

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. DIDIER BARIANI

1. **Rappel au règlement** (p. 2).  
MM. Daniel Colliard, le président, Yves Galland, ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.
2. **Loyauté et équilibre des relations commerciales.** – Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire (p. 2).  
M. Jean-Paul Charié, rapporteur de la commission mixte paritaire.  
M. Yves Galland, ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.  
DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 6)  
MM. Christian Daniel,  
Jean-Claude Bois,  
Aimé Kergueris.  
Clôture de la discussion générale.  
M. le ministre.  
*Suspension et reprise de la séance* (p. 9)  
TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (p. 9)  
Amendement n° 1 de M. Charié : MM. le rapporteur, le ministre, Marc Le Fur. – Adoption.  
VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 11)  
Adoption de l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire modifié.
3. **Modernisation des activités financières.** – Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire (p. 11).  
M. Jean-Jacques Jegou, rapporteur de la commission mixte paritaire.  
M. Yves Galland, ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.  
DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 13)  
MM. Daniel Colliard,  
Michel Inchauspé,  
Jean-Claude Bois.  
Clôture de la discussion générale.

TEXTE DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (p. 15)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 21)

Adoption de l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 21)

4. **Copropriété de navires de commerce.** – Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (p. 22).

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

M. Bernard Carayon, rapporteur de la commission des finances.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 26)

MM. Yves Marchand,  
Daniel Colliard,  
Louis Le Pensec,  
Jean-Louis Leonard,  
Aimé Kergueris.

Clôture de la discussion générale.

MM. le ministre, Daniel Colliard.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 34)

Avant l'article 1<sup>er</sup> (p. 34)

Amendement n° 1 de M. Marchand : M. Yves Marchand. – Retrait.

Article 1<sup>er</sup> (p. 34)

MM. Jean-Yves Besselat, Etienne Garnier, Denis Merville, le ministre.

Renvoi de la suite de la discussion à la prochaine séance.

5. **Saisine du Conseil constitutionnel** (p. 38).
6. **Ordre du jour** (p. 38).

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE M. DIDIER BARIANI, vice-président

**M. le président.** La séance est ouverte.  
(La séance est ouverte à neuf heures.)

1

### RAPPEL AU RÈGLEMENT

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Colliard, pour un rappel au règlement.

**M. Daniel Colliard.** Hier, le Gouvernement a souscrit à un projet de directive qui ouvre le marché français de l'électricité à la concurrence.

C'est, dans un premier temps, une large brèche ouverte en faveur des plus gros usagers industriels. Mais il est prévu de l'élargir. Ce sont les usagers domestiques, les PME et PMI qui en paieront le prix puisque la péréquation tarifaire est brisée. C'est la nation qui perd la maîtrise d'un élément décisif de son développement, équilibré jusqu'à présent.

Pourtant, le Gouvernement avait reçu mandat de la représentation nationale, qui s'était clairement exprimée, notamment lors d'un débat en novembre 1993 et par une résolution en juin 1994, de ne pas s'engager dans cette voie. Il a choisi de céder à la pression des gros intérêts financiers et industriels internationaux contre l'intérêt national. Il a cédé particulièrement devant les exigences du chancelier Kohl. Les paroles fortes de tel ou tel personnage de l'Etat ne sont donc que rodomontades pour masquer une politique d'abandon national.

Si j'évoque ce fait par un rappel au règlement à l'ouverture de cette séance, c'est évidemment parce qu'il est grave en lui-même, mais aussi parce que dans la matinée va venir en discussion un projet de loi sur le financement de la marine marchande, secteur sur lequel plane l'ombre d'un autre engagement international, l'accord OCDE, qui, en mettant fin aux aides à la construction navale, porterait un coup sévère à une autre branche de l'activité du pays. Pourtant, là encore, c'était en décembre 1994, notre assemblée avait donné mandat au gouvernement de ne pas s'engager dans cette voie.

J'élève une protestation contre ce gouvernement qui a bafoué jusqu'à présent nos décisions et emprunte les voies de l'abandon national.

**M. le président.** Monsieur Colliard, votre intervention n'avait qu'un lointain rapport avec un rappel au règlement, qui, je le rappelle, s'adresse à la présidence et non pas au Gouvernement. Cela dit, je constate que le ministre présent souhaite s'exprimer.

La parole est à M. le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.

**M. Yves Galland, ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.** Monsieur le président, messieurs les députés, je ne voudrais pas que mon silence vaille approbation. Franck Borotra, ministre de l'industrie, a remarquablement mené hier à Bruxelles la négociation sur la libéralisation progressive du marché de l'électricité, sur la base des engagements qu'il avait pris : imposition de l'acheteur unique sur la négociation, garantie de programmation à long terme, péréquation tarifaire. En outre, les intérêts d'EDF, première entreprise d'électricité du monde occidental dont la technologie et la compétitivité sont connues de tous, seront naturellement préservés. L'entreprise aura beaucoup à gagner à cette ouverture maîtrisée eu égard à ses capacités d'exportation.

Je tenais à rendre cet hommage aux résultats obtenus par Franck Borotra et le Gouvernement.

2

### LOYAUTÉ ET ÉQUILIBRE DES RELATIONS COMMERCIALES

#### Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 19 juin 1996.

« Monsieur le président,

« Conformément aux dispositions de l'article 45, alinéa 3, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous demander de soumettre à l'Assemblée nationale, pour approbation, le texte proposé par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi sur la loyauté et l'équilibre des relations commerciales.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion du texte de la commission mixte paritaire (n° 2897).

La parole est à M. le rapporteur de la commission mixte paritaire.

**M. Jean-Paul Charié, rapporteur de la commission mixte paritaire.** Monsieur le président, monsieur le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur, mes chers collègues, au terme d'un débat parlementaire sur le droit de la concurrence que je souhaitais personnellement depuis dix ans, car il est essentiel de rétablir un ordre moral économique et social dans le fonctionnement de la libre concurrence, mes premiers mots feront référence à l'activité des pompistes en France.

**M. Marc Le Fur.** Très bien !

**M. Jean-Paul Charié,** *rapporteur.* Leur situation, comme tous les propos qui les concernent, illustrent, en effet, les enjeux, la qualité et la difficulté de notre démarche.

Les enjeux, d'abord. Depuis que les prix ne sont plus, en France, fixés par les pouvoirs publics – on a appelé cela la libéralisation des prix –, plus des deux tiers des stations-service traditionnelles ont dû fermer entraînant la suppression de 100 000 emplois et la remise en cause du véritable service public qu'ils assumaient en France.

Pourquoi ces stations-service ont-elles fermé ? Pour deux raisons. Premièrement, les grandes et moyennes surfaces ont profité de la déréglementation sur les prix pour développer la vente à prix bas de l'essence. Le prix des carburants étant en permanence affiché sur le bord de la route, c'est un formidable produit d'appel pour attirer les consommateurs. Même en ne comptant pas tous les coûts liés à la distribution de ce produit, et en allant parfois jusqu'à revendre à perte, ces prix bas sont rentables pour les grandes surfaces qui se rattrapent, par péréquation des marges, sur la vente d'autres produits. Les consommateurs qui, eux, ne sont pas chargés de faire des calculs à long terme ont naturellement profité de ces baisses de prix et ont lâché les pompistes traditionnels. Contre des baisses de parfois quatre-vingts centimes la lutte pour les pompistes n'était plus celle d'une concurrence équilibrée, mais bien celle d'une mise à genoux.

La deuxième raison de cette impressionnante remise en cause de ce réseau de pompistes, qui représentait pourtant une force économique sociale et publique indiscutable, tient à la baisse de deux tiers de leur rémunération. En effet, leur marge était, en 1984, de vingt-quatre centimes par litre vendu. En francs constants, cela représenterait aujourd'hui quarante-huit centimes. Or elle n'est plus que de quinze centimes. En ayant deux fois moins de clients, trois fois moins de commissions et des charges qui augmentent, même en travaillant de six heures à vingt-deux heures, la lutte était perdue d'avance.

Voilà une belle illustration de l'enjeu de notre débat : ou nous voulons qu'il n'y ait demain en France que des grandes surfaces, des libres-services, mais aussi plus de chômeurs, des centres-villes et des campagnes désertés et alors nous laissons disparaître les pompistes et, comme eux, tous les commerçants conseils et de proximité ; ou nous voulons au contraire que subsiste une vraie concurrence et toutes les formes de commerces et nous restaurons des règles d'équilibre et de loyauté de la concurrence.

Cela m'amène à dire un mot de la qualité de notre débat. C'est parce que notre volonté correspond à la deuxième hypothèse que nous avons engagé et tenu ce débat parlementaire.

Ainsi, et pour rester sur le secteur des carburants, nous avons, dans un premier temps, voulu incorporer dans le seuil de revente à perte, les coûts additionnels de transformation et de commercialisation, et donc revenir à un juste ordre économique. Mais les associations de consommateurs ont alors fait remarquer que cela ferait augmenter le prix de l'essence des grandes surfaces. Ce n'est pas faux, mais c'est une vision à courte vue. Elle ne prend pas en compte toutes les autres conséquences positives, et bien supérieures, y compris sur l'ensemble de tous les prix et services, d'une amélioration des règles du jeu de la concurrence. Ces critiques ont pourtant trouvé un écho favorable dans certains médias. Faute de temps,

pour nous tous de convaincre, elles ont aussi sensibilisé certains responsables politiques et l'amendement de M. le Fur a été retiré.

Lors de la commission mixte paritaire, comme le problème et l'enjeu subsistaient, nous avons voté une autre disposition en faveur des pompistes. Puisque nous n'avions pas réussi à convaincre qu'il était dans l'intérêt des consommateurs et de la nation de réduire les écarts de prix, nous pouvions au moins augmenter les marges des pompistes. Elles sont de quinze centimes. Par rapport à 1984, elles devraient être de quarante-huit centimes. Nous les mettons au niveau de trente à trente-cinq centimes en imposant une commission de 8 p. 100 sur le prix hors TVA.

Trente-cinq centimes par rapport à quarante-huit, avec des charges qui ont augmenté depuis 1984 et des clients qui ont disparu : cette disposition n'est ni économiquement, ni socialement, ni humainement injustifiée.

J'en arrive à la difficulté de notre démarche. Fidèle au souci de loyauté et d'honnêteté qui a caractérisé notre débat et qui m'a valu la confiance de mes collègues députés et sénateurs, comme des membres du Gouvernement, comme de tous mes partenaires, je me dois d'énoncer deux vérités. La première, c'est que M. le ministre, lorsque je lui ai parlé mercredi de cet amendement, m'a répondu que si cette disposition était louable et positive, il fallait d'abord apprécier ses conséquences et qu'on ne pouvait la voter sans prendre le temps de l'étudier. La seconde, c'est que, hier, j'ai consulté à nouveau les principaux acteurs touchés par cette mesure. Certains d'ailleurs n'avaient pas attendu ce contact pour publier des communiqués et des informations alarmantes. Les chiffres de 3 milliards de francs supplémentaires à payer par les sociétés pétrolières, de quinze à trente centimes de hausse de carburant chez les pompistes traditionnels et l'annonce d'une nouvelle vague importante de fermeture des pompistes traditionnels ont ainsi été lancés.

En expliquant la teneur de mon amendement et en discutant au fond, avec ces mêmes interlocuteurs, de la réalité des pratiques commerciales dans ce secteur d'activité, nous nous sommes aperçus que ces chiffres étaient très largement grossis, mais cependant pas totalement faux.

L'augmentation de la commission sera effectivement une charge supplémentaire de 15 à 20 centimes par litre. C'est ce que nous voulions. Si on multiplie cette augmentation par les 10 à 15 milliards de mètres cubes vendus en France aux pompistes concernés cela représente une masse de 1,5 à 3 milliards de francs à financer par les sociétés pétrolières. Nous le savions. Or elles affirment qu'à cause de la concurrence sur ces réseaux de distribution concernés par l'amendement, elles ne dégagent aucune marge, aucune rentabilité. Elles n'en gagnent pas non plus, nous le savons, au niveau de la raffinerie. Pour chaque grande marque française, l'amendement aurait une incidence de 300 à 400 millions de francs qui se transformeraient pour elles en 300 à 400 millions de perte. J'ai alors répondu qu'il fallait diminuer le prix de l'essence à la pompe pour, d'une part, diminuer le montant en valeur absolue de cette commission et, d'autre part, augmenter la compétitivité, donc les volumes, donc la marge des pompistes et des sociétés pétrolières.

Mais ce n'est pas si simple, car le calcul des TIPP est en valeur absolue par litre et non en valeur relative sur le prix. Si bien que lorsqu'on diminue de 1 p. 100 le prix de l'essence, on diminue en fait de 3 p. 100 la marge des sociétés pétrolières et des pompistes. Par ailleurs, les habi-

tudes des consommateurs sont prises, et les sociétés pétrolières confirment la menace d'une augmentation du prix de l'essence, ce qui est le contraire du but recherché.

Tout cela m'amène à la conclusion que dans la conjoncture actuelle de concurrence et de situation financière des sociétés pétrolières, et en tenant compte de la composition du prix pour le consommateur d'un litre de carburant, cette disposition risque, contrairement à ce que nous voulions, de ne pas se traduire par une baisse des prix pour les pompistes traditionnels ni par une amélioration de leur situation financière ou concurrentielle.

Le danger semble réel de constater dans un premier temps des effets contraires qui se retourneraient contre ceux que nous voulions servir.

C'est pourquoi, au risque de me faire critiquer, mais je le préfère à celui de desservir les pompistes, et fidèle à cette conception de la politique qui ne nous empêche ni de chercher ni de débattre, mais qui nous oblige à ne rien faire qui ne serait pas un progrès réel, je crois préférable, monsieur le ministre, mes chers collègues, de déposer un amendement supprimant cette disposition prise, à mon initiative, en commission mixte paritaire.

Nous n'abandonnerons pas notre objectif. Déjà, de nombreuses autres dispositions de ce projet de loi serviront les pompistes, et ensemble, monsieur le ministre, nous continuerons de chercher d'autres solutions complémentaires. Mais pour l'heure, face à l'incertitude et aux risques d'effets pervers, il est prudent de revenir sur cette disposition.

**M. François-Michel Gonnot, vice-président de la commission mixte paritaire.** C'est courageux !

**M. Jean-Paul Charié, rapporteur.** Je m'en suis entretenu avec Jean-Jacques Robert, mon collègue rapporteur au Sénat, pour que le Sénat nous suive dans cette position si, monsieur le ministre et chers collègues, vous la suivez vous-mêmes.

Après avoir illustré les enjeux de ce texte et apprécié la qualité de nos débats comme la difficulté de notre démarche, il m'appartient maintenant de rapporter les conclusions des travaux de la commission mixte paritaire.

A l'article 1<sup>er</sup> C, qui traite des dérogations à l'interdiction des ententes anticoncurrentielles, la commission mixte paritaire a retenu le dispositif adopté en deuxième lecture par l'Assemblée nationale en limitant toutefois son champ d'application aux produits agricoles ou d'origine agricole. Je vous rappelle que ce dispositif permet d'organiser sous une même marque ou enseigne les volumes et la qualité de production ainsi que la politique commerciale, y compris en convenant d'un prix de cession commun, au départ de la production et non pas du prix de revente dans la grande distribution.

La majorité des membres de la commission a en effet conclu qu'il était indispensable de permettre aux producteurs de se regrouper afin d'animer la concurrence face aux grandes entreprises.

A l'article 1<sup>er</sup> DA, la commission a maintenu le texte voté par le Sénat qui permet d'accorder des exemptions à l'interdiction de s'entendre définie à l'article 7 de l'ordonnance, pour des accords ponctuels.

Aux articles 1<sup>er</sup> EB et 1<sup>er</sup> EC, estimant que les dispositions votées par l'Assemblée nationale créent des charges administratives trop lourdes, la commission a supprimé ces deux articles.

A l'article 1<sup>er</sup>, sur la proposition du sénateur Jean-Jacques Robert, rapporteur, la commission a adopté une nouvelle rédaction de l'article. La commission vous pro-

pose de faire figurer sur les factures les réductions de prix acquises à la date de la vente – ce qui était déjà le cas – ou de la prestation de service et directement liées à cette opération de vente ou de prestation de service, à l'exclusion toutefois des escomptes non prévus sur la facture. Il a en effet paru inadapté de tenir compte d'un escompte incertain pour calculer le seuil de revente à perte. Donc seuls les escomptes pour paiement anticipé mentionnés sur la facture pourront venir en déduction du seuil de revente à perte.

En outre, le paragraphe II de l'article 1<sup>er</sup> est rétabli dans une nouvelle rédaction visant le client plutôt que le débiteur et précisant que le règlement d'un client vers un fournisseur est réputé réalisé à la date à laquelle les fonds sont mis à la disposition du bénéficiaire, c'est-à-dire le fournisseur, ou de son subrogé.

A l'article 2, la commission a supprimé l'interdiction votée par le Sénat de revendre à perte des vins de primeur pendant la période terminale de la saison des ventes et dans l'intervalle compris entre deux saisons de vente. Elle a en outre confirmé l'amélioration rédactionnelle votée par le Sénat concernant l'exception relative au réapprovisionnement.

Concernant le droit d'alignement, après un long échange de vues, les membres de la commission sont convenus de limiter la possibilité d'aligner un prix de revente sur un prix légalement pratiqué dans la même zone d'activité. En effet, l'existence de cette exception à l'interdiction à perte a généré des phénomènes de chute des prix en spirale, jusqu'à atteindre parfois des niveaux de prix inférieurs aux prix de production. Reprenant l'exemple de l'essence, chers collègues, si demain les supermarchés de nos campagnes ou les grandes surfaces ont le droit de pratiquer, même en revendant à perte, le prix de l'essence le plus bas annoncé à la radio et à la télévision, c'est la mort définitive de tous nos pompistes. Il faut absolument, dans l'intérêt économique et dans l'intérêt des consommateurs, interdire cette surenchère infernale dans la course au prix le plus bas et revenir à un ordre économique réellement favorable aux consommateurs.

La commission a donc réservé ce droit d'alignement aux produits alimentaires vendus dans un commerce de moins de 300 mètres carrés, pour permettre aux toutes petites entreprises qui achètent beaucoup plus cher de pouvoir s'aligner, et aux produits non alimentaires vendus dans un commerce de moins de 1 000 mètres carrés, pour tenir compte des écarts d'achat existants.

A l'article 3 *bis*, la commission a renoncé à faire mentionner dans les conditions de règlement le point de départ pour le calcul du délai de paiement et le barème des escomptes. Elle a considéré que multiplier les mentions obligatoires accroissait inopportunistement les possibilités de sanctionner pénalement les entreprises.

A l'article 4, la commission a, en premier lieu, décidé de libéraliser complètement le refus de vente.

Elle a, en outre, maintenu la disposition votée par l'Assemblée nationale à l'initiative de M. Xavier de Roux, tendant à interdire certaines pratiques constatées chez des revendeurs d'automobiles ayant le statut de mandataire.

La commission a ensuite adopté l'article 5 *bis* dans la rédaction du Sénat.

A l'article 5 *ter*, nous avons voté un amendement qu'il est, chers collègues préférable de supprimer, comme je viens de l'expliquer.

La commission a ensuite décidé de supprimer l'article 7 prévoyant de faire état dans les rapports de gestion des sociétés commerciales du respect des dates de règlement et des délais de paiement. Je le regrette, mais je suis respectueux du vote majoritaire en reconnaissant aussi parfois notre incapacité à convaincre, surtout dans des débats difficiles.

Enfin, aux articles 10 et 11, la commission a décidé de retenir les articles votés par le Sénat en supprimant toutefois la référence aux conditions générales d'achat, références qui n'existent nulle part dans notre droit. La commission a, en effet, refusé d'appuyer un dispositif législatif sur ce document qui n'a d'autre valeur légale que celle admise par les parties dans leurs relations contractuelles. La référence, à l'article 10, à « toute clause contraire » englobera, bien sûr, les clauses figurant dans les conditions générales d'achat dès lors que ces dernières ont été acceptées dans le cadre du contrat par le fournisseur.

Les débats sur ce projet ont été très riches.

J'ai souhaité publier des rapports très complets et précis qui ont permis de fixer des notions juridiques et de cerner les intentions du législateur, afin qu'il n'y ait pas d'interprétations divergentes ou de mauvaises interprétations de la loi. J'en citerai des exemples significatifs : les notions de revente en l'état, de coût de transformation et de commercialisation, de réduction de prix, de date de la vente, de date de règlement, les cas où un refus de vente restera abusif en dépit de la libéralisation complète décidée par la commission mixte paritaire, l'objet et les limites de la possibilité de s'entendre sur une même marque ou enseigne.

En conclusion, mes chers collègues, je m'adresse aux consommateurs pour leur donner rendez-vous. Je leur garantis que, avant un an, nous leur aurons prouvé que cette loi n'aura pas fait augmenter les prix. Au contraire, elle les fera diminuer. Elle servira à la fois les consommateurs et les salariés, l'économie nationale et la nation.

Je suis fier d'avoir contribué à ce débat, même si, monsieur le ministre, aujourd'hui, ma position a été particulièrement difficile. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.

**M. Yves Galland, ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, vous avez devant vous un ministre satisfait à l'issue des délibérations de la représentation nationale concernant la réforme de l'ordonnance de 1986 sur la concurrence.

Certaines Cassandra avaient prédit les pires dérives lors de la discussion de ce texte. J'ai toujours été persuadé du contraire et je me réjouis de voir ma prédiction presque réalisée.

C'est la première fois depuis plus de soixante ans que le Parlement légifère sur une réforme d'ensemble du droit de la concurrence, alors que précédemment on avait procédé par ordonnances. Nous pouvons constater aujourd'hui que le processus est couronné de succès. Je tiens à cet égard à remercier les commissions et leurs rapporteurs pour le travail très constructif qu'ils ont mené tout au long de la préparation du texte et lors des débats. Je pense à la commission de la production et des échanges et à son rapporteur, Jean-Paul Charié, à la commission

des finances et à son rapporteur M. Marc Le Fur, à la commission des lois et à son rapporteur M. Jean-Pierre Philibert.

La loi sur la loyauté et l'équilibre des relations commerciales que vous allez adopter restaurera – j'en suis sûr comme Jean-Paul Charié – des relations saines entre producteurs et distributeurs. Elle mettra enfin un terme aux dérives que nous avons pu observer ces dernières années.

Le texte représente un équilibre satisfaisant. Il maintient le principe fondamental de la liberté des prix et de la liberté contractuelle, qui est au cœur de notre processus économique. Il ne sanctionne que les abus, sans inclure de rigidité inutile dans les relations contractuelles.

