux avantages, y compris environnementaux. Différents projets sont d'ores et déjà en cours dans nos ports. L'implantation de stations d'avitaillement en GNL relève d'investissements privés qui doivent être accompagnés d'un soutien public. Des

investissements ont d'ores et déjà été réalisés et la France encourage dès à présent leur déploiement. Cet amendement propose donc de rendre parfaitement compatible le dispositif législatif avec la directive 2014/94/UE relative au déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	121
----------------	-----

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 19 BIS

Après l'article 19 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article L. 5121-3 est complété par un quatrième alinéa ainsi rédigé :

« L'assureur qui couvre la responsabilité des personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 à l'égard des créances soumises à limitation est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même. » ;

2<sup>o</sup> Au premier alinéa de l'article L. 5121-6, les mots : « le propriétaire ou toute autre personne » sont remplacés par les mots : « une personne » et les mots : « du propriétaire, de cette personne ou de toute autre personne à eux » sont remplacés par les mots : « de cette personne, de son assureur ou de toute autre personne à elle » ;

3<sup>o</sup> À l'article L. 5121-7, les mots : « Lorsque le propriétaire ou une autre » sont remplacés par les mots : « Lorsqu'une » et, après la référence : « L. 5121-2 », sont insérés les mots : « ou son assureur » ;

4<sup>o</sup> À la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 5121-9, les mots : « qu'elle a constitué le fonds ou fourni » sont remplacés par les mots : « que le fonds a été constitué ou qu'ont été fournies » ;

5<sup>o</sup> L'article L. 5121-11 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « le propriétaire d'un navire » sont remplacés par les mots : « une personne mentionnée à l'article L. 5121-2 ou son assureur », les mots : « il est autorisé » sont remplacés par les mots : « cette personne ou l'assureur est autorisée » et les mots : « les lieu et place de son créancier » sont remplacés par les mots : « les lieu et place du créancier » ;

b) Au deuxième alinéa, les mots « du propriétaire » sont remplacés par les mots : « des personnes mentionnées à l'article L. 5121-2 ».

### **OBJET**

La Convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, à laquelle la France est partie, prévoit à son article 1.6 que l'assureur qui couvre les créances soumises à limitation est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité « *dans la même mesure que l'assuré lui-même* » ; il résulte par ailleurs de l'article 11.3 de cette convention que l'assureur peut constituer le fonds de limitation.

Ces dispositions, néanmoins, n'ont pas été transposées dans le Code des transports. Au regard du silence de la loi française, la question s'est posée devant les tribunaux de savoir si l'assureur était en droit de constituer lui-même le fonds de limitation, et, à défaut, s'il était en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité, au cas où le fonds de limitation n'ait pas été constitué par son assuré.

Il importe de clarifier la situation de l'assureur dans un sens conforme à la convention de Londres de 1976, en explicitant que l'assureur peut constituer lui-même le fonds de limitation, solution par ailleurs commode pour l'assuré, et que l'assureur est en droit de bénéficier de la limitation dans la même mesure que son assuré.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N°	132
----	-----

9 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 21

I. – Alinéa 4

Supprimer cet alinéa.

II. – Après l'alinéa 10

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au premier alinéa de l'article L. 512-70, les références : « 1 à 3 » sont remplacées par les références : « 1 et 2 » ;

**OBJET**

Amendement de coordination.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	70 rect.
----------------	-------------

10 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. CANEVET, Mme BILLON, MM. BONNECARRÈRE, ROCHE, LONGEOT, GABOUTY, CADIC et  
CIGIOTTI et Mme GATEL

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
<b>Non soutenu</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22 TER

Après l'article 22 ter

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1<sup>o</sup> L'article L. 141-24 est ainsi modifié :

a) Au premier alinéa, les mots : « peuvent fixer » sont remplacés par le mot : « établissent » ;

b) Le second alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ce chapitre se substitue à la partie du schéma de mise en valeur de la mer existant qui concerne le territoire du schéma de cohérence territoriale. » ;

2<sup>o</sup> L'article L. 141-26 est abrogé.

II. – Le présent article entre en vigueur trois mois après la publication de la présente loi. Toutefois, les dispositions antérieurement applicables continuent de s'appliquer lorsqu'un schéma de cohérence territoriale est en cours d'élaboration ou de révision et que le projet de schéma a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat chargé de la procédure avant la date prévue à la phrase précédente.

**OBJET**

La prise en compte des besoins de développement portuaire dans les documents d'urbanisme est essentielle pour permettre la réussite des ports régionaux.