Il clarifie la législation sur des points essentiels, comme pour la facturation. Il va enfin rendre pleinement effective l'interdiction de la revente à perte, dont le défaut actuel d'application est connu de tous.

Il renforce aussi les producteurs avec la libéralisation du refus de vente, qui était attendue par de très nombreux producteurs.

Il met un terme à certaines pratiques abusives de la grande distribution : primes de référencement, déréférencements abusifs, « prix abusivement bas ».

Enfin, ce projet de loi renforcera la lutte contre le « paracommercialisme », qui constitue une concurrence déloyale vis-à-vis des commerçants.

Je crois que l'ensemble de ces points représente une avancée significative du droit de la concurrence.

Ils étaient attendus par nombre d'entreprises de ce pays, notamment les PME, qui savent que le Gouvernement et la majorité ont répondu à une attente qui leur était chère.

Je tiens à souligner devant vous qu'à chaque fois le Gouvernement a répondu aux attentes spécifiques de la représentation nationale, que ce soit pour l'agriculture, pour le disque, pour les PME ou pour le carburant.

Je souhaite revenir sur le problème des carburants qui a occupé une large part de nos débats. Il est important – je n'ai eu cesse de le rappeler en accord complet avec l'Assemblée nationale et le Sénat – d'apporter une solution pour maintenir des stations-service dans le milieu rural et pour favoriser l'aménagement du territoire.

J'ai indiqué, au nom du Gouvernement, que l'inclusion des carburants dans l'article sur les prix abusivement bas n'aurait pas répondu aux attentes de petits pompistes et aurait certainement aliéné l'opinion des consommateurs. Nous en avons eu d'ailleurs une démonstration avec un communiqué, sans précédent, des consommateurs, envoyé aux sénateurs avant la deuxième lecture, qui marquait l'intensité de leur opposition et l'étendue de leur inquiétude.

Le dispositif sur lequel le Gouvernement s'est engagé devant le Sénat en deuxième lecture est une première réponse aux problèmes des petites stations-service en milieu rural. Ce système n'est aucunement une taxe nouvelle. Il s'agit seulement d'un système de péréquation depuis les grandes et moyennes surfaces, qui créent une concurrence déloyale, vers les petites stations-service de milieu rural, qui souffrent de cette distorsion de concurrence. Ce dispositif est juste et cible bien les stations-service que nous souhaitons maintenir – j'ai indiqué que j'associerai les professionnels et les parlementaires à ce ciblage – sans coût supplémentaire pour le consommateur.

En un mot, le mécanisme que le Gouvernement s'engage à mettre en œuvre restaure une concurrence loyale, même si elle est imparfaite, et n'instaure aucune discrimination selon la nature des détaillants, le tout sans préjudice pour le consommateur.

Je comprends les réserves que vient d'exprimer M. Jean-Paul Charié sur l'amendement voté en CMP. Comme vous le savez, j'ai exprimé mes craintes et mon opposition dès que j'ai eu connaissance – une heure trente avant son vote – de cet amendement qui garantit une commission minimale de 8 p. 100 à certaines stations-service.

J'ai toujours pensé, comme Jean-Paul Charié, que, au travers d'un objectif que nous partageons tous – je le répète –, c'est-à-dire le maintien des stations-service sur notre territoire et en milieu rural, quelles que soient les modalités d'amélioration de leur rentabilité et de leurs normes de compétitivité, des effets pervers contraires à l'objectif que vous poursuiviez pouvaient apparaître.

Au-delà de mon regret quant à l'engagement inutile et contre-productif de certains producteurs pétroliers – manifesté hier matin, terminé hier après-midi – en faveur des prix abusivement bas, force est de constater les risques de dérive du dispositif adopté en CMP à travers les déclarations de l'Union française de l'industrie pétrolière qui n'est pas suspecte, elle, d'être partisane.

M'adressant à la représentation nationale, c'est avec une certaine gravité que je donne lecture de ses déclarations, reprises avec une très grande clarté par l'ensemble de la presse économique du matin : « L'amendement adopté devrait aboutir à une hausse des carburants à la pompe d'environ 20 centimes par litre et par la disparition accélérée des petits pompistes. »

Selon M. Bernard Calvet, président de l'UFIP, « les compagnies pétrolières ne pourront pas supporter cette charge supplémentaire. Les 4 milliards seront répercutés sur l'automobiliste qui paiera son carburant plus cher ».

Quant aux grandes surfaces, avec cet amendement, ou bien elles ne changent pas leurs prix actuels – elles ne sont pas touchées – et la disparité entre leurs prix et ceux des autres stations-service va encore s'accroître et c'est la disparition rapide du petit commerce ; ou bien, les grandes surfaces maintiennent l'écart existant, augmentent leurs prix dans les mêmes conditions que seront obligés de le faire les petits pompistes, et c'est l'automobiliste qui paiera son carburant plus cher.

Et M. Calvet de faire remarquer qu'un tel dispositif aurait l'effet exactement contraire au but initialement recherché, comme le soulignait le rapporteur de la commission mixte paritaire. En outre, il pourrait remettre en cause – ce n'est plus un risque, c'est une certitude – les accords interprofessionnels et notamment le système des mandataires, puisque les sociétés pétrolières auront intérêt à reprendre les stations-service en gestion directe plutôt que de payer des commissions trop importantes.

Voilà les éléments d'information que je me devais de porter à votre connaissance. Qu'il soit bien entendu, en la matière, que la représentation nationale est absolument souveraine.

J'ai pris bonne note de votre amendement de suppression, monsieur le rapporteur. Compte tenu de ce que je viens de déclarer, vous savez que, sur le fond, je ne peux qu'y être favorable. Toutefois, pour l'accepter à ce stade de la procédure, je devrai demander une suspension de séance afin de m'assurer, d'une part, de l'accord de l'Assemblée et, d'autre part, de celui du Sénat pour avoir la certitude d'un vote conforme indispensable.

En conclusion, je tiens à vous faire part de ma grande satisfaction d'avoir travaillé avec vous sur cette réforme de la concurrence. Ce débat illustre, comme nous le savions, que le sujet était particulièrement difficile. Nous avons abordé les problèmes franchement et de la façon la plus constructive.

Il importe maintenant que tous les milieux professionnels prennent pleinement conscience des conséquences de ce texte et de l'évolution nécessaire des comportements.

C'est ainsi que pourra être restaurée une concurrence libre, loyale et libérale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Christian Daniel.

**M. Christian Daniel.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voici parvenus à l'ultime étape de la discussion de ce projet de loi sur la loyauté et l'équilibre des relations commerciales.

Monsieur le ministre, ce n'est pas dans un face-à-face, mais plutôt dans un dialogue constructif que le groupe du RPR a souhaité participer à ces discussions et contribuer à l'élaboration de ce projet de loi qui avait à nos yeux au moins cinq objectifs : premièrement, clarifier les règles de la facturation et faire de la facture le juge de paix ; deuxièmement, préciser les critères de la revente à perte des produits en l'état et renforcer les sanctions ; troisièmement, instituer la nouvelle infraction de pratique de prix abusivement bas ; quatrièmement, encadrer certaines activités paracommerciales ; cinquièmement, prévoir les sanctions de pratiques abusives révélatrices des déséquilibres dans la relation commerciale, positions dominantes, etc.

Au cours des débats en première lecture, monsieur le ministre, nous avons surtout précisé la notion de prix d'achat unitaire effectif, qui est le juge de paix.

Nous avons décidé d'abord d'autoriser le refus de vente.

Nous avons encadré les promotions des produits alimentaires périssables.

Nous avons aussi complété et durci les dispositions relatives à la pratique des prix anormalement ou abusivement bas, tout en instituant une exception en faveur de la vente des carburants au détail. Aujourd'hui, le débat sur la sécurité juridique qu'on doit apporter à ce secteur commercial n'est d'ailleurs pas terminé.

Le Sénat ayant apporté quelques modifications en première lecture, nous avons, fin mai, en deuxième lecture, voulu bien préciser ce prix effectif d'achat : « Les coûts de la commercialisation comportent tous les frais résultant des obligations légales et réglementaires liées à la sécurité de vente des produits. »

Nous avons aussi précisé, à nouveau, la définition des cas de pratiques de prix abusivement bas par rapport aux coûts de production, de transformation et de commercialisation, dans les secteurs de la production agricole, de la transformation agricole et des produits alimentaires.

Nous avons encore défini un contexte juridique plus précis, rénové, concernant les opérations publicitaires vantant des prix faibles notamment, qui peuvent désorganiser par leur ampleur ou leur fréquence le marché. Avec

l'arrêté ministériel, interministériel ou à défaut préfectoral, nous avons sans doute apporté une solution à ces promotions publicitaires qui désorganisent les marchés.

Nous nous sommes à nouveau interrogés à propos de la possibilité, aujourd'hui, de revenir sur l'interdiction du refus de vente.

Dans cette troisième étape, après la délibération de la commission mixte paritaire, trois sujets surtout nous préoccupent.

Le droit d'alignement semble résolu, avec la distinction concernant les produits alimentaires et les autres produits, en faisant référence également à l'autre texte de loi qui rénove l'urbanisme commercial.

Le refus de vente a été libéralisé. Mais une procédure existe contre le refus de vente abusif.

Le débat, aujourd'hui, ne porte plus, en fait, que sur la distribution des carburants au détail. Nous constatons tous la disparition des stations-service, comme d'ailleurs celle de l'épicerie, de la boulangerie dans les zones rurales. Nous cherchons à y remédier, sans en connaître vraiment les causes.

Dans un premier temps, nous avons pensé utiliser la procédure de l'interdiction contre les prix abusivement bas. Mais il semble qu'elle n'y remédie pas, en raison de son manque de globalité.

La commission mixte paritaire nous a proposé une autre procédure qui est davantage d'ordre économique et financier garantissant aux gérants libres et aux mandataires une marge bénéficiaire supérieure leur assurant un meilleur prix de revient et le paiement de leurs charges. Mais, pour en avoir discuté ce matin avec des représentants de la profession, il semble que ce dispositif ne prend pas en compte les milliers de propriétaires acheteurs qui subissent aujourd'hui le déséquilibre affectant la relation commerciale de leur secteur.

Cette procédure paraît donc aussi incomplète que la précédente et ne résout pas les difficultés de ceux que nous entendons défendre.

Ce problème est important et actuel. Nous avons entendu le rapporteur de la commission mixte paritaire. Nous avons entendu le ministre, dont nous rejoignons la préoccupation. Seulement, il faudra bien apporter à ce problème une solution définitive, qui passe par l'institution d'une vraie sécurité juridique dans l'exercice professionnel de ce secteur. Cette sécurité juridique pourrait d'ailleurs bénéficier à d'autres secteurs commerciaux comme la boulangerie – ce serait le « combat sur le prix de la baguette » – ou l'épicerie.

Au terme de ces deux mois de travail, en commission et en séance publique, je confirme que ce texte est né d'une volonté politique du Président de la République, du Gouvernement et de vous-même, monsieur le ministre. Cette volonté politique est partagée par les parlementaires de la majorité. Elle est au service des différents secteurs professionnels, mais aussi des consommateurs. Car ce texte de loi ne doit pas, en effet, entraîner de surcoût budgétaire que le citoyen n'entend pas supporter, ni une augmentation des prix que le consommateur ne souhaite absolument pas.

Monsieur le ministre, en cette fin de matinée, le groupe RPR sera attentif à vos conseils et à ceux du rapporteur. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Bois.

**M. Jean-Claude Bois.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, nous sommes parvenus au terme de ce parcours parlementaire sur la loyauté et l'équilibre des relations commerciales, puisque nous examinons ce matin le texte établi par la commission mixte paritaire réunie le 19 juin dernier.

Long parcours, si l'on en juge par les dates : voici presque quatre mois, monsieur le ministre, le 26 février exactement, que vous présentiez la première version de ce projet de loi réformant des aspects importants de notre droit de la concurrence.

Si j'insiste sur ces éléments de calendrier, c'est pour souligner, sans intention maligne, le souci d'exhaustivité qui a guidé nos assemblées dans l'examen de ce texte lors des quatre lectures qui ont précédé la réunion de la commission mixte paritaire.

Ce souci sera unanimement reconnu, espérons-le, même s'il n'est pas sans inconvénient. Mais ces préoccupations de forme ne constitueront pas l'essentiel des critères sur lesquels le groupe socialiste, au nom duquel je m'exprime, se fondera.

Quelles étaient vos intentions lors de l'élaboration de ce projet remaniant l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 ? Il me semble utile de les rappeler.

Vous souhaitiez d'abord, par l'article 1<sup>er</sup>, traiter des règles de facturation. Là où l'article 31 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 prévoyait la mention sur la facture de « tous rabais, remises ou ristournes dont le principe est acquis et le montant chiffrable lors de la vente », vous avez préféré une formulation moins susceptible de développer les contentieux. Y sommes-nous parvenus ? Nous le verrons à l'application de la loi.

Mais le principal aspect de la réforme que vous nous avez proposée est sans doute la modification de l'article 32 de l'ordonnance du 1<sup>er</sup> décembre 1986 sur la revente à perte. Vous souhaitiez supprimer le régime de la présomption : désormais, le seuil de la vente à perte est le prix facturé. Vous souhaitiez limiter la publicité sur les opérations de vente à perte : désormais, le juge peut y mettre fin. Vous souhaitiez que la responsabilité des personnes morales puisse être mise en cause : tel est désormais le cas.

Ce sont des avancées réelles que l'on doit reconnaître.

La limitation de la revente à perte n'est cependant pas dissociable de la lutte contre les prix abusivement bas. L'article 3 de votre projet proposait d'ajouter à l'ordonnance de 1986 une interdiction de ces pratiques, visant essentiellement les produits fabriqués ou transformés, puis commercialisés directement par un même opérateur. Les assemblées ont validé ce principe en introduisant, parmi les conditions nécessaires pour dénoncer l'infraction, l'abus d'une position de force.

Dès notre première lecture, nous avons vu qu'il y avait matière à élargir le champ du dispositif. Ainsi avons-nous intégré l'escompte dans les avantages financiers devant être mentionnés sur la facture ; précisé, en ce qui concerne la revente à perte, la notion de prix d'achat effectif et restreint aux seuls magasins non soumis aux autorisations de la loi Royer l'exception d'alignement, cette pratique qui permet de déroger à l'interdiction du refus de vente ; complété et durci les dispositions relatives aux pratiques de prix anormalement bas, en instituant une exception pour la vente de carburants au détail ; inscrit effectivement dans la loi l'autorisation du refus de vente.

Des multiples débats qui ont animé chacune de nos délibérations, d'une lecture à l'autre, je retiendrai deux aspects.

Le premier est le refus d'opposer de façon manichéenne une forme de distribution à une autre. Certes, dans les pratiques que nous avons dénoncées – et au premier rang d'entre nous M. le rapporteur Charié, avec la combativité qui le caractérise –, chacun se sera reconnu. Mais il est peut-être bon, ne serait-ce qu'en prévision de l'adoption d'un autre projet sur les grandes surfaces, celui de Jean-Pierre Raffarin, de répéter que le rôle de la représentation nationale n'est pas d'opposer une forme de commerce à une autre, mais d'organiser leur coexistence.

**M. François-Michel Gonnot, vice-président de la commission mixte paritaire.** Tout à fait !

**M. Jean-Claude Bois.** Le deuxième aspect que je soulignerais souligner est, par-delà l'unité des textes, l'extrême diversité des situations en matière commerciale.

Nous l'avions constatée au moment du débat sur le projet de loi relatif au développement et à la promotion du commerce et de l'artisanat, entre les villes moyennes, les bourgs ruraux ou la périphérie des grandes villes. Mais la diversité des situations est aussi présente ici, entre la commercialisation des produits agro-alimentaires, frais ou non périssables, celle des produits industriels, importés ou de production locale. C'est cette diversité qui rend ce droit de la concurrence si difficile et en même temps si passionnant, puisque ce sont les droits du consommateur que l'on protège.

Ces commentaires encourageants, monsieur le ministre, vous font peut-être escompter un ralliement du groupe socialiste à votre projet. Je préfère l'indiquer dès maintenant : l'abstention a été notre position constante au long de ces lectures, nous nous abstiendrons aussi sur le texte définitif.

Pour trois sortes de raisons.

Deux raisons de fond tout d'abord : nous reprochons à ce texte de négliger certaines pistes et de ne pas explorer suffisamment celles que vous aviez retenues.

Ne nous avait-on pas, par exemple, annoncé que ce projet de loi devait réglementer la diversification d'activité des entreprises publiques ? Nous savons bien ce qu'il en a été : devant un avis du Conseil d'Etat, qui vous enjoignait d'appliquer à des concessionnaires de service public, tels que la Générale des eaux ou la Lyonnaise des eaux, la même législation que celle que vous destiniez à Electricité de France, vous avez reculé. Notre vote entend protester contre cette réticence dommageable.

En outre, nous soutenons que le rééquilibrage que vous amorcez entre producteurs et distributeurs pouvait être conduit plus avant. Le petit nombre de dispositions de ce texte concernant l'agriculture, qui est la grande absente, en est un témoignage.

Une raison de forme enfin : l'inflation législative un peu débridée à laquelle a donné lieu ce texte qui, rappelons-le, comportait moins de dix articles au moment de son dépôt.

Cette inflation est apparue dès nos premiers travaux. Alors que nous approfondissions les dispositions existantes, de nouveaux articles faisaient leur apparition pour modifier la composition et le fonctionnement du Conseil de la concurrence, les clauses d'exonération des pratiques d'entente ainsi que les conditions générales de vente ; encadrer les promotions de produits alimentaires périssables ;

accorder le droit d'ester en justice aux organisations consulaires et aux associations de consommateurs ; étendre les missions des commissaires aux comptes.

Tout cela s'entend bien, mais quelle impréparation et quelle prolifération ! Ne nous étonnons pas que notre législation soit parfois jugée si brouillonne.

Avant de conclure, je voudrais aborder un problème qui a accompagné de bout en bout ce texte : celui de la défense des stations-service indépendantes.

Dès notre première lecture à l'Assemblée, nous avions tenté – maladroitement, reconnaissons-le – d'apporter une solution par le biais de l'interdiction des prix abusivement bas.

Lors de la deuxième lecture au Sénat vous avez proposé, monsieur le ministre, d'élargir l'assiette de la taxe sur les grandes surfaces à leurs emprises supportant des postes de distribution de carburants, mobilisant ainsi trente millions de francs environ en direction de la distribution indépendante de carburants. C'est une tentative concrète d'apporter une solution au problème auquel nous sommes confrontés, et nous voulons la saluer.

Toutefois, malgré cette observation positive, je répète que le groupe socialiste s'abstiendra sur le présent projet de loi.

**M. le président.** La parole est à M. Aimé Kergueris.

**M. Aimé Kergueris.** Monsieur le ministre, vous avez gagné le difficile pari de réformer l'ordonnance de 1986 par la voie législative.

Pari difficile car, dans ce domaine du droit de la concurrence, les enjeux économiques sont lourds et les risques d'effets pervers et de dérives corporatistes évidents.

Ce choix de passer par la voie législative nous a valu des débats approfondis et intenses, certes parfois difficiles, mais toujours de grande qualité.

Soyez donc remercié d'avoir tenu à travailler ce dossier difficile et très important avec le Parlement qui, d'ailleurs, ne demandait que cela et n'avait pas attendu le dépôt de votre projet de loi pour se mettre au travail.

Nous saluons, une fois encore, la qualité des travaux conduits depuis près de trois ans, au sein de la commission de la production et des échanges, par notre rapporteur Jean-Paul Charié, à qui – nous serons tous d'accord pour le souligner – ce texte doit beaucoup, de même qu'il doit beaucoup à nos deux rapporteurs pour avis, Marc Le Fur et Jean-Pierre Philibert.

**M. François-Michel Gonnot, vice-président de la commission mixte paritaire.** Très bien !

**M. Aimé Kergueris.** Tout au long de ces débats, notre objectif a été de mieux garantir la loyauté des règles de la concurrence, tout en respectant la liberté contractuelle.

Notre souci constant a été de définir des règles claires et d'application simple.

Y sommes-nous parvenus ? Je le pense, même si telle ou telle disposition précise peut faire l'objet d'appréciations divergentes.

Ce texte réalise des avancées importantes, notamment la clarification des règles de facturation, la limitation de « l'exception d'alignement », la libéralisation du refus de vente, la prohibition des déferencements abusifs et l'encadrement des promotions.

D'autres dispositions sont, à mon sens, intéressantes, même si elles ne sont pas directement au cœur du sujet. Je pense à la répression de la violation de l'interdiction de

revente hors réseau faite au distributeur lié par un accord de distribution sélective ou exclusive. Cette disposition devrait notamment aider à assainir les pratiques qui sont le fait de certains vendeurs d'automobiles, et qui sont sources de distorsions de concurrence. Je pense aussi aux dispositions de l'article 10 concernant les clauses de réserve de propriété.

Reste la question de la vente au détail des carburants.

Le problème est celui de la concurrence faite aux stations-service traditionnelles par les grandes surfaces, qui utilisent les carburants comme produits d'appel. Nous avons tous mesuré les conséquences de cette évolution, notamment en termes d'emploi et d'aménagement du territoire.

Nous avons été nombreux à nous interroger à ce sujet et à rechercher une solution, dont il faut bien reconnaître qu'elle n'est pas facile. Nos débats à ce propos ont été intenses et animés.

Dans une ultime tentative pour tenter de résoudre un problème réel, et probablement urgent, vu le rythme auquel disparaissent les stations-service traditionnelles, la commission mixte paritaire a fait une proposition nouvelle tendant à instituer une commission minimale sur le prix de vente hors TVA.

Je dois dire notre perplexité, voire notre inquiétude, devant une disposition qui n'a été débattue par aucune des deux assemblées et qui n'a fait l'objet d'aucune expertise préalable.

Mais cette question récurrente de la vente au détail des carburants, si importante soit-elle, ne doit pas venir occulter tout l'intérêt et toute l'importance du travail que nous avons accompli ensemble pour cette nécessaire réforme de l'ordonnance de 1986, réforme que le groupe UDF votera bien évidemment. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La discussion générale est close.

J'ai cru comprendre, monsieur le ministre, que vous souhaitiez une suspension de séance.

Vous avez la parole.

**M. le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.** Vous avez parfaitement compris, monsieur le président. Pour les raisons que j'ai indiquées dans mon intervention, je souhaite une suspension de séance d'une dizaine de minutes.

#### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à neuf heures cinquante-cinq, est reprise à dix heures quinze.*)

**M. le président.** La séance est reprise.

#### Texte de la commission mixte paritaire

**M. le président.** Je donne lecture du texte de la commission mixte paritaire :

#### PROJET DE LOI SUR LA LOYAUTÉ ET L'ÉQUILIBRE DES RELATIONS COMMERCIALES

« Art. 1<sup>er</sup> C. – Au début de la dernière phrase du troisième alinéa de l'article 10 de la même ordonnance, après les mots : "Ces pratiques", sont insérés les mots : ", qui peuvent consister à organiser, pour les produits agricoles ou d'origine agricole, sous une même marque ou enseigne, les volumes et la qualité de production ainsi que la politique commerciale, y compris en convenant d'un prix de cession commun,". »

« Art. 1<sup>er</sup> DA. – Au début du dernier alinéa de l'article 10 de l'ordonnance n° 86-1243 du 1<sup>er</sup> décembre 1986 précitée, après les mots : "certaines catégories d'accords", sont insérés les mots : "ou certains accords". »

« Art. 1<sup>er</sup> EB. – *Supprimé.* »

« Art. 1<sup>er</sup> EC. – *Supprimé.* »

« Art. 1<sup>er</sup>. – I. – Au troisième alinéa de l'article 31 de la même ordonnance, les mots : "ainsi que tous rabais, remises ou ristournes dont le principe est acquis et le montant chiffrable lors de la vente ou de la prestation de service, quelle que soit leur date de règlement" sont remplacés par les mots : "ainsi que toute réduction de prix acquise à la date de la vente ou de la prestation de service et directement liée à cette opération de vente ou de prestation de service, à l'exclusion des escomptes non prévus sur la facture". »

« II. – Le quatrième alinéa de l'article 31 de la même ordonnance est complété par la phrase suivante :

« Le règlement est réputé réalisé à la date à laquelle les fonds sont mis, par le client, à la disposition du bénéficiaire ou de son subrogé. »

« Art. 2. – I. – *Non modifié.*

« II. – L'article 32 de la même ordonnance est ainsi rédigé :

« Art. 32. – I. – Le fait, pour tout commerçant, de revendre ou d'annoncer la revente d'un produit en l'état à un prix inférieur à son prix d'achat effectif est puni de 500 000 F d'amende. Cette amende peut être portée à la moitié des dépenses de publicité dans le cas où une annonce publicitaire, quel qu'en soit le support, fait état d'un prix inférieur au prix d'achat effectif.

« Le prix d'achat effectif est le prix unitaire figurant sur la facture majoré des taxes sur le chiffre d'affaires, des taxes spécifiques afférentes à cette revente et du prix du transport.

« Les personnes morales peuvent être déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au premier alinéa du présent article.

« Les peines encourues par les personnes morales sont :

« 1<sup>o</sup> L'amende suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;

« 2<sup>o</sup> La peine mentionnée au 9<sup>o</sup> de l'article 131-39 du même code.

« La cessation de l'annonce publicitaire peut être ordonnée dans les conditions prévues à l'article L. 121-3 du code de la consommation.

« II. – Les dispositions qui précèdent ne sont pas applicables :

« 1<sup>o</sup> – Aux ventes volontaires ou forcées motivées par la cessation ou le changement d'une activité commerciale,

« – aux produits dont la vente présente un caractère saisonnier marqué, pendant la période terminale de la saison des ventes et dans l'intervalle compris entre deux saisons de vente,

« – aux produits qui ne répondent plus à la demande générale en raison de l'évolution de la mode ou de l'apparition de perfectionnements techniques,

« – aux produits aux caractéristiques identiques, dont le réapprovisionnement s'est effectué en baisse, le prix effectif d'achat étant alors remplacé par le prix résultant de la nouvelle facture d'achat,

« – aux produits alimentaires commercialisés dans un magasin d'une surface de vente de moins de 300 mètres carrés et aux produits non alimentaires commercialisés dans un magasin d'une surface de moins de 1 000 mètres carrés, dont le prix de revente est aligné sur le prix légalement pratiqué pour les mêmes produits par un autre commerçant dans la même zone d'activité ;

« 2° A condition que l'offre de prix réduit ne fasse pas l'objet d'une quelconque publicité ou annonce à l'extérieur du point de vente,

« – aux produits périssables à partir du moment où ils sont menacés d'altération rapide.

« III. – Les exceptions prévues au II ne font pas obstacle à l'application du 2 de l'article 189 et du 1 de l'article 197 de la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 relative au redressement et à la liquidation judiciaires des entreprises. »

« Art. 3 *bis*. – Les trois derniers alinéas de l'article 33 de la même ordonnance sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« La peine encourue par les personnes morales est l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 dudit code. »

« Art. 4. – L'article 36 de la même ordonnance est ainsi modifié :

« 1° Les troisième et quatrième alinéas sont abrogés ;

« 2° Le cinquième alinéa est ainsi rédigé :

« 3. D'obtenir ou de tenter d'obtenir un avantage, condition préalable à la passation de commandes, sans l'assortir d'un engagement écrit sur un volume d'achat proportionné et, le cas échéant, d'un service demandé par le fournisseur et ayant fait l'objet d'un accord écrit ; »

« 3° Il est inséré, après le cinquième alinéa, trois alinéas ainsi rédigés :

« 4. D'obtenir ou de tenter d'obtenir, sous la menace d'une rupture brutale des relations commerciales, des prix, des délais de paiement, des modalités de vente ou des conditions de coopération commerciale manifestement dérogoires aux conditions générales de vente ;

« 5. De rompre brutalement, même partiellement, une relation commerciale établie, sans préavis écrit tenant compte des relations commerciales antérieures ou des usages reconnus par des accords interprofessionnels. Les dispositions précédentes ne font pas obstacle à la faculté de résiliation sans préavis, en cas d'inexécution par l'autre partie de ses obligations ou de force majeure ;

« 6. De participer directement ou indirectement à la violation de l'interdiction de revente hors réseau faite au distributeur lié par un accord de distribution sélective ou exclusive exempté au titre des règles applicables du droit de la concurrence. »

« 4° *Supprimé.* »

« Art. 5 *bis*. – L'article 55 de la même ordonnance est ainsi rédigé :

« Art. 55. – En cas de condamnation au titre des articles 31, 32, 34 et 35, la juridiction peut ordonner que sa décision soit affichée ou diffusée dans les conditions prévues par l'article 131-10 du code pénal.

« Lorsqu'une personne ayant fait l'objet, depuis moins de deux ans, d'une condamnation pour l'une des infractions définies par les articles 28 et 31 à 35 commet la même infraction, le maximum de la peine d'amende encourue est porté au double.

« Lorsqu'une personne morale ayant fait l'objet, depuis moins de deux ans, d'une condamnation pour l'une des infractions définies par les articles 31 à 33 commet la même infraction, le taux maximum de la peine d'amende encourue est égal à dix fois celui applicable aux personnes physiques pour cette infraction. »

« Art. 5 *ter*. – Le X de l'article 60 de la même ordonnance est ainsi rédigé :

« X. – Par dérogation à l'article 34, une commission minimale de huit pour cent sur le prix de vente hors taxe sur la valeur ajoutée est accordée par le fournisseur de carburants aux revendeurs de carburants de détail ayant le statut de gérant libre ou de mandataire ou étant liés par un contrat de commissionnaire.

« Le taux minimal de cette commission peut une fois par an être modifié par décret en Conseil d'Etat. »

« Art. 7. – *Supprimé.* »

« Art. 10. – Le deuxième alinéa de l'article 121 de la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 relative au redressement et à la liquidation judiciaires des entreprises est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Nonobstant toute clause contraire, la clause de réserve de propriété est opposable à l'acheteur et aux autres créanciers, à moins que les parties n'aient convenu par écrit de l'écartier ou de la modifier. »

« Art. 11. – Dans l'article 153-4 de la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 relative au redressement et à la liquidation judiciaires des entreprises, les mots : “, à l'exception de la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article 121” sont supprimés.

« Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux procédures en cours à la date d'entrée en vigueur de la présente loi. »

Conformément à l'article 113, alinéa 3, du règlement, je vais appeler l'Assemblée à statuer d'abord sur l'amendement au texte de la commission mixte paritaire.

M. Charié a présenté un amendement, n° 1, distribué avec l'accord du Gouvernement, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 5 *ter*. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Paul Charié, rapporteur.** Il s'agit de supprimer l'article 5 *ter*, pour les raisons que j'ai développées tout à l'heure.

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

**M. le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.** Le Gouvernement a pu vérifier, pendant la suspension de séance, que la Haute assemblée était en parfait accord avec l'Assemblée nationale. Il est tout à fait satisfait de cet amendement et, par conséquent, le soutient.

**M. le président.** La parole est à M. Marc Le Fur.

**M. Marc Le Fur.** Au terme de ce débat sur les pompistes, je voudrais saluer, monsieur le ministre, votre constance, même si nous ne partageons pas le même point de vue. Je rends hommage également au rapporteur pour la qualité de son diagnostic, qu'il nous a exposé de nouveau à la tribune. C'est le bon diagnostic : nous assistons à la disparition d'un réseau, face à laquelle nous devons réagir.

Mais je ne peux manquer de saluer aussi sa capacité d'évolution, puisqu'il a su, avec la même conviction, nous convaincre de l'intérêt de son amendement en CMP et, aujourd'hui, de sa non-pertinence !

De quoi s'agit-il ?

Pour ma part, vous le savez, j'ai toujours considéré que, face à la disparition de ce réseau, il fallait faire jouer le nouveau principe du prix abusivement bas, qui n'est plus désormais une donnée extraordinaire puisqu'il va devenir le droit commun pour un certain nombre de produits comme le pain et la viande. Certains parmi nous souhaitaient l'appliquer également aux produits pétroliers. Pour ces produits qui sont des produits de première nécessité, il n'y a pas que le prix qui compte mais également la possibilité pour le consommateur d'en disposer près de chez lui.

On a voulu opposer, de façon peut-être un peu sommaire, l'intérêt des pompistes à celui des consommateurs. Ils me semblent, au contraire, convergents. L'existence d'un réseau assure des tarifs avantageux et permet aux consommateurs, notamment à ceux qui sont en situation fragile, de disposer d'un service utile à proximité de leur domicile – je pense au monde rural et aux centres-villes.

Tout cela, nous objecte-t-on, allait coûter très cher, et les prix allaient flamber.

Après le vote de cet amendement en première lecture par l'Assemblée nationale et par le Sénat, rien, mes chers collègues, n'aurait changé ! Absolument rien !

Il aurait fallu qu'interviennent ultérieurement des contentieux, jugés par le Conseil de la concurrence. Or ce dernier n'a rien d'une officine poujadiste. C'est une instance qui travaille, dont chacun reconnaît le sérieux et qui aurait pu, dans ce domaine aussi, apporter une contribution utile. Le Conseil de la concurrence est le gardien des principes de l'ordonnance de 1986 et des grands principes libéraux. Nous pouvions tout à fait compter sur son sens de la mesure.

M. le ministre a manifesté une telle force de conviction devant l'Assemblée nationale et le Sénat que, en deuxième lecture, cet amendement relatif aux prix abusivement bas a été retiré. On s'est rallié à la création d'une taxe supplémentaire, c'est-à-dire d'un nouvel impôt. C'est souvent ainsi que les choses se terminent : lorsqu'un problème se pose, on crée un impôt ! Nous devons nous défaire de cette habitude, même si c'est peut-être, à certains égards, un moindre mal.

Cet impôt ne créera pas une recette suffisante – on parle de 30 millions de francs – pour faire face aux problèmes des pompistes et il suscitera l'irritation des grandes surfaces, irritation que partageront certains consommateurs.

Cela n'est pas satisfaisant.

La solution qui avait été proposée par M. Charié en CMP apparaît comme un compromis insatisfaisant, et je me range à la démonstration qu'il a faite aujourd'hui.

Peut-être aurions-nous pu trouver, dans ce domaine, un système plus astucieux et plus avantageux si le Gouvernement et l'administration nous avaient aidés à procéder à une expertise.

A défaut, je me rallie à la proposition que vient de défendre M. Charié, car je considère que la solution dégagée en CMP n'est pas bonne et qu'il vaut mieux s'en tenir au texte actuel, même si je demeure convaincu que nous ne résolvons pas le problème majeur que constitue la disparition d'un réseau de travailleurs indépendants qui ont souvent investi toutes leurs économies dans leur station-service et ont consacré toute leur énergie à la faire vivre.

Nous n'avons pas su répondre complètement aux attentes que nous avons fait naître chez eux. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 1. (*L'amendement est adopté.*)

#### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire modifié par l'amendement n° 1.

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

3

## MODERNISATION DES ACTIVITÉS FINANCIÈRES

### Transmission et discussion du texte de la commission mixte paritaire

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le Premier ministre la lettre suivante :

« Paris, le 11 juin 1996.

« Monsieur le président,

« Conformément aux dispositions de l'article 45, alinéa 3, de la Constitution, j'ai l'honneur de vous demander de soumettre à l'Assemblée nationale, pour approbation, le texte proposé par la commission mixte paritaire sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de modernisation des activités financières.

« Veuillez agréer, monsieur le président, l'assurance de ma haute considération. »

En conséquence, l'ordre du jour appelle la discussion du texte de la commission mixte paritaire (n° 2874).

La parole est à M. le rapporteur de la commission mixte paritaire.

**M. Jean-Jacques Jegou**, rapporteur de la commission mixte paritaire. Monsieur le président, monsieur le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur, mes chers collègues, nous arrivons au terme de l'examen par le Parlement du projet de modernisation des activités financières. Il s'agit d'un texte dense, qui a donné lieu à un travail approfondi de la part des deux assemblées, guidées par le souci d'apporter à la place de Paris tous les atouts pour favoriser le dynamisme de ses services d'intermédiation financière, tout en renforçant la sécurité des déposants. Et je tiens à nouveau, monsieur le ministre, à saluer l'aide que nous ont apportée vos collaborateurs.

Quinze articles restaient en discussion. La commission mixte paritaire est parvenue à un texte commun sur chacun de ces articles et a adopté l'ensemble du texte ainsi élaboré.

Je me bornerai à rappeler brièvement les principaux apports des travaux de la commission mixte paritaire.

Sur l'article 9 A, la commission mixte paritaire a, en ce qui concerne la composition des autorités instituées par la loi bancaire – Comité de la réglementation bancaire et financière et Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement – trouvé un compromis permettant de concilier le souci du Sénat de préserver la parité entre représentants des métiers du titre et représentants des métiers du crédit et le souci de notre assemblée de maintenir un équilibre entre professionnels et autorités publiques. C'est ainsi qu'elle a substitué à la troisième personnalité qualifiée un conseiller d'Etat nommé par le ministre de l'économie pour trois ans.

Le statut des maisons de titres était le point sur lequel s'étaient cristallisées les divergences essentielles entre les deux assemblées. Votre rapporteur, qui avait été suivi sur ce point par l'Assemblée nationale, n'avait pas estimé souhaitable de supprimer ce statut ou d'en annoncer la suppression à une échéance plus ou moins rapprochée.

Cette suppression, qui ne figurait pas dans le projet initial du Gouvernement et qui n'était pas imposée par la directive sur les services d'investissement, m'était apparue dangereuse. En effet, elle aurait risqué de déstabiliser la place de Paris au profit des autres places européennes, et aurait ouvert une période d'incertitude de dix-huit mois, ce qui ne pouvait être que préjudiciable à l'exercice d'une activité fondée avant tout sur la confiance des déposants et des professionnels.

Le dispositif proposé par le Sénat serait donc allé à l'encontre de l'objectif affiché par le présent projet, qui est de renforcer la sécurité et l'attractivité de la place de Paris.

En outre, une fois le statut d'entreprise d'investissement prévu par le présent projet complété par la pondération à 20 p. 100 du risque de contrepartie et par l'accès au marché interbancaire, le motif avancé pour justifier la disparition du statut des maisons de titres perdait la plus grande part de sa pertinence. En effet, la seule distorsion de concurrence subsistant entre les prestataires de services d'investissement opérant sous le statut d'entreprises d'investissement et ceux opérant sous le statut d'établissements de crédit était l'obligation imposée à ces derniers, depuis 1992, de se doter d'un actionnaire de référence et de participer au mécanisme de solidarité de place prévu par l'article 52 de la loi bancaire.

Lors de la discussion en deuxième lecture à l'Assemblée, vous vous en étiez remis, monsieur le ministre, à la sagesse de la commission mixte paritaire.

De fait, celle-ci est parvenue à élaborer un compromis acceptable. Ainsi, la sous-catégorie de sociétés financières que constituent les maisons de titres visées par le troisième alinéa du 2. de l'article 18 de la loi bancaire disparaîtra au 31 décembre 1997.

D'ici là, les intéressées pourront :

Soit solliciter un nouvel agrément en tant qu'établissements de crédit, en tant que sociétés financières ou, si elles le souhaitent, en tant que banques, devant le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement ; cela implique, pour celles d'entre elles qui n'en disposent pas encore, de se doter d'un actionnaire de référence ; il est à noter que, la plupart des maisons de titres étant d'ores et déjà adossées à des groupes bancaires, cette condition ne devrait pas leur poser de difficultés ;

Soit devenir de plein droit des entreprises d'investissement universelles, c'est-à-dire habilitées à offrir l'ensemble des services d'investissement visés à l'article 2 du présent projet, tout en conservant le bénéfice de la pondération à 20 p. 100 et de l'accès au marché interbancaire.

Il s'agit donc là d'un texte équilibré et opérationnel.

En ce qui concerne l'article 10 septies A, par lequel le Sénat entendait conférer aux prestataires de services d'investissement le monopole de la gestion pour compte de tiers des produits qualifiés de biens divers, la commission mixte paritaire a estimé qu'il était plus raisonnable d'attendre le projet de loi qui doit être déposé à l'automne sur le démarchage financier pour proposer éventuellement cette solution et a donc maintenu, conformément au vote de l'Assemblée, la suppression de cet article.

En ce qui concerne la question du maintien ou non d'un *numerus clausus*, sur les marchés réglementés, opposable aux intervenants n'ayant pas le statut de prestataires de services d'investissement, la commission mixte paritaire a souhaité rétablir le texte adopté par le Sénat. Le souci, pragmatique, de tenir compte des difficultés matérielles qu'auraient rencontrées les marchés réglementés s'ils avaient dû s'ouvrir sans aucune possibilité de limiter leur accès a en effet semblé devoir prendre le pas sur un respect littéral du texte de la directive européenne. L'article 23 bis a donc été modifié de façon à ne supprimer le *numerus clausus* existant qu'à l'égard des seuls établissements de crédit et entreprises d'investissement agréés.

A l'article 29 bis, la commission mixte paritaire a confirmé l'interdiction de se prévaloir d'un droit sur les dépôts effectués en garantie d'opérations sur les marchés à terme, en l'étendant au créancier d'un donneur d'ordre ou à tout mandataire judiciaire.

La commission mixte paritaire a également modifié l'article 44, adopté conforme, et l'article 65 encore en discussion, dans le cadre de la réflexion sur la réforme des procédures de retrait d'agrément et de liquidation des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, de façon à coordonner les modifications apportées par ces deux articles à l'article 45 de la loi bancaire concernant les sanctions administratives applicables aux établissements de crédit et aux entreprises d'investissement.

Enfin, une modification rédactionnelle a été apportée à l'article 71, introduit à l'Assemblée nationale par le Gouvernement lors de la deuxième lecture et qui garantit la continuité juridique des règlements généraux du Conseil des bourses de valeur et du Conseil des marchés à terme en permettant aux instances créées ou adaptées par le présent projet de les modifier, et éventuellement de les abroger.

Pour l'essentiel, la modification proposée par la commission mixte paritaire consiste à mettre en évidence le fait que le Comité de la réglementation bancaire et financière n'intervient, dans ce cadre, que pour les seules dispositions des règlements généraux de son ressort, le Conseil des marchés financiers demeurant l'autorité détenant à titre principal le pouvoir d'émettre ces textes réglementaires.

Tel est, mesdames, messieurs, le texte que la commission mixte paritaire vous demande d'adopter. (*Applaudissement sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.

**M. Yves Galland, ministre délégué aux finances et au commerce extérieur.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens tout d'abord à remercier M. le rapporteur et la commission pour le travail approfondi qu'ils ont accompli.

J'avais eu le plaisir de participer à la discussion en première lecture au Sénat de ce projet de loi de modernisation des activités financières. J'en profite pour souligner que M. Arthuis, aujourd'hui ministre de l'économie et des finances, avait été l'un des coauteurs de la proposition de loi déposée en ce sens au Sénat.

Nous voici donc au terme d'un long processus de transposition en droit interne de la directive sur les services d'investissement.

La directive date – il est bon de le rappeler – du 10 mai 1993. Elle aurait dû être transposée pour le 1<sup>er</sup> janvier dernier. Si nous avons accepté ce retard, tout en le regrettant, c'est au bénéfice d'une très importante amélioration du texte finalement adopté par le Conseil des ministres du 3 janvier.

L'antériorité et la qualité de la réflexion du Parlement ont permis, dès la première lecture devant votre assemblée, un débat approfondi et fructueux.

Nous ne pouvons que nous réjouir de cet accord quasi général, qui a constitué ce que j'appellerai le soubassement indispensable de la discussion parlementaire.

Après l'examen du texte par le Sénat et l'Assemblée nationale, son architecture, ses lignes générales et sa conception ont été confirmées, ce qui traduit la volonté de consensus du Gouvernement.

La discussion de ce texte a été qualifiée d'exemplaire – ce qui est tout à fait exact – par M. le rapporteur, et le Gouvernement s'en réjouit.

Je veux tout particulièrement souligner le travail de votre commission des finances. La pertinence de ses analyses et les nombreuses améliorations techniques qu'elle a apportées ont grandement enrichi le débat. Vous les avez, pour l'essentiel, rappelées, monsieur le rapporteur, dans votre intervention.

La loi de modernisation des activités financières sera promulguée dans les tout prochains jours. Et j'ai la certitude que les conséquences du retard de transposition ne seront pas négatives pour les entreprises françaises. Il se trouve, en effet, que la grande majorité des pays européens connaissent des difficultés pour transposer les directives nécessaires à la mise en place d'un marché financier européen : celle sur les services d'investissement et celle sur l'adéquation des fonds propres, qui sont d'ailleurs inséparables l'une de l'autre.

Pour sa part, le Gouvernement fera diligence afin que les décrets d'application de la loi, notamment celui qui permettra la création du Conseil des marchés financiers, ne souffrent aucun retard. Le ministre de l'économie, Jean Arthuis, s'y est engagé de la manière la plus ferme auprès de vous. Je vous confirme cet engagement solennel du Gouvernement. Il nous faut effectivement rattraper notre retard.

Votre rapporteur a rendu compte fidèlement des travaux de la commission mixte paritaire qui s'est réunie hier. Quinze articles restent en discussion. La CMP est parvenue à élaborer sur chacun d'entre eux un texte commun, que le Gouvernement accepte.