La loi NOTRe a conforté le rôle de chef de file de la région en matière de développement économique (SRDE) et d'aménagement du territoire (SRADEET) : comme le SCOT, ces deux schémas sont désormais des documents qui s'imposent, dans un rapport de

compatibilité, aux documents d'urbanisme de rang inférieur (Plan Local d'Urbanisme, carte communale, Programme Local de l'Habitat, Plan de Déplacement Urbain, ZAC, lotissements).

Toutefois, il convient d'aller plus loin et rendre effective l'intégration d'un volet relatif au développement portuaire au sein des schémas de cohérence territoriale (SCOT) lorsqu'ils comprennent une ou des communes littorales.

C'est l'objet de ce présent amendement : il vise à rendre obligatoire l'intégration dans les SCOT d'un chapitre relatif à la mise en valeur de la mer dès lors qu'ils comprennent une ou des communes littorales. Ce chapitre a vocation à se substituer à la partie du schéma de mise en valeur de la mer existant qui concerne le territoire du SCOT. Cette disposition est de nature à faciliter la mise en œuvre foncière et urbaine des ports décentralisés.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, rapport 430, 428)

N <sup>o</sup>	157
----------------	-----

23 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22 QUATER

Après l'article 22 quater

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le b) du 1<sup>o</sup> de l'article L. 480-13 du code de l'urbanisme est complété par les mots : « , sauf s'il s'agit d'une construction en bois antérieure au 1er janvier 2010, d'une superficie inférieure à mille mètres carrés, destinée à une exploitation d'agriculture biologique satisfaisant aux exigences ou conditions mentionnées à l'article L. 641-13 du code rural et de la pêche maritime et bénéficiant d'une appellation d'origine protégée définie à l'article L. 641-10 du même code ».

**OBJET**

L'agriculture biologique sous AOP s'appuie parfois sur des pratiques ancestrales qui nécessitent des bâtiments construits à proximité de l'eau. Cet amendement vise à sécuriser juridiquement ces rares bâtiments, afin de permettre à l'agriculture biologique littorale de poursuivre son développement, dans la mesure où elle contribue à une économie maritime durable.

Par conséquent, cet amendement soustrait à l'action en démolition les bâtiments d'exploitation agricole biologique sous AOP, d'une superficie inférieure à 1000 mètres carrés, construits en bois et avant le 1er janvier 2010, dans les espaces remarquables du littoral. Cette date permet de figer définitivement dans le temps la dérogation, tout en s'assurant que les recours pour excès de pouvoir contre les permis de construire soient arrivés au terme de leur procédure. Le cumul de ces critères est extrêmement restrictif afin de ne pas créer d'effet d'aubaine.





PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	146 rect. ter
----	---------------------

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

22 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 22 SEXIES

Après l'article 22 sexies

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

I. – L'article L. 123-6 du code de la consommation est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Pour l'application de l'article L. 121-82-3 à Saint-Barthélemy et Saint-Pierre-et-Miquelon, les mots : "à l'article 38 du règlement UE n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements n° 1184/2006 et n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement n° 104/2000 du Conseil" sont remplacés par les mots : "par les règles applicables en métropole en vertu de l'article 38 du règlement UE n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements n° 1184/2006 et n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement n° 104/2000 du Conseil". »

II. – Le livre VII de la cinquième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Au premier alinéa de l'article L. 5763-1, les références : « L. 5332-1 à L. 5332-7 » sont remplacées par les références : « L. 5332-1 A à L. 5332-8 » ;

2° Au premier alinéa de l'article L. 5773-1, les références : « L. 5332-1 à L. 5332-7 » sont remplacées par les références : « L. 5332-1 A à L. 5332-8 » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 5783-1, les références : « L. 5332-1 à L. 5332-7 » sont remplacées par les références : « L. 5332-1 A à L. 5332-8 ».

III. – A. – Les articles 18 et 22 bis ne sont pas applicables à Saint-Barthélemy.

B. – L'article 12 bis A est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

C. – Les articles 12 et 12 quater ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon.

D. – L'article 12 bis est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

E. – L'article 12 quinquies est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

F. – L'article 12 sexies A est applicable en Nouvelle-Calédonie, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

G. – L'article 12 sexies est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

H. – Les articles 12 octies, 12 nonies, 12 decies, 12 undecies, 12 terdecies sont applicables en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie Française et à Wallis-et-Futuna.