Le principal point d'achoppement qui subsistait entre les deux assemblées concernait le statut des maisons de titres. Le ministre de l'économie et des finances avait appelé à un rapprochement des positions qui permette de satisfaire le principe d'identité de statut, dès lors, bien entendu, qu'il y a égalité de concurrence.

Comme il s'y est engagé, le Gouvernement suit très attentivement l'évolution des négociations à Bruxelles, pour que les entreprises d'investissement voient leurs risques de crédit pondérés à 20 p. 100.

Quant au refinancement de ces entreprises auprès de la Banque de France, c'est bien évidemment une question qui relève de la seule indépendance de cette institution.

Le choix que vous avez retenu est celui de la disparition du statut des maisons de titres à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998. D'ici là, une option entre le statut d'entreprise d'investissement et celui d'établissement de crédit est ouverte.

Il me faut ici saluer l'apport de M. Inchauspé, qui est, je crois, à l'origine de cette solution très satisfaisante, comme d'ailleurs de nombreux amendements.

Cette solution me paraît, en effet, équitable et efficace pour résoudre la difficulté à laquelle nous étions confrontés.

L'égalisation des conditions de concurrence et la mise en place des entreprises d'investissement permettront aux choix de s'effectuer en toute connaissance de cause.

Grâce à ce débat, souvent très technique, nous avons tous ensemble contribué à mettre en ordre de bataille la place de Paris, au moment où la concurrence européenne devient de plus en plus vive. Nous avons fait œuvre non seulement utile, mais indispensable.

Je remercie l'Assemblée nationale, son rapporteur et l'ensemble des intervenants, qui, soit pour soutenir le Gouvernement, soit pour défendre des amendements visant, sinon à combattre le projet, du moins à le compléter, ont toujours su apporter un éclairage intéressant. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

#### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Daniel Colliard.

**M. Daniel Colliard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous ne pouvons que confirmer notre opposition à ce projet et à l'économie de marché financier qu'il entend faire prévaloir.

Les appréciations des deux assemblées ont pu être différentes sur le degré de transformation à opérer pour y parvenir, mais elles s'inscrivent de fait dans une même option stratégique, que nous rejetons.

Comment ne pas dénoncer les conséquences, chaque jour plus tangibles sur l'activité réelle, les salaires et l'emploi, de l'emprise des marchés financiers ?

Garder la confiance de ces marchés est le credo du Gouvernement. Et tant pis si les coupes budgétaires et la régression sociale organisée conduisent notre pays droit à la récession !

Les Français sont aujourd'hui de plus en plus nombreux à prendre conscience de la nature parasitaire des revenus financiers, de ces revenus rentiers dont Keynes recommandait, en période de crise, l'euthanasie.

C'est, en effet, toujours la sphère de l'économie réelle qui est appelée à dégager la rentabilité des actifs immobilisés. Et c'est toujours sur la variable « travail » et en pesant sur les salaires et l'emploi que l'on satisfait cette exigence.

Nous ne pouvons aussi, à cet égard, que partager les interrogations des salariés des actuelles sociétés de bourse quant aux conséquences sociales et statutaires de la nouvelle organisation.

Cette inquiétude pour l'emploi concerne, au-delà, l'ensemble du secteur bancaire et financier, sur lequel plane la menace de dizaines de milliers de suppressions de postes de travail.

Etre ainsi sacrifiés sur l'autel de la rentabilité financière, c'est ce que refusent les salariés de la Banque de France, du Crédit lyonnais ou du Crédit foncier de France, dont les difficultés, qui ont fait la « une » de la presse, confirment tous les effets pervers de la déréglementation immobilière et de la déréglementation financière que ce projet de loi entend accélérer.

En défendant l'emploi, ces salariés ont à cœur le devenir d'outils indispensables au développement économique.

Au contraire de la casse programmée, il conviendrait d'améliorer l'efficacité du secteur bancaire et financier, ce qui implique de réfléchir à un nouveau mode de financement de l'économie, dégagée de la domination sans partage des marchés.

De nouvelles pistes demanderaient à être explorées. Pourquoi ne pas favoriser, par exemple, hors du marché financier, un financement au plus près du terrain, s'appuyant sur la collecte décentralisée de ressources provenant des ménages et des salaires, ou des formules d'épargne à faible coût dont l'utilité sociale serait vérifiée et qui seraient mises en place par des structures de gestion pluralistes ?

Pour se développer, notre société a besoin de démocratie et non d'une confiscation accrue du pouvoir par les puissances d'argent.

Dans cet esprit, il conviendrait de renationaliser le crédit mais en attribuant des droits nouveaux de contrôle et d'intervention aux élus et aux salariés.

Nous proposons également la création d'un fonds de coopération pour un développement moderne, alimenté par une taxe de 0,5 p. 100 prélevée sur l'ensemble des opérations financières, et la reconversion des aides publiques à l'emploi.

Ce fonds permettrait d'impulser un nouveau type de coopération entre les secteurs financiers et les entreprises dans le sens d'une efficacité sociale et économique s'appuyant sur l'emploi, la formation et l'utilisation des nouvelles technologies. Il aurait pour objectif d'améliorer la qualité, d'économiser les ressources, de préserver l'environnement et de valoriser les atouts nationaux.

Ce nouveau type de coopération, qui intégrerait le niveau européen, devrait être étendue – c'est essentiel – à la coopération monétaire entre les gouvernements. Tel est le sens de notre proposition alternative à la monnaie unique de mettre en place un instrument monétaire commun reposant sur les monnaies nationales et les économies des différents pays de l'Union européenne.

C'est dire l'importance pour la France de retrouver la maîtrise de sa politique monétaire, notamment à travers la Banque centrale.

A l'inverse de cette orientation, c'est à une lutte sans merci entre les places financières à l'échelle européenne et mondiale que le présent texte entend ouvrir la voie. Cette logique de guerre économique infirme largement l'argument selon lequel la monnaie unique serait porteuse de stabilité. En vérité, elle ne pourra que provoquer des dégâts considérables.

Les députés communistes refusent de vous suivre dans une telle voie. Ils voteront donc contre ce projet de loi.

**M. le président.** La parole est à M. Michel Inchauspé.

**M. Michel Inchauspé.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, je tiens tout d'abord à rassurer M. Colliard : l'objet de ce texte est justement de rendre à Paris la place qu'elle n'a plus, et avait encore moins si ces dispositions ne venaient pas en discussion.

Quand vous proposez, monsieur Colliard, de renationaliser le crédit, j'avoue que les bras m'en tombent.

**M. Daniel Colliard.** Si vous m'avez bien écouté, vous avez entendu que j'y ai mis un bémol.

**M. Michel Inchauspé.** Il y faut plus qu'un bémol ! Nous avons tout de même vu le résultat des nationalisations, de l'économie mixte dans le secteur des banques et – je m'abstiendrai de parler du Crédit lyonnais – et où ont mené les connivences avec l'Etat. Nous voyons où nous en sommes aujourd'hui ! Je pense que chacun doit faire son métier et que l'Etat doit rester dans son rôle.

Les compromis qui ont été trouvés en commission mixte paritaire sur les divers points en discussion entre la Haute assemblée et notre assemblée semblent satisfaire les parties en présence. Ce n'est pas moi qui le dis, mais la presse économique qui a paru le lendemain de notre réunion au Sénat. Et depuis, je n'ai pas connaissance d'opinions divergentes.

Le principal point litigieux qui nous opposait aux membres de la Haute assemblée concernait le statut des maisons de titres : il a été résolu, chacun faisant un pas vers l'autre.

La Haute assemblée ne voulait pas maintenir le statut des maisons de titres pour des raisons de simplification et d'éventuelle concurrence anormale, et nous l'avons accepté. Mais elle voulait aussi que les maisons de titres ne puissent choisir qu'entre le statut d'entreprise d'investissement ou celui de banque. C'était aller trop loin. Et, sur ma proposition, la commission a accepté de changer le mot « banque » par ceux d'« établissement de crédit », en raison des contraintes moins astreignantes auxquelles est soumis ce type d'établissement.

Notre rapporteur, dans sa sagesse et sa prudence, craignait une certaine délocalisation. Je tiens à le rassurer : seuls quelques établissements seront concernés. Cela dit, une trop grande prudence vaut mieux qu'un laisser-aller général.

Faut-il rappeler – et je dis cela pour M. Colliard qui propose d'instituer une taxe de 0,5 p. 100 sur l'ensemble des opérations financières – que les opérations trans-

frontières sur actions et obligations au sein des sept pays les plus industrialisés sont passées de 35 p. 100 du produit intérieur brut en 1985 à 140 p. 100 environ en 1995 ; que l'encours des contrats sur les produits dérivés sur les marchés non organisés s'élevait à environ 40 000 milliards de dollars et le volume global quotidien des opérations de change se montait à 1 190 milliards de dollars. Ce sont des chiffres qui donnent le vertige, comme le disait un grand quotidien du soir. Le produit d'une taxe de 0,5 p. 100 appliquée à toutes ces sommes permettrait de couvrir plusieurs budgets nationaux, même en Europe !

Concrètement, les maisons de titres qui opteront pour le statut d'établissement de crédit pourront demander au Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement leur agrément en tant que sociétés financières. Selon un grand quotidien économique du matin, il s'agit d'une solution souple qui satisfait les intéressées, peu désireuses de couvrir toute la palette des métiers de la banque et donc d'être soumises aux obligations liées à la qualité de banque universelle, notamment en matière prudentielle. En fait, ce nouveau statut leur permettra de poursuivre sans encombre leurs activités actuelles, avec, en plus, tous les avantages liés à l'entrée en vigueur de la DSI, à savoir l'accès direct au marché des valeurs mobilières.

Les conditions de concurrence entre entreprises d'investissement et sociétés financières paraissent désormais plus équilibrées. Grâce à la modification de la réglementation du Comité de réglementation bancaire et financière promise par M. Arthuis en séance publique, les entreprises d'investissement devraient se voir ouvrir l'accès au marché interbancaire, prérogative jusqu'à présent réservée aux maisons de titres. Enfin, la pondération des risques encourus par ces entreprises devrait être réduite à 20 p. 100, comme c'est déjà le cas pour les maisons de titres, par une prochaine décision de la Commission de Bruxelles. Je le répète, il s'agit du jugement porté par un grand quotidien économique du matin. Cela devrait être de nature à vous rassurer, monsieur le rapporteur, quant aux effets du texte adopté par la CMP.

D'ailleurs, monsieur le ministre, vous avez, avec M. Arthuis, appelé cette simplification de vos vœux.

Le groupe du RPR vous a entendu. Il votera le texte adopté par la CMP en espérant qu'il sera rapidement appliqué, un an de retard ayant déjà été pris sur le calendrier initial. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Bois.

**M. Jean-Claude Bois.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, après l'accord intervenu en commission mixte paritaire, il n'est pas nécessaire de revenir dans le détail sur le dispositif général du projet de loi qui vise à transposer en droit interne la directive européenne relative à la mise en place du marché unifié des services financiers.

Je me bornerai à rappeler les principes généraux qui fondent l'opposition du groupe socialiste à ce texte.

Le présent projet de loi concrétise la construction d'une Europe économique et financière au détriment de l'Europe sociale. Il s'inscrit totalement dans une démarche libérale qui conduit à aligner le fonctionnement de la bourse de Paris sur celle de Londres.

Le risque est grand d'assister au démantèlement des instruments d'intervention économique et financière dont dispose notre pays.

L'Europe financière avance ainsi à grands pas réguliers alors que l'Europe sociale doit se contenter de discours et de professions de foi qui ne trompent personne.

L'accueil réservé au mémorandum social adressé aux membres de l'Union européenne dans le cadre de la conférence intergouvernementale et les conclusions du G7 sur l'emploi traduisent d'abord une volonté d'alignement des législations sociales par le bas.

En réalité, l'Europe qui nous est promise ressemble comme deux gouttes d'eau au modèle libéral anglo-saxon dans la plus pure tradition de la pensée unique, pourtant décriée il y a un an durant la campagne électorale.

Si l'on veut que la construction européenne avance correctement, si l'on veut qu'elle soit acceptée par nos concitoyens, il importe de faire progresser de concert l'Europe économique et l'Europe sociale. Pourtant, ce projet de loi n'aborde que la seule approche financière, et ce selon une conception libérale qui affaiblit le rôle régulateur des pouvoirs publics et laisse les marchés financiers faire seuls la loi économique.

Le groupe socialiste votera donc contre ce projet de loi.

**M. le président.** La discussion générale est close.

#### Texte de la commission mixte paritaire

**M. le président.** Je donne lecture du texte de la commission mixte paritaire :

### TITRE I<sup>er</sup>

#### LA PRESTATION DE SERVICES D'INVESTISSEMENT

« Art. 9 A. – I. – Dans tous les textes législatifs et réglementaires en vigueur et, notamment, à l'article 29 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée, les mots : "comité de la réglementation bancaire" sont remplacés par les mots : "Comité de la réglementation bancaire et financière", les mots : "comité des établissements de crédit" sont remplacés par les mots : "Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement" et les mots : "conseil national du crédit" sont remplacés par les mots : "Conseil national du crédit et du titre".

« II. – L'article 30 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée est ainsi modifié :

« a) Au premier alinéa, après les mots : "aux établissements de crédit", sont insérés les mots : "et aux entreprises d'investissement" ;

« b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Il comprend le ministre chargé de l'économie et des finances ou son représentant, président, le gouverneur de la Banque de France, président de la Commission bancaire, ou son représentant à cette commission, et cinq autres membres ou leurs suppléants nommés par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances pour une durée de trois ans, à savoir : un conseiller d'Etat, un représentant de l'Association française des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, un représentant des organisations syndicales représentatives du personnel des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, autres que celles visées à l'article 9 *quinquies*, et deux personnalités choisies en raison de leur compétence. » ;

« c) Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Lorsqu'il examine des prescriptions d'ordre général touchant à l'activité des prestataires de services d'investissement, le Comité de la réglementation bancaire et financière comprend également le président de la Commission des opérations de bourse, le président du Conseil des marchés financiers et un représentant des entreprises d'investissement. »

« III. – L'article 31 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée est ainsi modifié :

« a) Au premier alinéa, après les mots : "établissement de crédit", sont insérés les mots : "et aux entreprises d'investissement" ;

« b) Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Il est présidé par le gouverneur de la Banque de France, président de la Commission bancaire, ou son représentant à cette commission. Il comprend, en outre, le directeur du Trésor ou son représentant, le ou les présidents des autorités qui ont approuvé le programme d'activité de la personne dont le comité examine la demande d'agrément, ainsi que six membres ou leurs suppléants, nommés par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances pour une durée de trois ans, à savoir : un conseiller d'Etat, un dirigeant d'établissement de crédit et un dirigeant d'entreprise d'investissement, représentant l'Association française des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, un représentant des organisations syndicales représentatives du personnel des entreprises ou établissements soumis à l'agrément du comité de deux personnalités choisies en raison de leur compétence. » ;

« c) Dans le troisième alinéa, les mots : "l'établissement de crédit ou l'entreprise" sont remplacés par les mots : "l'entreprise requérante".

« IV. – Le huitième alinéa (6°) et le neuvième alinéa (7°) de l'article 25 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée sont ainsi rédigés :

« 6° Dix représentants des organisations syndicales de salariés représentatives au plan national parmi lesquels des représentants des organisations syndicales représentatives du personnel des établissements de crédit et des entreprises d'investissement ;

« 7° Treize représentants des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, dont un représentant de l'Association française des établissements de crédit et des entreprises d'investissement et un représentant des entreprises d'investissement » ;

« Art. 10 bis. – I. – Le retrait d'agrément d'une entreprise d'investissement autre qu'une société de gestion de portefeuille est prononcé par le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, soit à la demande de l'entreprise d'investissement, soit d'office, lorsque l'entreprise ne remplit plus les conditions auxquelles l'agrément est subordonné, lorsqu'elle n'a pas fait usage de son agrément dans un délai de douze mois ou lorsqu'elle n'exerce plus son activité depuis au moins six mois.

« Le retrait d'agrément prend effet à l'expiration d'une période dont la durée est déterminée par le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement.

« Pendant cette période :

« – l'entreprise d'investissement demeure soumise au contrôle de la Commission bancaire et du Conseil des marchés financiers. La Commission bancaire, le Conseil des marchés financiers et la Commission des opérations de bourse peuvent prononcer les sanctions disciplinaires prévues aux articles 45 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée, 43 et 43 ter de la présente loi à l'encontre de toute entreprise d'investissement ayant fait l'objet d'un retrait d'agrément ;

« – elle ne peut effectuer que des opérations strictement nécessaires à l'apurement de ses services d'investissements ;

« – elle ne peut faire état de sa qualité d'entreprise d'investissement qu'en précisant que son agrément est en cours de retrait ;

« Les titres émis par cette entreprise qui ne sont pas négociables sur un marché réglementé sont remboursés par l'entreprise à leur échéance ou, si cette échéance est postérieure à l'expiration de la période mentionnée ci-dessus, à la date fixée par le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement.

« Au terme de cette période, l'entreprise perd la qualité d'entreprise d'investissement et doit avoir changé sa dénomination sociale.

« Toute entreprise d'investissement ayant décidé sa dissolution anticipée avant le terme de cette période demeure soumise, jusqu'à la clôture de sa liquidation, au contrôle de la Commission bancaire et du Conseil des marchés financiers.

« La Commission bancaire, le Conseil des marchés financiers et la Commission des opérations de bourse peuvent prononcer les sanctions disciplinaires prévues aux articles 45 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée, 43 et 43 ter de la présente loi, y compris la radiation. Elle ne peut faire état de sa qualité d'entreprise d'investissement qu'en précisant qu'elle est en liquidation.

« II. – La radiation d'une entreprise d'investissement autre qu'une société de gestion de portefeuille de la liste des entreprises d'investissement agréées peut être prononcée à titre de sanction disciplinaire par la Commission bancaire.

« La radiation entraîne la liquidation de la personne morale lorsque celle-ci a son siège social en France. Dans le cas de succursales des entreprises d'investissement ayant leur siège hors de l'Espace économique européen, cette radiation entraîne la liquidation du bilan et du hors bilan de la succursale.

« Toute entreprise qui a fait l'objet d'une radiation demeure soumise au contrôle de la Commission bancaire jusqu'à la clôture de la liquidation. Elle ne peut effectuer que des opérations strictement nécessaires à l'apurement de sa situation. Elle ne peut faire état de sa qualité d'entreprise d'investissement qu'en précisant qu'elle a fait l'objet d'une mesure de radiation.

« III. – Le Comité de la réglementation bancaire et financière précise les conditions d'application du présent article. Il fixe notamment les modalités selon lesquelles :

« – les décisions de retrait d'agrément et de radiation sont portées à la connaissance du public ;

« – les instruments financiers inscrits en compte auprès de l'entreprise peuvent être transférés chez un autre prestataire de services d'investissement ou chez la personne morale émettrice. »

« Art. 10 ter. – I. – Le retrait d'agrément est prononcé par la Commission des opérations de bourses, soit à la demande de la société de gestion de portefeuille, soit

d'office, lorsque la société ne remplit plus les conditions auxquelles l'agrément est subordonné lorsqu'elle n'a pas fait usage de son agrément dans un délai de douze mois ou lorsqu'elle n'exerce plus son activité depuis au moins six mois ou lorsque la poursuite de son activité est de nature à porter atteinte aux intérêts des investisseurs.

« Le retrait d'agrément prend effet à l'expiration d'une période dont la durée est déterminée par la Commission des opérations de bourse.

« Pendant cette période :

« – la société de gestion de portefeuille est soumise au contrôle de la Commission des opérations de bourse. La Commission des opérations de bourse peut prononcer les sanctions disciplinaires prévues à l'article 43 *ter* à l'encontre de toute société ayant fait l'objet d'un retrait d'agrément, y compris la radiation ;

« – elle ne peut effectuer que des opérations strictement nécessaires à la préservation des intérêts des clients ;

« – elle ne peut faire état de sa qualité de société de gestion de portefeuille qu'en précisant que son agrément est en cours de retrait.

« Au terme de cette période, la société perd la qualité de société de gestion de portefeuille et doit avoir changé sa dénomination sociale.

« Toute société de gestion de portefeuille ayant décidé sa dissolution anticipée avant le terme de cette période demeure soumise, jusqu'à la clôture de sa liquidation, au contrôle de la Commission des opérations de bourse qui peut prononcer les sanctions prévues à l'article 43 *ter* de la présente loi, y compris la radiation. Elle ne peut faire état de sa qualité de société de gestion de portefeuille qu'en précisant qu'elle est en liquidation.

« II. – La radiation d'une société de gestion de portefeuille de la liste des sociétés de gestion de portefeuille agréées peut être prononcée à titre de sanction disciplinaire par la Commission des opérations de bourse.

« La radiation entraîne la liquidation de la personne morale lorsque celle-ci a son siège social en France. Dans le cas des succursales de sociétés ayant leur siège hors de l'Espace économique européen, cette radiation entraîne la liquidation du bilan et du hors bilan de la succursale.

« Toute société qui a fait l'objet d'une radiation demeure soumise au contrôle de la Commission des opérations de bourse jusqu'à la clôture de la liquidation. Elle ne peut effectuer que des opérations strictement nécessaires à la préservation des intérêts des clients. Elle ne peut faire état de sa qualité de société de gestion de portefeuille qu'en précisant qu'elle a fait l'objet d'une mesure de radiation.

« III. – La Commission des opérations de bourse précise les conditions d'application du présent article. Elle fixe notamment les modalités selon lesquelles les décisions de retrait d'agrément ou de radiation sont portées à la connaissance du public. »

« Article 10 *quater*. – A compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, le troisième alinéa du paragraphe 2 de l'article 18 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée est abrogé. »

« Article 10 *septies* A. – *Suppression maintenue.* »

## TITRE II

### LES MARCHÉS FINANCIERS

« Article 12. – Il est institué une autorité professionnelle dénommée Conseil des marchés financiers dotée de la personnalité morale.

« Le conseil comprend seize membres nommés par arrêté du ministre chargé de l'économie et des finances, pour une durée de quatre ans.

« Quatorze membres sont nommés après consultation des organisations professionnelles ou syndicales représentatives :

« – six représentent les intermédiaires de marché, dont deux au moins les entreprises d'investissement ;

« – un représente les marchés de marchandises ;

« – trois représentent les sociétés industrielles ou commerciales dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé ;

« – trois représentent les investisseurs, dont un les gestionnaires pour compte de tiers ;

« – un représente les salariés des entreprises ou établissements prestataires de services d'investissement, les salariés des entreprises de marché et ceux des chambres de compensation.