I. – L'article 15 bis n'est pas applicable à Saint Barthelemy et Saint-Pierre-et-Miquelon.

J. – L'article 19 bis A est applicable à Wallis-et-Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

K. – L'article 19 bis est applicable à Wallis-et-Futuna, en Polynésie française uniquement pour les 1° et 4°, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

### **OBJET**

Le présent amendement a pour objet de reprendre, en les codifiant, les extensions à réaliser dans les collectivités d'outre-mer prévues dans la présente proposition de loi. De plus, lorsque le code prévoit déjà que les dispositions modifiées sont applicables dans les collectivités à spécialité législative, il convient de préciser par une disposition flottante que les modifications de ces dispositions seront applicables dans ces collectivités (CE, ass., 9 févr 1990 Commune de Lifou).

Par ailleurs, il convient, pour déterminer si l'extension envisagée est possible, de tenir compte non seulement du statut de pays et territoire d'outre-mer de certaines de ces collectivités mais également des compétences qu'elles exercent en propre. C'est pourquoi certaines extensions initialement prévues ont été supprimées.

Il est prévu par coordination la suppression de l'article 12 quaterdecies prévoyant des extensions incomplètes des articles relatifs à la sûreté portuaire.

En outre, pour certaines collectivités à identité législative, il convient d'exclure expressément l'application des modifications de dispositions qui ne leur sont pas applicables.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	38 rect. bis
----------------	--------------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORNANO, ANTISTE, S. LARCHER, PATIENT, KARAM et DESPLAN et Mme HERVIAUX

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 23

Compléter cet article par une phrase ainsi rédigée :

Il comporte en annexe une évaluation des coûts entraînés par la situation de double insularité.

**OBJET**

Dans la perspective de prise en compte par le droit de la situation de double insularité, il importe d'identifier au préalable l'ensemble des surcoûts engendrés par cette situation.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)  
(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	147
----------------	-----

18 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Adopté</b>	

ARTICLE 23

Compléter cet article par deux paragraphes ainsi rédigés :

II. - Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure relevant du domaine de la loi afin de regrouper, d'ordonner et de mettre à jour les dispositions relatives aux espaces maritimes.

Ces mesures visent à :

1<sup>o</sup> Préciser la définition et la délimitation des espaces maritimes, notamment en ce qui concerne les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive, la zone de protection écologique, la zone de protection halieutique, le plateau continental ;

2<sup>o</sup> Définir les conditions d'exercice de la souveraineté, des droits souverains et de la juridiction en ce qui concerne la navigation et les activités de recherche, d'exploration et d'exploitation, la protection et la préservation du milieu marin et la pose de câbles et de pipelines dans les espaces maritimes mentionnés au 1<sup>o</sup> ;

3<sup>o</sup> Définir les conditions d'exercice du contrôle des personnes physiques ou morales de nationalité française du fait de leurs activités dans les fonds marins constituant la Zone au sens de l'article 1<sup>er</sup> de la convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 et bénéficiant du patronage de l'État, au sens du paragraphe 2 de l'article 153 de ladite convention, aux fins de l'exploration ou de l'exploitation de ses ressources minérales dans le cadre d'un contrat conclu avec l'Autorité internationale des fonds marins ;

4<sup>o</sup> Définir les incriminations et les sanctions pénales relatives aux manquements aux dispositions édictées en vertu des 1<sup>o</sup> à 3<sup>o</sup>, ainsi que la liste des agents compétents pour rechercher et constater les infractions ;

5<sup>o</sup> Prendre les mesures permettant, d'une part, de rendre applicables, avec les adaptations nécessaires, les dispositions mentionnées aux 1<sup>o</sup> à 4<sup>o</sup> en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna et dans les Terres australes et antarctiques françaises, pour celles qui relèvent de la compétence de l'État, et, d'autre part, de procéder aux adaptations nécessaires en ce qui concerne les collectivités régies

par l'article 73 de la Constitution et les collectivités de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin et de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

6° Prendre toutes mesures de cohérence résultant de la mise en œuvre des 1° à 5°.

III. – L'ordonnance prévue au II est prise dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi. Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

### **OBJET**

Le comité interministériel de la mer du 10 juin 2011 avait fait le constat que le dispositif législatif et réglementaire de la France en matière de définition d'espaces maritimes était incomplet, datant largement de la période antérieure à l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en 1982. Les différents textes relatifs aux espaces maritimes ont été rédigés en utilisant une terminologie insuffisamment précise à la fois entre eux et au regard de cette Convention. Une telle situation entraîne une imprécision du droit applicable aux espaces maritimes et ouvre la possibilité d'un risque de pratiques non homogènes. Dans une période de recours de plus en plus fréquent aux dispositions de la Convention de Montego Bay par les services de l'Etat et par diverses parties prenantes, il convient de lui assurer une application efficace, homogène et pertinente. L'ordonnance prendra aussi en compte les différents types de zones de protection et servira en particulier de référence pour l'application de la politique de planification spatiale des espaces maritimes (PEM).