« Deux membres sont choisis parmi des personnalités qualifiées en matière financière.

« Le président du Conseil des marchés financiers est élu, en son sein, par les membres du conseil. Mention est faite de cette élection au *Journal officiel* de la République française.

« En cas de partage égal des voix, le président a voix prépondérante.

« Un représentant de la Banque de France assiste aux délibérations du conseil sans voix délibérative. Il peut également siéger, dans les mêmes conditions, dans les formations spécialisées.

« Un commissaire du Gouvernement est désigné par le ministre chargé de l'économie et des finances. Il participe également aux formations disciplinaires. En tant que de besoin, le ministre peut nommer un commissaire du Gouvernement auprès de chaque formation spécialisée du conseil. Le commissaire du Gouvernement n'a pas voix délibérative.

« Préalablement à ses délibérations, le conseil peut entendre des personnalités qualifiées.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article et, notamment, les règles de majorité, de quorum et de représentation d'un membre absent. Ce décret prévoit, après la deuxième année suivant la mise en place du conseil, le renouvellement tous les deux ans par moitié du conseil. A l'occasion de la constitution du premier Conseil des marchés financiers, la durée du mandat des membres du conseil est fixée par tirage au sort, selon les modalités prévues par le décret précité, pour huit d'entre eux à deux ans et pour les huit autres à quatre ans.

« Le mandat est renouvelable une fois. »

« Art. 23 *bis*. – I. – Outre les prestataires de services d'investissement dûment agréés, sont autorisés, par dérogation à l'article 10 *sexies*, à être membre d'un marché réglementé d'instruments financiers :

« a) les personnes morales dont les membres ou associés sont indéfiniment et solidairement responsables des dettes et engagements de celles-ci, à condition que ces membres ou associés soient agréés à fournir les services visés au b et au c de l'article 2 ;

« b) les personnes physiques ou morales habilitées par le Conseil des marchés financiers à fournir des services visés aux b et c de l'article 2 ;

« c) les personnes physiques ou morales déjà habilitées, à la date de publication de la présente loi, à fournir des services visés aux b et c de l'article 2 sur des marchés reconnus réglementés au sens du VI de l'article 2 de la loi n° 96-109 du 14 février 1996 relative aux relations financières avec l'étranger en ce qui concerne les investissements étrangers en France.

« L'habilitation visée au b ci-dessus est délivrée au vu de conditions de compétence, d'honorabilité, de solvabilité et, en tant que de besoin, de capitaux propres et de garanties, définies par le règlement général du Conseil des marchés financiers.

« II. – L'admission et le maintien comme membre d'un marché réglementé, prononcés par l'entreprise de marché organisant les transactions sur ce marché, sont conditionnés par le respect des règles de ce marché.

« Les relations entre une entreprise de marché et une personne visée au I ci-dessus sont de nature contractuelle.

« III. – Les entreprises de marché ne peuvent limiter le nombre de prestataires de services d'investissement sur le marché dont elles ont la charge. Le Conseil des marchés financiers veille à ce que les entreprises de marché adaptent, en tant que de besoin, leur capacité technique aux demandes d'accès dont elles font l'objet.

« IV. – Les membres négociateurs d'un marché réglementé sont responsables de l'exécution des ordres qu'ils reçoivent, que ces ordres soient recueillis par eux-mêmes, par leurs agents ou par leurs employés et sous quelque forme que ce soit. »

« Art. 29 *bis*. – Les dispositions du second alinéa de l'article 29 s'appliquent également à tout créancier d'un donneur d'ordre, à tout représentant d'un donneur d'ordre ou d'un adhérent à une chambre de compensation, ainsi qu'à tout mandataire judiciaire désigné dans le cadre de la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 précitée ou de la loi n° 84-148 du 1<sup>er</sup> mars 1984 précitée.

« Les interdictions visées au premier alinéa du présent article et au second alinéa de l'article 29 sont également applicables aux procédures judiciaires ou amiables ouvertes hors de France, équivalentes ou similaires à celles prévues par la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 précitée ou par la loi n° 84-148 du 1<sup>er</sup> mars 1984 précitée. »

### TITRE III

#### LES OBLIGATIONS ET LE CONTRÔLE DES PRESTATAIRES DE SERVICES D'INVESTISSEMENT

« Art. 36. – Les prestataires de services d'investissement et, le cas échéant, les personnes visées au I de l'article 23 *bis* sont tenus d'informer les investisseurs, avant d'entrer en relations d'affaires avec eux, de l'existence ou de l'absence d'un régime d'indemnisation ou de protection équivalente applicable en ce qui concerne

l'opération ou les opérations envisagées, du montant et de l'étendue de la couverture offerte et, s'il y a lieu, de l'identité du fonds d'indemnisation.

« Les conditions de constitution et d'intervention du ou, le cas échéant, des fonds mentionnés ci-dessus sont fixées par le règlement général du Conseil des marchés financiers conformément au 7° de l'article 17 de la présente loi.

« Les prestataires de services d'investissement et, le cas échéant, les personnes visées au I de l'article 23 *bis* ne peuvent se prévaloir de l'existence d'un fonds ou d'un système de protection équivalente que si le Conseil des marchés financiers s'est assuré que ce fonds ou ce système de protection est conforme aux règles d'intervention des fonds de garantie fixées par son règlement général. »

« Art. 43 *ter*. – I. – Lorsqu'un prestataire de services d'investissement agréé pour exercer les services visés au d de l'article 2 ou une société de gestion de portefeuille a manqué à ses obligations professionnelles définies par les lois et règlements en vigueur, la Commission des opérations de bourse, après avoir mis leurs dirigeants en mesure de présenter leurs explications, peut leur adresser une mise en garde.

« II. – Les prestataires de services d'investissement agréés pour exercer les services visés au d de l'article 2 ainsi que les sociétés de gestion de portefeuille sont passibles des sanctions prononcées par la Commission des opérations de bourse à raison des manquements à leurs obligations professionnelles définies par les lois et règlements en vigueur.

« La Commission des opérations de bourse agit soit d'office, soit à la demande du gouverneur de la Banque de France, président de la Commission bancaire, soit à la demande du président du Conseil des marchés financiers. Elle statue, en cette matière, par décision motivée. Aucune sanction ne peut être prononcée sans que le représentant légal du prestataire de services d'investissement ou de la société de gestion de portefeuille ait été entendu ou, à défaut, dûment appelé.

« Les sanctions applicables sont l'avertissement, le blâme, l'interdiction à titre temporaire ou définitif de l'exercice de tout ou partie des services fournis. Ces interdictions emportent, selon le cas, suspension ou retrait de l'autorisation prévue à l'article 9 pour le service concerné.

« En outre, la Commission des opérations de bourse peut prononcer, soit à la place, soit en sus de ces sanctions, une sanction pécuniaire dont le montant ne peut être supérieur à cinq millions de francs ou au décuple du montant des profits éventuellement réalisés. Les sommes sont versées au Trésor public.

« La Commission bancaire et le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement sont informés de toute mesure d'interdiction à titre temporaire ou définitif de tout ou partie des activités.

« III. – Les personnes placées sous l'autorité ou agissant pour le compte des prestataires de services d'investissement agréés pour exercer les services visés au d de l'article 2 ou des sociétés de gestion de portefeuille sont passibles des sanctions prononcées par la Commission des opérations de bourse à raison des manquements à leurs obligations professionnelles définies par les lois et règlements en vigueur.

« La Commission des opérations de bourse agit soit d'office, soit à la demande du gouverneur de la Banque de France, président de la Commission bancaire, soit à la

demande du président du Conseil des marchés financiers. Elle statue par décision motivée. Aucune sanction ne peut être prononcée sans que les personnes en cause aient été entendues ou, à défaut, dûment appelées.

« Les sanctions applicables sont l'avertissement, le blâme et le retrait temporaire ou définitif de la carte professionnelle. En outre, la Commission des opérations de bourse peut prononcer, soit à la place, soit en sus de ces sanctions, une sanction pécuniaire dont le montant ne peut être supérieur à 400 000 F ou au triple du montant des profits éventuellement réalisés. Les sommes sont versées au Trésor public.

« En cas d'urgence, les personnes mentionnées au présent paragraphe contre lesquelles des procédures sont engagées peuvent être suspendues d'activité par la Commission des opérations de bourse.

« IV. – La Commission des opérations de bourse informe, le cas échéant, la Commission européenne et les autorités compétentes des autres Etats membres de la Communauté européenne des décisions qu'elle prend en application du présent article.

« Elle peut également rendre publiques ces décisions.

« V. – Les personnes sanctionnées en application du présent article peuvent, dans le délai de deux mois qui suit la notification de la décision, former un recours de pleine juridiction devant le Conseil d'Etat.

« Art. 44. – *Pour coordination.* »

« La loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée est ainsi modifiée :

« I. – Après l'article 37, il est inséré un article 37-1 ainsi rédigé :

« Art. 37-1. – La Commission bancaire veille également au respect par les prestataires de services d'investissement et les membres des marchés réglementés, agréés en France, des règles visées à l'article 33-1. Elle sanctionne les manquements constatés.

« Ce contrôle s'exerce sous réserve de la compétence du Conseil des marchés financiers en matière de contrôle des règles de bonne conduite. »

« II. – A l'article 40, le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« Elle peut, en outre, demander aux établissements de crédit et aux entreprises d'investissement tous renseignements, documents, éclaircissements ou justifications nécessaires à l'exercice de sa mission. »

« III. – L'article 41 est ainsi rédigé :

« Art. 41. – Les résultats des contrôles sur place sont communiqués soit au conseil d'administration, soit au directoire et au conseil de surveillance, soit à l'organe délibérant en tenant lieu, de l'établissement de crédit ou de l'entreprise d'investissement contrôlés. Ils sont également transmis aux commissaires aux comptes.

« Les contrôles sur place peuvent être étendus aux filiales d'un établissement de crédit ou d'une entreprise d'investissement, aux personnes morales qui le ou la contrôlent directement ou indirectement au sens de l'article 355-1 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ainsi qu'aux filiales de celles-ci.

« Ils peuvent également, dans le cadre de conventions internationales, être étendus aux succursales ou filiales implantées à l'étranger d'établissements de crédit ou d'entreprises d'investissement de droit français. »

« IV. – L'article 45 est ainsi rédigé :

« Art. 45. – Si un établissement de crédit ou une entreprise d'investissement a enfreint une disposition législative ou réglementaire afférente à son activité, n'a pas déferé à

une injonction ou n'a pas tenu compte d'une mise en garde, la Commission bancaire, sous réserve des compétences du Conseil des marchés financiers, peut prononcer l'une des sanctions disciplinaires suivantes :

« 1° L'avertissement ;

« 2° le blâme ;

« 3° L'interdiction d'effectuer certaines opérations et toutes autres limitations dans l'exercice de l'activité ;

« 4° La suspension temporaire de l'une ou de plusieurs des personnes mentionnées à l'article 17 de la présente loi ou à l'article 9 *bis* de la loi n° du de modernisation des activités financières avec ou sans nomination d'administrateur provisoire ;

« 5° La démission d'office de l'une ou de plusieurs de ces mêmes personnes avec ou sans nomination d'administrateur provisoire ;

« 6° La radiation de l'établissement de crédit ou de l'entreprise d'investissement de la liste des établissements de crédit ou des entreprises d'investissement agréés.

« En outre, la Commission bancaire peut prononcer, soit à la place, soit en sus de ces sanctions, une sanction pécuniaire au plus égale au capital minimum auquel est astreint l'établissement de crédit ou l'entreprise d'investissement. Les sommes correspondantes sont recouvrées par le Trésor public et versées au budget de l'Etat.

« Lorsqu'elle prononce une des sanctions disciplinaires ci-dessus énumérées à l'encontre d'un prestataire de services d'investissement, la Commission bancaire en informe le Conseil des marchés financiers. »

#### TITRE IV *BISA*

##### COMMUNICATION D'INFORMATIONS

« Art. 51 *bis* B. – I. – Lorsque des entreprises d'investissement ouvrent des bureaux, en France, ayant une activité d'information, de liaison ou de représentation, l'ouverture de ces bureaux doit être préalablement notifiée au Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, qui en informe le Conseil des marchés financiers.

« Ces bureaux font état de la dénomination ou de la raison sociale de l'établissement qu'ils représentent.

« II. – Les entreprises d'investissement visées ci-dessus qui exercent, à titre principal, les activités définies au *d* de l'article 2 adressent, le cas échéant, la notification prévue à la Commission des opérations de bourse. Celle-ci en informe le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement et le Conseil des marchés financiers. »

#### TITRE V

##### DISPOSITIONS DIVERSES

« Art. 54. – La loi n° 88-1201 du 23 décembre 1988 précitée est ainsi modifiée :

« I. – Le premier alinéa de l'article 11 est ainsi rédigé :

« Le fonds commun de placement est constitué à l'initiative conjointe d'une société de gestion de portefeuille relevant de l'article 9 *quinquies* de la loi n° du

de modernisation des activités financières ou d'une société de gestion visée à l'article 12, chargée de sa gestion, et d'une personne morale, dépositaire des actifs du fonds.»

« II. – La première phrase du deuxième alinéa de l'article 12 est supprimée.

« III. – Il est inséré, après le premier alinéa de l'article 12, un alinéa ainsi rédigé :

« La société de gestion est soumise aux mêmes règles, notamment en matière d'agrément et de contrôle, que celles prévues pour les sociétés visées à l'article 9 *quinquies* de la loi n° du de modernisation des activités financières. »

« IV. – Le dernier alinéa de l'article 12 est ainsi rédigé :

« Le fonds commun de placement est représenté à l'égard des tiers par la société chargée de sa gestion, visée au premier alinéa de l'article 11. Cette société peut agir en justice pour défendre ou faire valoir les droits ou intérêts des porteurs de parts. »

.....  
« Art. 61. – I. – Les personnes morales autorisées à fournir, à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, un service d'investissement visé à l'article 2 sont dispensées, pour l'exercice de ce service, des procédures prévues à l'article 9 et bénéficient des dispositions des articles 48 et 50.

« Elles devront mettre leurs statuts en harmonie avec la présente loi et effectuer, avant le 31 décembre 1996, une déclaration d'activité au Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement qui en publie la liste dans les conditions définies à l'article 48 *bis*. Pour établir cette liste, le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement apprécie la réalité matérielle des informations contenues dans ces déclarations. Le cas échéant, il peut les faire rectifier. La Commission des opérations de bourse exerce à l'égard des sociétés de gestion de portefeuille et des entreprises d'investissement exerçant, à titre principal, les activités définies au *d* de l'article 2, les attributions confiées au Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement au présent alinéa.

« Les personnes morales figurant sur les listes établies par le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement et par la Commission des opérations de bourse sont réputées avoir obtenu l'agrément visé à l'article 9 pour les services concernés.

« A défaut de déclaration, elles doivent cesser de fournir les services d'investissement visés à l'article 2.

« I *bis*. – Les sociétés de gestion visées à l'article 12 de la loi n° 88-1201 du 23 décembre 1988 précitée mettent également leurs statuts, leur organisation et leurs moyens en harmonie avec la présente loi ; elles effectuent une déclaration d'activité et déposent une demande d'agrément auprès de la Commission des opérations de bourse avant le 31 décembre 1996. Elles poursuivent leur activité jusqu'à ce qu'il ait été statué sur cette demande.

« II. – *Supprimé.*

« III. – Les sociétés de gestion régies par l'article 23 de la loi n° 89-531 du 2 août 1989 précitée reçoivent de plein droit la qualité de sociétés de gestion de portefeuille et sont dispensées de la procédure prévue à l'article 9 *quinquies* de la présente loi.

« IV. – Les maisons de titres régies par le troisième alinéa du paragraphe 2 de l'article 18 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée doivent opter, avant le 1<sup>er</sup> jan-

vier 1998, pour le statut d'entreprise d'investissement, prévu par la présente loi ou pour celui d'établissement de crédit.

« Elles doivent notifier leur choix au Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement. A défaut de notification de leur part à l'issue du délai d'option elles sont réputées prendre le statut d'entreprise d'investissement.

« Lorsqu'elles optent pour le statut d'entreprise d'investissement, les maisons de titres sont réputées recevoir l'agrément pour exercer l'ensemble des services d'investissement visés à l'article 2. Elles doivent satisfaire toutes les exigences, notamment en matière de fonds propres, inhérentes à ce statut.

« Lorsqu'elles optent pour le statut d'établissement de crédit, les maisons de titres sont soumises à la procédure visée à l'article 15 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée. Elles sont également réputées avoir reçu l'agrément pour exercer l'ensemble des services d'investissement visés à l'article 2 de la présente loi à condition de satisfaire toutes les exigences, notamment en matière de fonds propres, inhérentes à ce statut.

« IV *bis*. – A l'article 191-1 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales, les mots : "établissements agréés à cet effet dans des conditions prévues par décret, qu'ils soient des établissements de crédit ou des établissements mentionnés à l'article 99 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 relative à l'activité et au contrôle des établissements de crédit," sont remplacés par les mots : "prestataires de services d'investissement agréés à cet effet dans les conditions prévues à l'article 9 de la loi n° ... du ... de modernisation des activités financières".

« V. – La présente loi ne fait pas obstacle au maintien des conventions collectives en vigueur à la date de publication de la présente loi.

« VI. – Les marchés de valeurs mobilières et les marchés à terme fondés sur la loi du 28 mars 1885 sur les marchés à terme et la loi n° 88-70 du 22 janvier 1988 sur les bourses de valeurs, fonctionnant régulièrement à la date de publication de la présente loi, sont reconnus comme des marchés réglementés au sens de l'article 21 de la présente loi.

« VII. – Les appellations de "société de bourse" et d'"agent des marchés interbancaires" ne peuvent être utilisées que par les personnes agréées en cette qualité à la date de publication de la présente loi. »

« Art. 65. – La loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée est ainsi modifiée :

« A. – L'article 19 est ainsi rédigé :

« Art. 19. – I. – Le retrait d'agrément est prononcé par le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement, soit à la demande de l'établissement de crédit, soit d'office, lorsque l'établissement ne remplit plus les conditions auxquelles l'agrément est subordonné, lorsqu'il n'a pas fait usage de son agrément dans un délai de douze mois ou lorsqu'il n'exerce plus son activité depuis au moins six mois.

« II. – Le retrait d'agrément prend effet à l'expiration d'une période dont la durée est déterminée par le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement.

« III. – Pendant cette période :

« – l'établissement de crédit demeure soumis au contrôle de la Commission bancaire et, le cas échéant, du Conseil des marchés financiers. La Commission bancaire peut prononcer à son encontre les sanctions disciplinaires prévues à l'article 45, y compris la radiation ;

« – l'établissement ne peut effectuer que les opérations de banque et de services d'investissement strictement nécessaires à l'apurement de sa situation et doit limiter les autres activités mentionnées aux articles 5 à 7 ;

« – il ne peut faire état de sa qualité d'établissement de crédit qu'en précisant que son agrément est en cours de retrait.

« IV. – les fonds reçus du public mentionnés à l'article 2, dans la mesure où ils ne peuvent être reçus à titre habituel que par un établissement de crédit, ainsi que les titres émis par cet établissement qui ne sont pas négociables sur un marché réglementé, sont remboursés par l'établissement à leur échéance ou, si cette échéance est postérieure à l'expiration de la période mentionnée au II ci-dessus, à la date fixée par le Comité des établissements de crédit et des entreprises d'investissement. Au terme de cette période, l'entreprise perd la qualité d'établissement de crédit et doit avoir changé sa dénomination sociale. Les opérations de banque autres que la réception de fonds public que l'entreprise a conclues ou s'est engagée à conclure avant la décision de retrait d'agrément peuvent être menées à leur terme.

« V. – Tout établissement de crédit ayant décidé sa dissolution anticipée avant le terme de la période mentionnée au II ci-dessus demeure soumis, jusqu'à la clôture de sa liquidation, au contrôle de la Commission bancaire, qui peut prononcer les sanctions disciplinaires prévues à l'article 45, y compris la radiation. Il ne peut faire état de sa qualité d'établissement de crédit qu'en précisant qu'il est en liquidation. »

« B. – Il est inséré, après l'article 19, des articles 19-1 et 19-2 ainsi rédigés :

« Art. 19-1. – La radiation d'un établissement de crédit de la liste des établissements de crédit agréés peut être prononcée à titre de sanction disciplinaire par la Commission bancaire.

« La radiation entraîne la liquidation de la personne morale, lorsque celle-ci a son siège social en France. Dans le cas des succursales d'établissements ayant leur siège hors de l'Espace économique européen, la radiation entraîne la liquidation des éléments du bilan et du hors-bilan de la succursale. Afin de préserver les intérêts de la clientèle, la Commission bancaire peut reporter la liquidation au terme d'un délai qu'elle fixe.

« Tout établissement qui a fait l'objet d'une radiation demeure soumis au contrôle de la Commission bancaire jusqu'à la clôture de la liquidation. Il ne peut effectuer que les opérations strictement nécessaires à l'apurement de sa situation. Il ne peut faire état de sa qualité d'établissement de crédit qu'en précisant qu'il a fait l'objet d'une mesure de radiation.

« Art. 19-2. – Le Comité de la réglementation bancaire et financière précise les conditions d'application des articles 19 et 19-1. Il fixe notamment les modalités selon lesquelles :

« – les décisions de retrait d'agrément et de radiation sont portées à la connaissance du public ;

« – la cession des créances résultant des opérations de crédit mentionnées à l'article 3 est opposable aux tiers par l'accord écrit du débiteur, ou à défaut, par décision de la Commission bancaire ;

« – les plans et comptes d'épargne logement, les livrets d'épargne d'entreprises, les plans et livrets d'épargne populaire, les plans d'épargne en actions ainsi que les engagements par signature peuvent être transférés, sans préjudice des droits des titulaires ou bénéficiaires, à un ou plusieurs autres établissements de crédit ;

« – les instruments financiers inscrits en compte auprès de l'établissement peuvent être transférés chez un autre prestataire de services d'investissement ou chez la personne morale émettrice ;

« – les opérations prévues aux articles 5 à 7 de la présente loi sont limitées. »

« C. – *Supprimé.*

« D. – A l'article 46, les mots : "cesse d'être agréé" sont remplacés par les mots : "a fait l'objet d'une mesure de radiation".

« E. – Au troisième alinéa de l'article 52-1, après les mots : "le retrait de leur agrément", sont ajoutés les mots : "ou leur radiation".

« F. – Il est inséré, après l'article 100-1, un article 100-2, ainsi rédigé :

« Art. 100-2. – Les établissements de crédit dont l'agrément a été retiré par le Comité des établissements de crédit avant l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... de modernisation des activités financières perdent leur qualité d'établissement de crédit à l'expiration d'un délai de six mois à compter de cette date. Toutefois, si, dans ce délai, la Commission bancaire constate que certains de ces établissements sont encore débiteurs de fonds reçus du public, les dispositions des II à V de l'article 19 leur sont applicables dans des conditions fixées par le Comité de la réglementation bancaire et financière.

« Les établissements de crédit dont l'agrément a été retiré par la Commission bancaire avant l'entrée en vigueur de la loi n° ... du ... de modernisation des activités financières sont soumis aux dispositions des articles 19-1 et 19-2 de la présente loi. La Commission bancaire fixe la date de la liquidation de la personne morale. »

« Art. 71. – Les règlements généraux du Conseil des bourses de valeurs et du Conseil du marché à terme demeurent applicables. Ils peuvent être modifiés ou abrogés par le Conseil des marchés financiers dans les conditions prévues à l'article 17 de la présente loi ou, le cas échéant, par le Comité de la réglementation bancaire et financière dans les conditions prévues à l'article 30 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 précitée. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi, compte tenu du texte de la commission mixte paritaire.

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

### Suspension et reprise de la séance

**M. le président.** La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à dix heures cinquante-cinq, est reprise à onze heures cinq.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

## COPROPRIÉTÉ DE NAVIRES DE COMMERCE

### Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, relatif à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce (nos 2880, 2890).

Si chacun fait un effort de concision, nous aurons une petite chance d'achever l'examen du texte entre treize heures et treize heures trente. J'en appelle à une discipline librement consentie.

La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

**M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, vous avez tous constaté et déploré le recul, lent et en apparence irréversible, de notre flotte de commerce depuis le premier choc pétrolier de 1973, qui a servi de révélateur des points faibles de notre économie maritime, trop axée jusqu'alors sur les liaisons coloniales et peu ouverte sur la concurrence internationale.

Chacun s'accorde à reconnaître l'importance économique du transport maritime, surtout pour une nation qui dépend, comme la nôtre, autant de son commerce extérieur et qui se situe parmi les premières puissances industrielles.

Chacun s'accorde à reconnaître aussi qu'à la dimension commerciale du transport maritime s'ajoute une véritable dimension stratégique pour notre pays. Demain plus que jamais, il devra répondre aux exigences de notre doctrine de défense qui s'oriente dorénavant vers la capacité de déploiement d'une force de projection mobile indispensable à notre activité et dont l'efficacité repose sur une capacité de transport par voie maritime sous contrôle national.

Pour endiguer le déclin, de substantiels efforts ont été mis en œuvre dès 1987 dans le cadre du plan « marine marchande » initié par M. Ambroise Guellac à la demande du Premier ministre de l'époque, Jacques Chirac. Mon prédécesseur, Bernard Bosson, avec l'appui de M. Edouard Balladur, a de son côté ouvert le chantier de la réduction des charges sociales.

Le dernier conseil interministériel de la mer, présidé par le Premier ministre, a procédé à une série d'améliorations du dispositif d'aide à l'investissement en faveur de la flotte de commerce en élargissant son champ d'application.

J'ai moi-même pris l'initiative, dès mon arrivée au ministère, de renforcer l'aide à la consolidation et à la modernisation de la flotte.

Mais le Gouvernement vient aujourd'hui devant vous porteur d'une autre ambition pour la France : rétablir la vocation maritime de notre pays en inversant la tendance à la réduction de notre flotte par la création d'un environnement favorable à sa croissance. Pour la première fois, le législateur est appelé à doter les armateurs de notre pays des moyens de reconstruire une flotte moderne et puissante.

Il convient de partir d'un triple constat.

D'abord, les coûts d'exploitation et la rémunération du travail sont plus élevés dans notre pays que chez nos concurrents internationaux et nos partenaires européens.

Ensuite, le transport maritime est une activité très mobilisatrice de capitaux alors même qu'en France l'armement est confronté à une faiblesse récurrente de ses fonds propres du fait de l'équilibre précaire des comptes d'exploitation.

A ces deux données objectives s'ajoute l'environnement international très compétitif dans lequel opèrent les professionnels du transport maritime. Ceux-ci doivent trouver des armes susceptibles de lutter contre celles qu'utilisent nos concurrents avec des pavillons de complaisance installés dans des paradis fiscaux.

Le Gouvernement n'a pas d'action directe sur l'environnement concurrentiel international de l'armement français. Il dispose en revanche d'une initiative et d'une capacité d'intervention pour favoriser la mobilisation d'une épargne abondante. Encore faut-il faire en sorte que cette épargne soit attirée vers le secteur maritime plutôt que de la laisser s'investir dans des produits fiscaux flottants sans effet sur notre économie.

La copropriété de navires par le quirat constitue à nos yeux la réponse appropriée.

Partant de l'analyse que la mobilisation d'une partie de l'épargne disponible vers le secteur maritime a besoin d'un encouragement fiscal, j'ai, avec le soutien déterminé du Premier ministre, engagé la réflexion qui aboutit au texte qui vous est soumis.

Si le projet de loi qui vous est présenté est novateur pour notre droit fiscal, j'ai cependant conscience de ne pas totalement innover dans ce domaine. Certains pays étrangers ont mis en œuvre une mesure fiscale analogue à celle qui vous est soumise : c'est notamment le cas de la Norvège et de l'Allemagne, où les réussites sont probantes.

Chez nous, il me plaît de rappeler les travaux effectués :

Dès le mois de juin 1988, un rapport de la commission des affaires économiques et du plan du Sénat, présenté par M. le sénateur Josselin de Rohan, évoque le quirat. L'idée d'une mesure d'encouragement fiscal est également mise en avant par M. le sénateur de Catuelan.

Ici même, en mai 1989, le député Jean-Yves Le Drian formule des propositions concrètes en faveur du quirat.

Enfin, M. le député Yvon Bonnot a également développé cette idée.

Tous aboutissent à la même conclusion : il existe dans notre pays une réelle capacité d'épargne ; elle a besoin d'un stimulant fiscal pour s'investir dans les navires de commerce.

La représentation nationale a déjà voté, dans le cadre de la loi de finances pour 1991, un dispositif, celui de l'article 163 *vicies* du code général des impôts, qui a constitué une première étape. Mais il s'est révélé trop timoré et n'a pas connu d'application réelle.

La loi de 1986 portant aide fiscale à l'investissement productif dans les départements et territoires d'outre-mer continue de connaître, pour sa part, une application effective et satisfaisante, mais sa portée géographique est par définition limitée à l'outre-mer et la dispersion géographique des navires qui opèrent sur le marché mondial ne peut donc pas être prise en compte.

Il fallait donc élaborer un dispositif spécifique.

Le régime fiscal proposé par le Gouvernement incite les personnes physiques et morales dont l'armement n'est pas l'activité principale à placer leur épargne dans des parts de navires neufs ou de navires d'occasion récents.

Cet encouragement fiscal a pour but de favoriser le renforcement de la flotte de commerce sous pavillon français et de participer au développement du transport maritime européen. Il s'inscrit pleinement dans les objectifs de la politique des transports de l'Union européenne et arrive à point nommé pour conforter la réorientation politique maritime communautaire. Celle-ci vient d'être annoncée au mois de mars 1996 dans une communication produite par la Commission européenne au Conseil des ministres, intitulée « Vers une nouvelle stratégie maritime ».

C'est sur ces bases que la Commission a donné son accord aux autorités françaises, qui lui avaient notifié le dispositif en application de nos engagements communautaires.

Sur la base de cette consultation, le Gouvernement aurait souhaité traiter d'un point de vue juridique complémentaire et vous soumettre une disposition portant sur les conditions prévues par la législation française pour qu'une société européenne, quelle que soit l'origine de ses capitaux, puisse être propriétaire d'un navire sous pavillon français. Mais il était difficile, dans un texte fiscal, de traiter du droit du navire.

Dans ces conditions et dans un souci de clarté législative, le Gouvernement s'engage à soumettre, le moment venu, une modification des règles dites de la francisation des navires, qui résultent tant des dispositions des lois du 3 janvier 1967 et du 28 février 1986, relatives au statut des navires, que du code des douanes.

En attendant, il va de soi que les autorités françaises indiquent publiquement par ma voix qu'elles adopteront, sans attendre les dispositions législatives annoncées, une interprétation conforme au droit communautaire à l'égard des sociétés européennes désirant immatriculer sous pavillon français un navire de commerce.

Le dispositif du projet qui vous est soumis permet aux personnes physiques de déduire, au titre de l'impôt sur le revenu afférent à l'année de versement, les sommes investies jusqu'au 31 décembre 2000, dans la limite annuelle de 500 000 francs pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés, et de 1 000 000 francs pour un couple marié.

**M. Etienne Garnier.** Très bonne mesure !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** En matière d'impôt sur les sociétés, les sommes investies par des personnes morales seront déduites du bénéfice imposable de l'exercice de versement.

Le Sénat a enrichi ce projet de plusieurs améliorations qui renforcent et précisent incontestablement l'objectif du Gouvernement.

C'est ainsi qu'il a étendu, avec l'accord du Gouvernement, le champ d'application de la mesure aux navires armés au commerce alors que le projet initial s'en tenait aux seuls navires civils de charge. L'inclusion, par cette définition, des navires à passagers constitue une ouverture et fait naître des raisons supplémentaires d'espoir pour nos marins, nos armateurs et nos chantiers navals. Elle est en outre en parfaite cohérence avec le souci du Gouvernement de voir ses armateurs disposer de navires à passagers répondant aux plus récentes normes de sécurité.

Soucieux de l'impact d'une mesure fiscale qui fait nécessairement appel à l'effort de tous les contribuables, le Sénat a décidé de préciser explicitement, ici encore avec le plein accord du Gouvernement, que les navires concernés par l'avantage fiscal devront battre pavillon français pendant une durée minimale.

Soucieux également d'assurer la plus grande diffusion possible au produit d'épargne proposé, le Sénat a étendu la mesure aux fonds de placement quinquennal, laissant à votre assemblée le soin d'en définir plus exactement les modalités de fonctionnement.

Telle est, mesdames, messieurs les députés, l'économie du projet, qui est pleinement conforme aux engagements pris par M. le Président de la République, attentif à la situation de ce secteur vital pour notre pays et à ses conséquences sociales, économiques et stratégiques.

**M. Philippe Briand.** Très bien !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** S'agissant au premier chef des conséquences sociales, le Gouvernement a comme souci premier d'examiner les mesures qu'il propose d'abord à l'aune des emplois créés. Ce souci est naturellement renforcé lorsqu'il s'agit d'adopter une mesure fiscale.

Le Gouvernement est convaincu que la mesure est créatrice d'emplois. Sont concernés ici non seulement les créations directes d'emplois liées à l'entrée en flotte de nouveaux navires – emplois de navigant et de personnel à terre –, mais également tous les emplois indirects, en plus grand nombre, qui se situent en amont comme en aval, que ce soit dans les armements, au niveau des infrastructures portuaires ou dans le secteur des transports terrestres.

Le Gouvernement est également certain de l'effet positif pour l'économie générale au profit des chargeurs de notre pays et, plus particulièrement, au profit de nos régions littorales, qui souffrent actuellement d'un taux de chômage élevé.

Il y a la main-d'œuvre et le savoir-faire disponibles ; il y a maintenant l'outil financier ; il y a, enfin, et toutes les indications dont je dispose le montrent, les armateurs impatientes de monter des opérations.

Les conditions se trouvent donc pleinement réunies pour que le dispositif quinquennal ait un réel impact économique et contribue à faire redécoller les secteurs économiques liés à la chaîne du transport maritime, jusques et y compris dans la construction navale.

Le Gouvernement partage avec la représentation nationale le souci de faire en sorte que la mesure profite également à nos chantiers. C'est pourquoi il a accepté qu'elle soit notamment étendue aux navires à passagers.

Enfin, les conséquences ne sont pas moindres en termes de stratégie au moment où notre pays entend se doter d'une force de projection efficace. Quelle en serait la crédibilité si la composante du transport maritime faisait défaut ?

Nous croyons qu'il n'y a pas de fatalité dans le déclin de notre marine marchande.

Nous savons qu'il existe dans notre pays une épargne prête à s'investir, pour peu qu'on l'y incite.

Nous croyons que la mesure que nous vous proposons est bonne pour les secteurs économiques concernés ainsi que pour l'emploi.

Nous souhaitons restituer à la flotte de commerce française une place significative dans le contrôle de notre transport maritime au profit de notre commerce exté-

rieur. Et, comme l'a dit le Président de la République : « Aucune grande nation économique ne peut se passer de la maîtrise du transport maritime ».

Ainsi, mesdames, messieurs les députés, nous vous engageons à mettre en œuvre les moyens juridiques et financiers du développement volontariste mais ordonné de la flotte française. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

**M. Bernard Carayon, rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis a pour objet de faciliter l'acquisition de navires sous pavillon français par l'institution de déductions sur le revenu ou le bénéfice imposables.

Il s'agit, monsieur le ministre, et je vous en félicite, d'un excellent texte qui, une fois n'est pas coutume, semble être reconnu comme tel par l'ensemble de la représentation nationale. Le consensus qu'il suscite n'exclut pas, cependant, quelques critiques, entendues çà et là, ce qui est bien naturel.

On a parlé de « niche fiscale » en rappelant les termes du rapport présenté au Premier ministre par M. de La Martinière, qui considère l'accumulation de ces niches comme la marque d'une « désinvolture inquiétante des pouvoirs publics et des élus à l'égard de la principale imposition progressive de notre système fiscal ».

Cette observation me suggère deux remarques.

La première est qu'il peut paraître saugrenu pour les élus de la nation que l'on donne la force des Tables de la loi à un rapport qui ne saurait en tout état de cause avoir la légitimité du travail législatif, quelles que soient par ailleurs les qualités de ce document.

Je déduirai ma seconde remarque d'un vieil adage français : on n'attire pas les mouches avec du vinaigre. Ce qui compte, ce n'est pas le respect de principes budgétaires orthodoxes, mais le résultat. Et le résultat escompté, c'est plus de bateaux, plus de souveraineté maritime, plus d'emplois et donc plus de matière fiscale.

Il est bon de rappeler à cette occasion qu'il y a des dépenses qui rapportent et des économies qui coûtent cher !

On a aussi reproché au texte de constituer une aubaine pour les titulaires de hauts revenus ! C'est oublier d'abord le caractère confiscatoire de l'impôt sur le revenu pour les tranches les plus élevées de notre barème fiscal. C'est oublier surtout que l'investissement quirataire n'est pas sans risques, et que ces risques méritent bien des rémunérations, directes ou indirectes.

Certains de nos collègues, dont Jean-Louis Leonard, regrettent que ce texte ne soit pas assorti d'un dispositif privilégiant les commandes dans les chantiers navals européens. Je les comprends. Je partage ce souci de protéger la construction communautaire contre une féroce concurrence extra-européenne, mais nos engagements internationaux peuvent difficilement varier à l'aune des difficultés de tel ou tel secteur de notre économie.

**M. Philippe Briand.** Très bien !

**M. Bernard Carayon, rapporteur.** Enfin, d'autres collègues auraient souhaité que ce projet de loi soit étendu au secteur de la pêche. Je suis sensible à leurs arguments,

même si la petite ville occitane que j'administre, près de Toulouse, n'a plus de port de pêche depuis quelques siècles. Mais le Gouvernement prépare un projet de loi d'orientation sur la pêche, que doit présenter prochainement Philippe Vasseur en son nom.

Revenons au texte. Son contenu est exclusivement fiscal. Il crée une nouvelle déduction plafonnée à 500 000 francs pour un célibataire et à un million de francs pour les contribuables mariés soumis à imposition commune sur le revenu. La déduction n'est pas plafonnée en matière d'impôt sur les sociétés. Son montant est égal à celui de l'investissement dans les copropriétés de navires de commerce ou quirats. Le Gouvernement souhaite augmenter le nombre de navires sous pavillon français, c'est-à-dire les navires francisés qui bénéficient des avantages et des contraintes associés à notre pavillon.

Le projet ne vise pas en premier lieu le maintien ou le renforcement de l'activité dans les chantiers navals. Même s'il peut contribuer à l'emploi dans ce secteur, son objet principal est – je le répète – d'augmenter l'effectif de notre flotte. Fruit d'une longue réflexion sur les moyens de renforcer la flotte de commerce française, il entend inverser la tendance au déclin qui caractérise l'évolution de cette flotte depuis deux décennies. Après le premier choc pétrolier, la France est passée du huitième au vingt-cinquième rang mondial – vous l'avez souligné, monsieur le ministre – et le nombre de nos navires est passé de 500 à 209, soit 1 p. 100 du tonnage mondial.

Ce projet s'inscrit comme le couronnement d'un ensemble de mesures qui, depuis le plan Guellec d'octobre 1986, avaient tenté de créer les conditions d'une nouvelle compétitivité. Il a pour but de compléter les aides existantes à l'exploitation des navires par une incitation à l'acquisition de bâtiments pour lesquels les sociétés d'armement manquent structurellement de fonds propres. Il s'inspire en même temps d'exemples étrangers d'incitation fiscale aux copropriétés de navires, dispositifs qui ont permis à d'autres flottes que la nôtre de maintenir, voire de renforcer, leurs effectifs de navires de commerce, comme c'est le cas en Allemagne.

L'actuel régime quirataire ne permet aux souscripteurs de parts de navires de déduire de leur revenu imposable que 25 p. 100 des sommes investies avec un plafond de 25 000 francs pour une personne seule et de 50 000 francs pour un ménage soumis à l'imposition commune. En raison de l'avantage fiscal pour le moins limité qu'il apporte, ce dispositif n'a été employé qu'accessoirement dans quelques acquisitions de navires de pêche. L'échelle d'investissement est sans commune mesure avec celle de nos partenaires allemands, qui ont financé, en 1995, 159 navires dont 126 neufs grâce à ce système. Les 1 145 navires de commerce allemands représentent un instrument d'une autre importance que les 209 navires sous pavillon français. Le Gouvernement a donc voulu très justement créer une incitation à l'investissement maritime.

L'intérêt de disposer d'une flotte importante de navires sous pavillon français ne réside pas seulement, on s'en doute, dans la satisfaction de voir portées nos couleurs sur les océans. La préoccupation première qui justifie ce texte est celle du maintien de notre souveraineté sur les routes commerciales maritimes. Nous disposons en effet d'une façade maritime importante et nos approvisionnements, y compris certains approvisionnements stratégiques, dépendent des transports maritimes. Le pavillon français offre au navire qui le porte la protection de notre pays. Il permet de le soumettre à ses contrôles et ouvre la possibilité de réquisitionner le navire en cas de guerre ou

pour la nécessité des transports maritimes présentant un intérêt national. Cet intérêt n'est pas hypothétique. L'exemple de l'opération Daguet où cinquante-quatre navires civils ont été utilisés, l'intervention plus récente en ex-Yougoslavie, la doctrine même de projection des forces qui constituera le cadre de notre doctrine militaire à l'avenir mettent en relief l'urgence du maintien d'un nombre suffisant de navires de commerce sous notre pavillon.

Le second objectif du projet de loi est de créer des emplois, surtout indirects, par l'augmentation de notre flotte de commerce. Il est certain dans ce contexte que l'élargissement du dispositif des navires de charge aux navires de passagers, dont je me félicite, facilitera le financement d'unités fortement créatrices d'emplois pour nos chantiers navals et en termes d'équipage en raison des prestations hôtelières fournies sur ces navires. En effet, le déclin de la construction navale en France est moins accentué pour les navires à passagers que pour les navires de charge.

Faut-il pour autant inscrire dans la loi la consultation du ministre chargé de la construction navale, aujourd'hui le ministre de l'industrie, pour la délivrance de l'agrément et l'obligation de construire le navire dans un chantier naval européen ?

**M. Aimé Kergueris.** Oui !

**M. Bernard Carayon, rapporteur.** La première suggestion aurait pour effet de rallonger les délais et comporterait le risque d'empêcher, dans nombre de cas, l'acquisition de navires d'occasion.

M. Jean-Louis Leonard. Pas du tout !

**M. Bernard Carayon, rapporteur.** La seconde proposition, qui me séduit et pour laquelle se bat notre éminent collègue Jean-Louis Leonard qui utilise des arguments toujours pertinents, est en contradiction avec l'accord de l'OCDE sur les conditions de concurrence dans l'industrie de la construction et de la réparation navales marchandes, signé et ratifié par l'Union européenne.

On ne peut donc, à mon sens, retenir ces propositions. Mais nous devons inviter l'autorité chargée de délivrer l'agrément à avoir une conception très pragmatique de l'intérêt économique qui doit inspirer sa décision, selon les termes mêmes du projet de loi.

Enfin, le dispositif général du projet est le fruit d'un équilibre entre plusieurs contraintes. Il s'insère dans l'ordre juridique communautaire qui interdit les aides accordées directement par les Etats ou au moyen de ressources de l'Etat, aides qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. En même temps, l'Union européenne admet une dérogation pour les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

Visant la modernisation de la flotte sous pavillon français, pavillon ouvert aux navires détenus par les ressortissants et sociétés de l'Union européenne, ce projet a été approuvé par la Commission sur la base de l'intérêt commun de la politique communautaire. Il s'inscrit d'ailleurs dans le cadre nouveau de la politique européenne en matière de transports maritimes qui vise non plus seulement l'emploi des marins de la Communauté, le maintien des navires sous pavillon communautaire et la modernisation de la flotte, mais aussi la sécurité maritime de la Communauté par la compétitivité du secteur des transports maritimes.

Il a su aussi ménager un équilibre entre les intérêts des souscripteurs étrangers à l'affrètement maritime et ceux des armateurs gérants des copropriétés. Les intérêts des souscripteurs résident essentiellement dans les avantages fiscaux institués par le présent projet.

La déduction du revenu imposable est plafonnée pour les particuliers à un seuil élevé. Certes, le dispositif d'incitation fiscale que crée la présente loi est d'autant plus attractif que les souscripteurs ont des revenus importants. Pour ceux-ci, les rendements sont de l'ordre de 12 p. 100 et peuvent avoisiner les 20 p. 100 dans certaines conditions, lorsque des bénéficiaires industriels et commerciaux non professionnels sont compensés par les déficits générés par l'exploitation du navire.

Cependant, l'investissement maritime suppose – j'y insiste – une forte intensité du capital. Les rendements proposés doivent être suffisamment attractifs pour réunir une épargne sur un projet risqué. En effet, les quirataires sont responsables des pertes et dettes du navire en proportion de leurs parts. L'investissement maritime n'est donc pas un investissement banal : c'est un investissement à risque. Ce risque est d'autant plus élevé que l'activité maritime s'exerce par nature dans un espace où la protection juridique de nos règles de droit ne peut être totale. Pour les sociétés qui souscrivent des parts de copropriétés de navires, le rendement de l'investissement devrait être moindre, de l'ordre de 7 à 9 p. 100. Une telle rentabilité est loin d'être insignifiante.