En conséquence, le Gouvernement propose de légiférer par ordonnance pour conférer de la cohérence, de la visibilité et de la solidité à l'affirmation de la souveraineté, des droits souverains et de la juridiction de la France sur les espaces maritimes relevant de sa juridiction nationale, ainsi que sur les ressources naturelles du sol et du sous-sol de ces espaces. Le Gouvernement se propose, dans le même texte, de mettre en place le contrôle des personnes physiques ou morales de nationalité française ayant une activité au-delà de la juridiction nationale, en particulier les entités, bénéficiant du patronage de l'Etat, engagées dans une activité d'exploration des ressources minérales ou leur exploitation dans le cadre d'un contrat passé en application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

L'ordonnance devra aussi intégrer la révision de la Loi n°76-655 relative à la zone économique et à la zone de protection écologique au large des côtes du territoire de la République apportée par la Loi Biodiversité actuellement en discussion au Parlement.

L'article 23 habilite le Gouvernement à cet effet.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	39 rect. bis
----------------	--------------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORNANO, ANTISTE, S. LARCHER, PATIENT, KARAM, COURTEAU et DESPLAN

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 23

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les mesures souhaitables en vue de mettre en œuvre les engagements du VII de l'article 52 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, en vue d'une meilleure qualité de l'air dans les ports.

**OBJET**

Cet amendement vise à la rédaction d'un rapport au Parlement recensant les mesures souhaitables afin d'améliorer la qualité de l'air dans les ports.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	40 rect. bis
----------------	--------------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORNANO, ANTISTE, S. LARCHER, PATIENT, KARAM, COURTEAU, DESPLAN et  
PERCHERON

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 23

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de dix-huit mois à compter de la promulgation de la présente loi, un rapport sur les mesures souhaitables en vue de développer une filière nationale de valorisation et d'élimination des sédiments marins de dragage.

**OBJET**

Le dragage et le rejet de boues et de sédiments pollués dispersent des substances polluées accumulées et à rejeter des blocs vaseux qui étouffent des habitats et espèces sous-marines. Afin de se conformer aux engagements pris lors de la conférence environnementale de 2013, cet amendement vise à la rédaction d'un rapport au Parlement recensant les mesures souhaitables en vue de développer des filières de valorisation des sédiments puis d'élimination des boues de dragage.



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	41 rect. bis
----------------	--------------------

8 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

MM. CORNANO, ANTISTE, S. LARCHER, PATIENT, KARAM, COURTEAU et DESPLAN

<b>C</b>	Sagesse
<b>G</b>	
<b>Retiré</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 23

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport, dans un délai d'un an suivant la promulgation de la loi, visant à évaluer l'impact environnemental et économique sur le littoral et l'écosystème marin des activités d'exploration ou d'exploitation des ressources minérales.

**OBJET**

Alors que les problématiques relatives aux activités d'extraction de sable marin font l'objet de nombreuses interrogations de la part des associations de protection de l'environnement, des élus, des professionnels de la pêche ainsi que des producteurs de granulats, il apparaît nécessaire d'effectuer un état des lieux de la production de granulats en France et des marchés de destination de cette production. Ce rapport permettrait d'évaluer l'impact environnemental et économique de ces activités, notamment au regard des divers enjeux pour les territoires ainsi que pour le secteur de l'industrie des matériaux de construction.





DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROPOSITION DE LOI  
ÉCONOMIE BLEUE  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

(n<sup>os</sup> 431, 430, 428)

N <sup>o</sup>	148
----------------	-----

18 MARS 2016

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Le Gouvernement

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Favorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 23

Après l'article 23

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution et dans un délai de six mois, à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance toute mesure législative visant à étendre et adapter dans les collectivités de l'article 73 et de l'article 74 de la Constitution ainsi qu'en Nouvelle-Calédonie les dispositions de la présente loi.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de cette ordonnance.

OBJET

Cet article d'habilitation a pour objet de permettre l'actualisation (adaptations, extension et exclusion) des dispositions modifiées par la présente loi dans les différentes collectivités d'outre-mer. La présente proposition de loi couvre en effet des champs multiples. Au regard de la multiplicité des statuts et des compétences de chacune des collectivités d'outre-mer, une réflexion approfondie est nécessaire pour évaluer les éventuelles adaptations ou extensions à prévoir, en complément des dispositions déjà prévues dans la proposition de loi.