S'il propose un bon rendement aux souscripteurs, ce dispositif doit faciliter l'acquisition de navires sous pavillon français. Pour environ huit navires par an et 500 emplois créés, le coût annuel est estimé à 400 millions de francs en termes de dépense fiscale selon l'étude d'impact du projet de loi. Le rendement du dispositif en termes d'emplois devrait être amélioré par son extension aux navires à passagers. L'intérêt des sociétés d'armement est donc dans un apport en fonds propres qui peut représenter jusqu'à 80 p. 100 du prix d'achat du navire et qui leur offre la modernisation et le renouvellement de leur flotte tout en les obligeant au maintien sous pavillon français du navire pendant sept ans dans la version du texte adopté par le Sénat, délai que la commission des finances de l'Assemblée nationale a ramené à cinq ans. Cette contrainte de pavillon leur impose des conditions d'exploitation plus onéreuses, même en cas d'inscription au registre des Terres australes et antarctiques françaises, mais le renouveau de la flotte sous pavillon français n'est-il pas l'objet même du projet de loi ? Ces sociétés d'armement gèrent la copropriété ou affrètent le navire. Elles obtiennent donc le bénéfice de son usage.

La commission des finances, hormis l'amendement relatif au délai que je viens d'évoquer, et un amendement de précision, a modifié le texte sur deux points. D'abord, elle a souhaité que l'obligation de maintenir le navire sous pavillon français pendant sept ans – à l'origine –, ne fasse pas peser un risque d'injustice sur les souscripteurs de parts de copropriétés de navires. En effet, le texte issu des travaux du Sénat rendait possible la réincorporation dans le revenu imposable des sommes déduites, quand bien même les parts de quirs auraient été cédées dans le délai légal par leurs porteurs.

Par un article additionnel, la commission a également donné un cadre juridique à la notion de « fonds de placement quirataire ». Le Sénat ayant ouvert le dispositif à l'épargne collectée au sein de fonds de placement quirataire, la commission des finances de l'Assemblée a sou-

haité donner des garanties aux épargnants en plaçant l'activité de ces fonds de placement sous le contrôle de la commission des opérations de bourse.

Au total, le projet d'encouragement à l'acquisition de copropriétés de navires ne se contente pas de contrarier la tendance à l'affaiblissement de la marine marchande française. Il pose un jalon essentiel pour que la France retrouve enfin son destin de grande puissance maritime, conformément au souhait exprimé par le Président de la République. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

### Discussion générale

**M. le président.** Dans la discussion générale, la parole est à M. Yves Marchand.

**M. Yves Marchand.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis que j'ai l'honneur de présider le conseil supérieur de la marine marchande, c'est-à-dire depuis 1993, nous ferrailons pour obtenir un texte qui redonnerait à notre marine marchande les éléments de nature à faire de la France une grande puissance maritime.

L'idée est donc ancienne, mais elle n'a pas pu voir le jour que grâce à votre opiniâtreté, monsieur le ministre, et grâce au soutien du Président de la République lui-même. Au cours de sa campagne électorale, il avait en effet parlé de rendre à la France sa place de grande puissance maritime. Mais nous ne pourrions y parvenir si nous n'y consacrons pas des moyens : c'est l'objet de ce débat.

Force est de constater que le déclin de notre marine n'a cessé de s'accroître. De 500 navires on est passé à 220 navires il y a deux ans et nous n'en comptons plus que 209 aujourd'hui. N'avons-nous pas atteint le seuil critique en deçà duquel nous serions un pays sans marine ? C'est bien de cela que nous avons à traiter aujourd'hui, et pas seulement d'un avantage fiscal qui serait accordé à quelques privilégiés. Il serait assurément réducteur d'appréhender ce projet sous l'angle de la création d'une niche fiscale, comme certains le font. Il s'agit de reconquérir notre place sur la mer, ni plus, ni moins. Pour cela, il faut d'abord rajeunir notre flotte, même si ce n'est pas l'objectif premier. L'âge moyen de nos navires est en effet de quatorze ans et demi environ. Mais il faut aussi faire rentrer des navires sous pavillon français car la marine marchande française n'intervient que pour 15 p. 100 dans les échanges maritimes internationaux. C'est peu en comparaison de notre place dans les modes de transport ferroviaires, aériens et routiers.

Redonner sa place à la mer est un devoir et nous n'y parviendrons que de deux façons. La première est éculée, elle a été utilisée à maintes reprises : ce sont les interventions budgétaires pures et simples. Certains critiquent aujourd'hui ce projet au motif qu'il sera à l'origine d'une importante dépense fiscale. Mais ils oublient simplement que, depuis des décennies, le budget de la France participe très largement au financement du transport maritime. Le manque à gagner pour l'Etat dû à cette incitation fiscale sera-t-il plus important que les dépenses nettes imputées sur le budget lorsqu'il s'agit de défendre telle ou telle grande société nationale en difficulté ? Je n'en suis pas sûr ! Voilà pourquoi ce projet nous paraît cohérent, courageux, intelligent et porteur d'avenir, d'autant que, dans ce domaine, la compétition internationale est ter-

rible, cruciale. Nous discuterons de l'application de ce texte à la pêche. Je suis tout à fait d'accord sur le principe mais, dans un domaine où il faut prendre en compte la compétition internationale et pas simplement un intérêt catégoriel, cela risque de poser des problèmes d'adéquation.

La compétition internationale est telle aujourd'hui, vous le savez bien, que le fret maritime ne cesse de décroître et que les armateurs ne peuvent vivre que dans la mesure où ils arrivent à vendre leurs navires de commerce au bon moment. Autrement dit, la spéculation sur la vente d'un navire est le seul moyen pour un armateur d'avoir des comptes à peu près en ordre. Voilà pourquoi il était absolument indispensable d'amener de l'argent frais dans un secteur qui en manque cruellement en faisant appel à l'épargne publique. Or, comme l'a fort justement dit M. le rapporteur, on n'attrape pas les mouches avec du vinaigre. Il faut donc obligatoirement rendre plus attractifs les dispositifs qui existent déjà pour inciter les épargnants à placer leur argent dans ce secteur.

Voilà donc un bon projet de loi, monsieur le ministre, qui répond aux attentes de la marine marchande et à celles de la construction navale, ce dernier aspect est accessoire et il ne s'agit pas de le faire passer devant le principal, mais c'est important.

D'abord, c'est un projet pour la marine marchande. Il permettra de rénover la flotte, donc d'améliorer la sécurité du transport maritime. Ce dernier point est crucial car des problèmes de sécurité se posent aujourd'hui, même pour les bateaux sous pavillon national, et il ne faut pas les méconnaître. La liste noire qui a été publiée apporte la preuve qu'ils existent s'il en était besoin. Ce projet améliorera la sécurité du transport maritime et permettra aux armateurs de jouer leur rôle auprès des chargeurs.

Enfin, n'oublions pas un élément fondamental : les bateaux servent à transporter de la marchandise française d'abord, mais aussi étrangère. C'est une évidence mais il faut la répéter car on semble parfois l'oublier. Pour ce qui est de la marchandise française, il est plutôt cruel de voir nos chargeurs s'évader vers des armateurs étrangers.

Et s'ils vont vers les armateurs étrangers, c'est parce que ces derniers coûtent moins cher, évidemment. Il faut donc mettre à niveau les armateurs français et les armateurs étrangers. La loi sur la copropriété des navires, la loi quirataire nous permettent d'avoir un fret compétitif. Voilà un élément qui me paraît devoir être souligné.

Mais ce projet de loi aura aussi pour mission de favoriser le transport de marchandises étrangères.

On a souvent cité l'exemple des Japonais, avec leur système de transports couplé à leur système de fabrication industrielle. Je pense à Yamaha ou à Honda, par exemple, qui ont des parts importantes dans les compagnies de navigation. Aujourd'hui les porte-conteneurs qui desservent nos côtes sont asiatiques, et ils déversent sur les côtes françaises des Yamaha et des Honda. Pourrions-nous, nous, inonder de Peugeot ou de Renault le continent asiatique ? Je suis dubitatif !...

Voilà pourquoi en aidant les armateurs, nous avons une occasion réelle de reconquérir la mer et de créer 500 nouveaux emplois par an, à peu près, 2 500 dans les cinq ans qui viennent.

L'objectif souhaité par le Président de la République : favoriser l'emploi grâce à une aide fiscale, sera atteint. Mais, du coup, il faudra relancer la formation maritime, car, c'est paradoxal, mes chers collègues, je ne suis pas sûr que nous soyons capables d'offrir 500 postes nouveaux

sur le marché du travail à partir de nos écoles ! Donc, nous allons devoir faire un effort supplémentaire en ce domaine. Voilà un élément qui me paraît devoir être également souligné pour montrer la cohérence de ce projet qui n'est pas simplement, comme on a tenté de le faire croire, un projet d'intérêt fiscal, mais aussi un projet d'intérêt économique majeur pour notre pays. Ce n'est pas une niche fiscale, c'est une garantie de notre indépendance nationale.

C'est là-dessus que je voudrais terminer. Au moment où nous décidons de réduire quelque peu les dépenses militaires de notre pays, il faut bien que la logistique militaire soit assurée par la marine marchande, c'est elle qui assure le transport de nos troupes. Si, demain, le seuil critique étant atteint – ce dont je parlais au début de mon intervention – ; nous n'avons pas suffisamment de navires, pourra-t-on encore parler d'indépendance nationale ? Ma réponse est non. Nous serions obligés de faire appel à des bateaux russes, comme cela a déjà été le cas – car je ne dis pas cela au hasard –, ou à des bateaux chypriotes ou encore à des bateaux dont le pavillon est beaucoup plus « complaisant » que le nôtre. Et, dans ce cas, on ne pourrait plus parler d'indépendance nationale.

Mes chers collègues, un dernier mot : oui, nous avons maintenu le dispositif permettant de conserver un registre particulier attaché au pavillon français, le registre TAAF, dont a parlé le rapporteur. C'était une mesure nécessaire, mais pas suffisante. Celle que nous prenons aujourd'hui et qui touche à l'armement proprement dit, au corps du navire, complète suffisamment le dispositif pour nous permettre d'espérer que la France pourra répondre à sa mission de grande puissance maritime, mission qui lui a été tracée par le Président de la République et que nous nous honorerons aujourd'hui, en respectant à la lettre l'expression de cette volonté. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Colliard.

**M. Daniel Colliard.** Monsieur le président, monsieur le ministre, le projet du Gouvernement créant un nouveau dispositif d'abattement fiscal à la faveur d'investissements dans la construction de navires marchands doit être apprécié, avant tout, à la lumière de deux préoccupations : est-il susceptible d'améliorer la place de la France dans les échanges par voie maritime ? Peut-il être générateur d'emplois dans notre pays ?

Car la situation est à la fois grave et contradictoire. Notre pays est la quatrième puissance exportatrice du monde et les échanges par voie maritime croissent globalement au rythme moyen de 6 p. 100 l'an.

Or notre flotte marchande est passée du huitième au vingt-cinquième rang en vingt ans. Les emplois ont été divisés par sept pendant la même période. Le taux de couverture de nos échanges sous pavillon national n'est plus que de 15 p. 100. Et il ne reste plus que deux chantiers de construction navale d'importance, alors que la demande mondiale est au plus haut niveau.

L'effacement de notre pays ne s'est pas produit du jour au lendemain. C'est un mouvement de renoncement et de casse qui vient de loin, qui n'avait rien de fatal et qui engage la responsabilité de plusieurs gouvernements.

C'est dans les années soixante que le Gouvernement français publiait son Livre blanc sur la construction navale, bientôt relayé par le plan Davignon, d'origine européenne, qui taillait dans le potentiel de notre pays.

C'est en 1986 qu'était créé un pavillon de complaisance à la française, le registre d'immatriculation dit de Kerguelen,...

**M. Yves Marchand.** C'est inacceptable ! Ce n'est pas un pavillon de complaisance !

**M. Daniel Colliard.** ... que la majorité de l'Assemblée a légalisé récemment.

**M. Bernard Carayon, rapporteur.** Quelle mauvaise foi ! C'est faux !

**M. Daniel Colliard.** Il permet d'embarquer des personnels étrangers sous-payés à la place de marins de notre pays. Ça, c'est réel, et c'est inacceptable.

Pendant toutes ces années, les gouvernements ont laissé s'endetter la CGM, société nationale propriété de l'Etat, alors qu'elle devait renouveler complètement sa flotte afin de garantir la présence de notre pays dans les grands échanges par voie maritime. Nous sommes là dans un cas semblable à celui de la SNCF où l'Etat, sous la pression des cheminots et des usagers, vient d'être rappelé à son devoir.

Cette politique a trouvé son expression cohérente dans le programme intitulé « Pour une politique de la mer », présenté par Alain Juppé, alors secrétaire général du RPR, au nom de son parti, le 20 mai 1992. Ce programme préconisait la privatisation de la CGM, la réduction du droit du travail maritime à sa plus simple expression, l'existence de seuls emplois de qualification d'officier, la révision à la baisse du régime de l'ENIM, la suppression des plafonds d'emplois de nationaux pour les navires portés au registre Kerguelen et le développement des quirats – nous y voilà –, quirats conçus comme un investissement offrant à l'épargnant « une sécurité et un rendement comparable à ceux qu'il retire de l'immobilier de rapport ». Aventure peu glorieuse, vous en conviendrez !

Ce n'est pas la voie à suivre, même s'il peut paraître souhaitable d'améliorer le dispositif existant sur les quirats. Nous sommes ouverts à la discussion dans ce sens. Mais cette loi nouvelle sur les quirats est d'une autre nature et ne peut à elle seule redresser la situation. Pis, réduite à un avantage fiscal démesuré sur lequel on s'interroge dans les rangs même de la majorité, isolée de toute autre mesure concourant réellement à une relance de la navale et de l'emploi qui y est liée, elle a toutes les chances d'avoir des effets inverses de ceux que ses promoteurs lui attribuent.

Car drainer vers la construction navale des capitaux privés en sacrifiant des recettes fiscales importantes au moment où nos chantiers sont devenus incapables de répondre à une relance de la demande, c'est en fait livrer le marché français à nos concurrents étrangers, européens ou extrême-orientaux, avec le soutien de fonds publics français. Et cela n'est pas accessoire, contrairement à ce que vient de dire un orateur.

C'est la raison pour laquelle nous avons déposé des amendements conditionnant l'agrément des projets à l'avis du ministère en charge de la construction navale, tendant à réserver le bénéfice de cette loi aux armateurs qui feront construire en France et engageant la réouverture du site disponible de La Ciotat afin de faire face à un accroissement de la demande.

Ce débat a lieu alors que planent des incertitudes sur les dernières signatures manquantes à l'accord international de l'OCDE, c'est-à-dire celles des Etats-Unis et du Japon. Cet accord prévoit la suppression des aides

publiques à la construction navale tout en maintenant des mesures discriminatoires au bénéfice de nos principaux concurrents.

Ce sont, entre autres, le privilège réservé aux chantiers des Etats-Unis de construire toute la flotte de cabotage de ce pays ; c'est le considérable accroissement des capacités de construction maintenant entériné en Corée ; c'est la pratique toujours admise des dévaluations compétitives dont a bénéficié, par exemple, la Finlande ; ce sont les aides occultes au sein de groupes intégrés qui se pratiquent en Allemagne ; c'est la concurrence de grands pays constructeurs, comme la Chine, qui ne sont pas parties à ce accord, et je pourrais allonger la liste.

Monsieur le ministre, alors député, vous étiez de ceux qui avaient voté avec nous et avec l'immense majorité de cette assemblée, le 9 décembre 1994, donnant mandat au gouvernement de ne pas avaliser cet accord, M. Juppé, alors ministre des affaires étrangères, s'empressant le soir même de le ratifier, du moins de ne pas s'y opposer à Bruxelles. Quel camouflet infligé à la représentation nationale !

**M. Etienne Garnier.** Tout à fait.

**M. Daniel Colliard.** Alors, dans ce contexte de concurrence déloyale, le Gouvernement va-t-il renoncer aux aides publiques à la construction navale afin de satisfaire, lui, formellement à un accord de surcroît incertain ? Pis, ne serait-il pas tenté dans le cadre du budget 1997, annoncé comme de très grande rigueur, de tailler dans les crédits publics sur lesquels il s'était engagé pour soutenir la construction navale, au motif du relais pris par l'investissement privé ? Là aussi, nous déposerons des amendements.

Autre question : le Sénat a heureusement précisé que les navires ainsi financés devront être exploités pendant un temps minimal sous pavillon national, mais sous quel registre d'immatriculation ?

Le projet du Gouvernement, tel qu'il est sorti des débats au Sénat, est muet sur ce point. C'est d'autant plus inquiétant que le Gouvernement peut, par simple voie réglementaire, étendre le champ du registre dit de Kerguelen et déterminer le pourcentage d'emplois occupés par des nationaux. Nous déposerons aussi des amendements en vue d'introduire des garanties dans la loi. En effet, si demain l'effort public qui est sollicité ne sert ni à faire travailler les chantiers français, mais leurs concurrents, ni à redresser l'emploi dans notre pays, mais au contraire à renforcer l'exploitation en substituant des travailleurs sous-payés à des navigants français, ni à améliorer la présence du pavillon national dans nos échanges, nous irions en sens contraire de la grande ambition maritime pour notre pays que le Président de la République évoque dans ses discours.

Il risque de ne rester de tout cela qu'une nouvelle niche fiscale particulièrement juteuse pour les plus fortunés, avec des contraintes d'exploitation des navires très limitées dans le temps, alors que la réforme fiscale à l'ordre du jour devrait tendre à plus de justice et plus de transparence.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous déposons des amendements réduisant l'abattement fiscal fixé par le projet de loi à 500 000 francs pour les personnes seules et à un million pour les couples et obligeant le maintien en exploitation des bateaux ainsi financés au-delà des huit années prévues.

Comme vous le voyez, mes chers collègues, le quirat, cette mesure unique, et apparemment simple, pose plus de questions qu'elle n'apporte de réponses à la crise de la marine marchande de notre pays.

Les amendements que nous proposons visent à transformer le dispositif de telle sorte que, à côté d'autres mesures comme le renoncement à privatiser la CGM, l'engagement de développer la présence du pavillon national sur le Transmanche, en clair, de pérenniser la BAI à l'Ouest et mettre en ligne des navires supplémentaires avec Sea France, filiale publique de la SNCF dans le détroit, la revalorisation des crédits publics pour les activités maritimes et portuaires, l'incitation à investir dans la navale pourraient contribuer à l'émergence d'une grande politique de la mer pour notre pays.

Du sort qui sera réservé à nos amendements dépendra notre vote sur le projet.

**M. le président.** La parole est à M. Louis Le Pensec.

**M. Louis Le Pensec.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi qui nous est soumis, s'il suscite l'intérêt évident du monde des amateurs nous inspire de sérieuses réserves.

On me permettra tout d'abord de souligner le paradoxe qu'il y a, à l'heure où le Gouvernement lance la chasse aux niches fiscales, de décider simultanément d'en créer une nouvelle. Les mots d'incohérence, de contradiction ont été prononcés par des députés venant des rangs de la majorité, et pas seulement dans cette enceinte.

**M. Bernard Carayon, rapporteur.** Seul le résultat compte !

**M. Louis Le Pensec.** Ces mots, nous les faisons volontiers nôtres.

Mais cette nouvelle niche, véritable cabine de luxe, ne sera pas, par définition, accessible à tout le monde. Elle tourne le dos au principe de justice sociale dont le Gouvernement voudrait se parer.

Quelle aubaine, disons-le, pour ceux dont les revenus sont assez élevés pour tirer parti de toutes les exonérations et déductions prévues pour l'impôt sur le revenu !

Là réside le caractère le plus spectaculaire mais aussi le plus contestable de ce projet. Mais parlons d'abord de son ambition.

S'agit-il, comme a pu le dire le rapporteur de la commission des finances, de donner enfin corps à une nouvelle et grande ambition maritime pour la France ?

Ce serait se payer de mots et se doter pour pas cher d'une telle ambition.

Le sursaut maritime attendu de la France appelle plus que la poursuite d'une mesure qui existe dans son principe depuis dix ans, mais à une échelle, je dirais plus modeste et plus morale.

**M. Bernard Carayon, rapporteur.** C'est d'une autre nature !

**M. Jean-Louis Leonard.** Et totalement efficace !

**M. Louis Le Pensec.** Ce projet ne saurait donc tenir lieu de politique maritime. On voudrait être sûr qu'il n'est pas un alibi à l'inefficacité de la politique maritime du Gouvernement, comme en témoigne l'accélération ces dernières années du déclin de notre flotte et de nos compagnies, victimes des pavillons de complaisance et du dumping pratiqué par les armements asiatiques bénéficiant d'aides massives plus ou moins subtiles.

Ainsi, alors qu'à Bruxelles il faudrait s'opposer à la politique ultralibérale imposée par certains commissaires, le gouvernement français a laissé faire les mauvais coups,

qu'il s'agisse de l'anarchie du marché maritime trans-manche où nos compagnies – et singulièrement la BAI – et des milliers d'emplois sont menacés, ou du sacrifice des chantiers français par la commission et le conseil dans le cadre de l'accord de l'OCDE.

Ayons tout de même en mémoire que dans cet hémicycle, le 20 décembre 1994, l'Assemblée, à l'unanimité, avait demandé au Gouvernement qu'il s'oppose par tous les moyens à l'accord de l'OCDE. Le Gouvernement n'a pas cru pouvoir le faire.

Ayons aussi à l'esprit qu'il y a quelques jours, aux Etats-Unis, la Chambre des représentants a lancé une torpille sous la ligne de flottage de l'accord de l'OCDE qui ainsi, à présent, prend l'eau.

**M. Yves Marchand.** Demandez des explications aux Américains !

**M. Louis Le Pensec.** Personne ne peut aujourd'hui dire, monsieur le président du Conseil supérieur de la marine marchande, quand cet accord s'appliquera,...

**M. Etienne Garnier.** Ou ne s'appliquera pas.

**M. Yves Marchand.** Il ne s'appliquera pas !

**M. Louis Le Pensec.** ... ni s'en prévaloir pour repousser les propositions qui prendraient en compte l'intérêt de nos chantiers navals.

Je laisserai le soin bien évidemment à M. Garnier, tout à l'heure, de nous donner son sentiment sur cette question.

**M. Etienne Garnier.** Et des éclaircissements !

**M. Louis Le Pensec.** D'autant qu'il ne nous a pas échappé que la Commission a autorisé la Finlande à pratiquer un allègement fiscal pour une commande de brise-glace réservée à ses chantiers.

**M. Etienne Garnier.** C'est vrai !

**M. Louis Le Pensec.** Ainsi, impuissants à mettre en œuvre une politique de défense de nos activités et de nos industries maritimes, vous vous rabattez sur une politique d'aides coûteuse, selon une approche qui nous paraît par trop libérale, à tous les sens du terme.

Trop exclusivement financier, votre dispositif nous semble d'abord trop global. Votre démarche consistant à aider tous les projets d'investissement naval dans les mêmes conditions et dans la même proportion marque en effet une rupture avec la politique sélective pratiquée depuis trente ans. Peut-être objecterez-vous que le nouveau dispositif instaure une procédure d'agrément permettant de prendre en compte, en toute discrétion et en toute efficacité, tous les aspects des projets. Néanmoins, faute d'inscription dans la loi de critères précis, comment échapper à l'accusation d'arbitraire, en cas de refus d'agrément ?

Ce sont les raisons pour lesquelles nous souhaitons par amendements améliorer ce projet de loi. Et ce, en trois domaines. En premier lieu, dans celui de l'emploi. Car nous pensons qu'aujourd'hui tel doit être notre premier souci. A en croire vos évaluations et celles du rapporteur au Sénat, M. Oudin, c'est cinq cents emplois par an que devrait engendrer ce dispositif. Je le souhaite et l'espère, mais je suis moins optimiste.

**M. Etienne Garnier.** Moi aussi !

**M. Louis Le Pensec.** Pouvez-vous confirmer qu'il s'agira d'emplois supplémentaires ou seulement de maintien d'emplois existants, déclarés menacés ?

**M. Yves Marchand.** Ce serait déjà ça !

**M. Louis Le Pensec.** Le silence des textes sur ce point recèle plus qu'une ambiguïté. Il est porteur de lourds malentendus et de graves déconvenues. C'est pour cela qu'il nous paraît indispensable que le critère de l'emploi soit inscrit dans la loi pour la prise en compte de dossiers, non seulement de l'emploi maritime, à terre et à bord, mais aussi de l'emploi industriel, c'est-à-dire celui des chantiers navals concernés par la construction ou la transformation des navires bénéficiaires de financements quirataires.

En second lieu, nous souhaitons la pérennisation de ce dispositif fiscal, par fidélisation de cette épargne maritime. Au même titre que l'industrie du cinéma bénéficie des SOFICA, le transport maritime doit bénéficier d'un mode de financement spécifique comme c'est le cas dans les autres grands pays maritimes nord-européens.

La formule du quirat, qui permet de fidéliser à la fois une épargne de proximité et une épargne institutionnelle, nous paraît adaptée à l'activité armatoriale et a permis de moraliser le système.

**M. Aimé Kergueris.** Cela veut dire que la formule est bonne !

**M. Yves Marchand.** Vous êtes servi, monsieur Le Pensec !

**M. Louis Le Pensec.** Attendez donc la suite de mon propos, messieurs !

Raisons pour lesquelles il semble tout à fait souhaitable de porter à sept ans la durée d'engagement des investisseurs quirataires dans les navires neufs, à la différence des investisseurs dans les navires d'occasion, dont la durée de vie est par définition plus brève.

En dernier lieu, il nous paraît indispensable d'utiliser au mieux le dispositif pour assurer une relance effective de l'investissement et surtout de l'emploi maritime. En Allemagne, avant que l'on ne s'achemine vers la fin du système des quirats, c'est un navire neuf par mois en moyenne qui a été financé depuis dix ans sous forme quirataire.

**M. Aimé Kergueris.** C'est un bon exemple, non ?

**M. Louis Le Pensec.** C'est un objectif comparable que nous devons nous fixer en France, moins par souci d'initiation que par simple besoin de renouvellement de notre flotte.

**M. Yves Marchand.** En fait, M. Le Pensec est favorable à ce texte !

**M. Louis Le Pensec.** C'est entre vingt et vingt-cinq navires en moyenne, neufs et d'occasion, qui sont entrés en flotte, soit 10 p. 100 de la flotte, ces dernières années. Pourquoi faudrait-il baisser la garde si l'on veut maintenir la flotte ?

Raison pour laquelle il nous paraît souhaitable que, sans être formellement écrit dans la loi, cet objectif minimal de 10 p. 100 fasse l'objet d'un engagement gouvernemental. A cet effet, nous souhaitons que chaque année, à l'occasion du débat budgétaire, soit dressé un bilan succinct des effets de cette loi par mention du nombre, mais aussi de la localisation des commandes, acquisitions et transformations, par types de navires, avec des précisions sur leurs incidences sur l'emploi.

J'ajouterai que, faute, à ce jour, d'assurance réelle de la part du Gouvernement sur l'extension aux navires de pêche de ce dispositif, nous déposerons un amendement à cette fin.

Je voudrais, en conclusion, mettre le Gouvernement en garde contre le risque majeur de cette loi : celui de détournement d'objectif. Dénoncé par beaucoup comme cadeau fiscal injustifié, ce dispositif exceptionnel n'a de justification que placée au service d'une ambition d'exception : celle du sauvetage de notre flotte menacée de disparition. A preuve hier encore, l'annonce de 90 licenciements à la BAI et une sortie de navires de cette compagnie.

L'heure est grave pour notre marine marchande. Avec un effectif navigant réduit à moins de 5 000 officiers et marins, notre pays perd aujourd'hui d'indispensables compétences. Avec un déficit de la balance des frets qui a doublé depuis dix ans, pour avoisiner 7 milliards par an aujourd'hui, notre pays enregistre de lourdes pertes de recettes. Avec une flotte réduite à quelque 200 unités, la France perd aujourd'hui un moyen essentiel de son indépendance.

C'est avec ces faits et chiffres à l'esprit que nous devons aujourd'hui prendre la mesure de la portée de ce projet de loi. Notre vote final dépendra du sort réservé aux amendements que nous jugeons indispensable d'apporter à ce projet.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Louis Leonard.

**M. Jean-Louis Leonard.** Monsieur le ministre, les propos de mon prédécesseur à cette tribune démontrent que votre projet de loi est bon. S'il n'avait pas fait l'objet de critiques, j'aurais été inquiet. Mais maintenant les choses sont claires. Je vous donnerai, quant à moi, le sentiment du groupe que je représente ici et dont vous êtes issu et profiterai de cette occasion pour vous faire part du sentiment qui prévaut sur notre littoral ou plutôt nos littoraux, puisque la France en compte plusieurs.

Car s'il est vrai que nos littoraux accueillent chaque année des millions de familles, le moins qu'on puisse dire c'est que les problèmes de la mer en général ne mobilisent pas beaucoup. Je crois même, au cours des dix dernières années, n'avoir jamais entendu de grandes déclarations des gouvernements successifs. C'est le récent discours de Rochefort du Président de la République qui a en fait donné l'impulsion nécessaire à l'instauration d'une véritable politique de la mer.

C'est un peu comme si, nous, Français, avions oublié que nos frontières sont constituées aux deux tiers par des rivages et des ports. C'est un peu comme si nous avions considéré que, finalement, notre pays était essentiellement continental. Cela n'en rend que plus nécessaire de commencer, dès aujourd'hui, à mener à bien une grande réforme. Cela explique aussi peut-être pourquoi l'histoire de notre pays est faite d'une succession de grandeurs et de décadences de la puissance maritime. Le moins que l'on puisse dire, monsieur le ministre, c'est que la marée est basse aujourd'hui. (*Sourires.*)

Il faut commencer par changer de discours. On parle beaucoup de monde rural et de pôles urbains qui forment les deux axes majeurs d'aménagement du territoire. Et c'est bien. Mais qu'en est-il de la mer, de l'économie portuaire, de la construction navale, de la pêche et des cultures marines ? Dans ce domaine, si j'ose dire, nous touchons le fond (*Sourires.*). En décembre dernier, lors de la discussion de la loi de finances, un de nos collègues est allé, en toute bonne foi, jusqu'à proposer un amendement de réduction de près de 100 millions de francs des crédits affectés à la construction navale ! Heureusement

que vous étiez là, monsieur le ministre, et que, tel un bon capitaine de quart sur le pont, vous avez su maintenir la barre.

Aujourd'hui, vous redressez le cap et nous vous en sommes reconnaissants. Fidèle aux engagements du Président de la République, vous nous proposez de redorer le pavillon de notre pays. Et, rien que pour cela, même en l'absence de tous les avantages que présente ce texte, vous pourriez être assuré de toute notre gratitude.

Le constat, vous le connaissez, mes chers collègues, les chiffres parlent d'eux-mêmes : 500 navires en 1973, contre 210 unités actuellement, et encore à condition de faire tous les fonds de ports pour les trouver. M. Le Pensec, d'ailleurs, aurait pu s'interroger sur ce déclin. De 3 p. 100 de la flotte mondiale, nous sommes tombés à 1 p. 100, pour arriver à quatre millions de tonneaux de jauge brute. En vingt ans, les effectifs de la marine marchande, tout le monde l'a rappelé, ont été divisés par sept, sans parler de l'âge moyen des unités qui, avouons-le, n'honore pas toujours notre pays dans les ports étrangers. Quant aux grands noms de l'armement, ceux que nous avons tous en tête, ils ont disparu, noyés dans les grands groupes financiers pour lesquels la mer ne représente, dans un organigramme, qu'une petite ligne malheureusement bien souvent déficitaire.

C'est dire, monsieur le ministre, si votre projet de loi était attendu, lui et d'autres, pour mener à bien la grande politique de la mer, dont nous avons besoin et qui concernera non seulement la navigation et la flotte de commerce, mais également dans un très court terme, je l'espère, la sécurité en mer, la pêche, l'activité portuaire et toute l'économie associée.

Je ne reviendrai pas sur les détails de ce texte. Mon excellent collègue Bernard Carayon, rapporteur de la commission des finances, s'en est chargé, et notre ami Yves Marchand, du Conseil supérieur de la marine marchande, est immensément plus compétent que moi pour le faire. En outre, la réflexion du Sénat, à laquelle notre rapporteur a donné un très large écho, doit nous suffire comme base de discussion.

Je noterai que le mécanisme proposé est simple, à l'opposé de certains textes qui se sont révélés totalement insuffisants, je pense notamment à la loi du 26 juin 1987 sur la responsabilité financière des quirkaires. Je soulignerai que, contrairement à ce que d'aucuns ont prétendu, son objectif n'est pas seulement d'instaurer une déduction fiscale, c'est avant tout de soutenir une grande vocation nationale.

Je rappellerai d'ailleurs que des dispositifs comparables ont été mis en place à d'autres époques. Je n'évoquerai que le texte de M. Lang qui visait à soutenir le cinéma grâce aux SOFICA et qui en fait s'est traduit par l'octroi d'un avantage fiscal à quelque 2 000 contribuables français dont le revenu moyen n'était pas inférieur à 5 millions de francs !

Il importe donc de sortir d'une spirale de demi-mesures ou des petites mesures, qui ne conduisent qu'à faciliter la spéculation financière et qui, en tout cas, ne créent aucun emploi.

Comme pour la loi qui porte déjà votre nom, monsieur le ministre, il s'agit aujourd'hui de mobiliser l'épargne au profit d'une grande cause nationale, c'est aujourd'hui notre marine marchande avec toutes les conséquences que l'on imagine. Je tiens à vous le dire, notre groupe est très heureux que ce texte, qui est dans la droite ligne de nos convictions, soit présenté par une per-

sonnalité du gaullisme. Cela étant, en dépit de notre enthousiasme, nous allons nous permettre quelques petites remarques.

Tout d'abord sur la portée de la mesure. Si l'appellation « navires de commerce » nous a ravis, car elle permet d'englober toute une flotte de navires de service ou de passagers et va donc beaucoup plus loin que la simple appellation « navires de charge », nous regrettons néanmoins que la flotte de pêche, dont nous nous préoccupons beaucoup, ne soit pas concernée. Je sais que le Gouvernement s'est engagé à inclure cette disposition dans la future loi d'orientation de la pêche. J'espère que tel sera bien le cas. Rappelez-vous, monsieur le ministre, que lors de la discussion de la loi de finances initiale pour 1996 vous nous aviez déjà demandé de patienter jusqu'au texte dont nous discutons aujourd'hui. Souhaitons que ce soit là l'ultime étape et qu'elle sera définitivement franchie à l'automne prochain.

Par ailleurs, lors de nos discussions préliminaires, nous avons évoqué l'effet de levier considérable que pourrait constituer une telle mesure si elle était appliquée à la flotte de plaisance commerciale.

Les grandes unités de vingt-cinq, trente mètres, que l'on produit et qui sont déjà concernées par les mesures en vigueur dans les DOM-TOM, sont devenues de véritables navires à passagers, avec équipage et catalogue de croisières. En conséquence, bien que leur tonnage n'affecte pas les statistiques, et malgré les excès qui ont pu être commis au nom de la loi qui porte votre nom, il me semble de notre responsabilité de soutenir ce pôle d'excellence que constitue la construction navale de plaisance, l'un des derniers dans notre pays. D'autant qu'il y a fort à parier que le manque de recettes fiscales engendré par l'extension de cette mesure serait rapidement compensé par la production de grandes entreprises de construction navale de Charente-Maritime ou de Vendée et les emplois ainsi créés.

J'en viens, monsieur le ministre, à la durée de la mesure. M. Colliard propose de l'allonger. Nous considérons, quant à nous, qu'il convient de la réduire.

Au départ, l'amendement voté par le Sénat et tendant à fixer la durée à huit ans, nous est apparu cohérent, compte tenu notamment de l'amortissement des bateaux. Cependant, aujourd'hui, la lisibilité économique d'une entreprise d'armement ne dépasse pas cinq ans. C'est pourquoi nous proposerons par un amendement de ramener cette durée à cinq ans.

En effet, quand bien même un armateur financièrement solide et placé sur un marché porteur serait-il disposé à investir, la contrainte de maintenir son bateau sous pavillon français pendant huit ans risquerait fort de le faire reculer. L'amendement adopté par le Sénat supprime toute flexibilité au système, et pourrait atténuer son efficacité du fait de son inédaquation tant au marché du fret qu'à celui de l'occasion.

Quelques mots de la priorité européenne. Bernard Carayon a évoqué ma perpétuelle volonté de donner priorité aux chantiers européens. Je sais, monsieur le ministre, que vous allez m'objecter que l'accord de l'OCDE nous l'interdit. Qu'en est-il de cet accord ? Et je ne parlerai pas de l'amendement Bateman ou encore des interventions du Président des Etats-Unis. Qui les applique aujourd'hui ? Soyons réalistes ! Ne faisons pas d'intégrisme au niveau de l'accord de l'OCDE. D'ailleurs, il sera toujours temps, si un jour il devait être appliqué, de revoir notre copie.

Monsieur le ministre, nous n'avons pas de complexes à avoir. Nous n'avons à rougir de rien. Je peux vous assurer que si vous affirmiez la volonté de réserver l'application de ce texte aux chantiers européens, vous seriez très largement soutenu. Sans vouloir être plus royaliste que le roi, j'ai le sentiment qu'il n'est pas utopique de vouloir protéger l'industrie européenne, et de voir un jour fabriquer un porte-conteneurs sur nos littoraux français. Voilà l'orientation que nous devrions prendre.

Enfin, restent quelques détails. La prime d'équipement, dont le mécanisme serait sans doute à réactualiser, est-elle cumulable avec le système quirataire ? La question est nouvelle mais personne ne l'a posée. Or, les armements voudraient connaître la réponse. La prime d'équipement, aujourd'hui très importante, et prépondérante dans la construction neuve, devrait, selon moi, être cumulable, sous peine de diminuer l'efficacité du système.

Quant à l'agrément, votre texte prévoit la consultation du ministre chargé de la marine marchande. Je me joindrai à mes collègues pour demander qu'on y associe, peut-être, le ministre chargé de la construction navale. En tout cas je vous suggérerai avec plus d'insistance, monsieur le ministre, de prévoir l'avis du secrétariat général de la mer, dont je salue d'ailleurs ici la présence du représentant. Le secrétariat général de la mer a été créé, à la demande du Président de la République, pour assurer la cohérence de notre politique maritime.

Voilà, monsieur le ministre, l'essentiel de nos commentaires. Comme je l'ai indiqué dans mon introduction, ce texte nous réjouit et nous honore, d'abord parce qu'il constitue le premier pas d'une grande ambition maritime et ensuite parce qu'il vient de vous. C'est pourquoi le groupe du RPR l'a soutenu et le votera unanimement et sans état d'âme. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

**M. le président.** la parole est à M. Aimé Kergueris.

**M. Aimé Kergueris.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi que nous débattons aujourd'hui représente – c'est le moins que l'on puisse dire – une réelle avancée dans l'action que mènent les députés concernés par les problèmes de la mer depuis plusieurs années. Très attendu par les professionnels, il tend à redynamiser la flotte de notre pays par l'instauration d'un mécanisme d'incitation fiscale très important.

Ce texte se justifie d'autant plus que nous avons appris il y a quelques jours l'adoption, par la Chambre des représentants des Etats-Unis, d'un amendement à l'accord de l'OCDE sur les aides à la construction navale, qui vide de son sens une partie de l'accord en prolongeant jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1999 l'existence du fonds de garantie permettant à l'Etat de cautionner les prêts accordés pour la construction ou la refonte d'un navire dans un chantier américain.

Avant d'entrer dans le détail de cette mesure, je souhaitais vous remercier, monsieur le ministre, de l'intérêt que vous portez à la situation extrêmement difficile que connaissent depuis longtemps toutes les activités liées à la mer.

Depuis une vingtaine d'années, en effet, notre marine marchande subit une crise sans précédent, puisqu'elle est passée du huitième rang mondial au vingt-troisième et sa flotte de commerce de 500 à 210 navires.

Ainsi que le rappelait le Conseil supérieur de la marine marchande dans son rapport annuel de 1994, alors qu'elle représentait 9,7 p. 100 du tonnage européen en

1984, la flotte de commerce nationale est tombée à 6,6 p. 100 aujourd'hui et ne représente plus que moins de 1 p. 100 de la flotte mondiale. Cette situation n'est pas acceptable pour un pays qui s'honore d'être le quatrième exportateur mondial.

Elle n'est pas acceptable non plus du point de vue de l'emploi. Notre flotte représente en effet 9 000 emplois de navigants et 10 000 emplois sédentaires, sans compter bien entendu les liens très forts existant avec l'activité portuaire et les chantiers navals. Le maintien de l'emploi dans ce secteur constitue donc un défi majeur que nous avons à relever, tant l'attente des intéressés et de leurs familles est grande.

Or l'une des caractéristiques principales du secteur maritime tient au montant très élevé des investissements qu'il nécessite. Au-delà des aides budgétaires à la marine marchande, qui en sont l'indispensable complément, l'instauration d'un dispositif fiscal attrayant pour les investisseurs était donc nécessaire. Tel est l'objet de ce projet de loi dont j'approuve la philosophie et le contenu.

Initialement, le champ d'application de l'incitation se limitait aux copropriétés de navires civils de charge. Sur ce point, le Sénat a très opportunément modifié le texte en l'élargissant aux navires armés au commerce, c'est-à-dire en y incluant les transports de passagers. Cette première avancée est considérable. Sans doute faut-il encore élargir le champ d'application en étendant l'exonération fiscale aux personnes qui investissent également dans les navires de pêche.

Je ne reviendrai pas, monsieur le ministre, sur les immenses difficultés du secteur de la pêche en France, depuis plus de deux ans. Nous en connaissons tous ici les causes, qu'il s'agisse de l'abaissement général des barrières tarifaires, la baisse de la demande ou bien encore la chute des cours.

C'est pourquoi j'ai déposé un amendement tendant à instaurer un mécanisme d'incitation fiscale pour les investissements réalisés dans les parts de copropriété de navires armés à la pêche, comparable à celui proposé pour les navires armés au commerce. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous nous donniez votre sentiment sur cette mesure.

Sur le fond des dispositions adoptées par le Sénat, l'économie générale du texte doit sans aucun doute être préservée. Il va dans le sens d'une redynamisation de notre flotte tout en prévoyant un certain nombre de garanties indispensables à la sécurité de l'investissement. C'est ainsi, par exemple, que l'armateur devra s'engager envers les investisseurs non professionnels à maintenir sa participation dans la copropriété pendant la durée, fixée à cinq ans, qui conditionne le bénéfice de l'avantage fiscal. Dans le même esprit, l'introduction d'une clause expresse de pavillon français, la référence au prix du marché et l'ouverture de l'exonération aux fonds de placement qui-rataire vont dans le bon sens.

Quelques points restent néanmoins en discussion aujourd'hui, tant sur le sens du texte que sur sa portée.

A ce sujet, je prendrai l'exemple de la date d'entrée en vigueur du texte. En effet, plusieurs investissements ont été réalisés depuis le 1er janvier dernier, à la suite des débats que nous avons eus à la fin de 1995, notamment lors de la discussion de la loi de finances. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous puissiez assurer les investisseurs que les opérations réalisées depuis le 1<sup>er</sup> janvier dernier vont bien bénéficier des mesures que nous sommes en train d'adopter.

Une autre interrogation existe quant aux investissements réalisés sur les navires d'occasion. En effet, les délais de réponse sur le marché de l'occasion sont très courts, de l'ordre d'une quinzaine de jours. Il conviendrait dès lors d'aménager les délais d'octroi de l'agrément ministériel pour permettre à l'armateur d'investir en toute sécurité sur le marché de l'occasion. Sous réserve qu'il ait fourni à l'administration, et préalablement à la réalisation de l'opération, les caractéristiques principales du navire d'occasion qu'il projette d'acheter, l'armateur pourrait ainsi bénéficier d'une sorte d'agrément *a priori* et acquérir le navire à condition qu'il soit conforme aux caractéristiques mentionnées auparavant. A ce titre, pouvez-vous nous assurer, monsieur le ministre, que l'agrément permettra bien l'acquisition de navires d'occasion ?

Sur la portée du texte, enfin, il me semble indispensable de compléter le dispositif prévu par une autre mesure fiscale d'importance, je veux parler de l'exonération de taxation des plus-values de cession de quirsats sous réserve de leur réemploi dans l'investissement de navires ou de parts de navires. Un amendement a été déposé en ce sens, qui permettrait, sans aucun doute, à l'image de ce qui existe déjà chez nos partenaires européens, d'approfondir le mouvement de réorientation de l'épargne vers les activités de la mer et encourager les investissements de quirsats.

Voilà, monsieur le ministre, les quelques observations que je souhaitais formuler à propos de ce texte qui va dans le sens du développement de nos flottes et répond à l'attente des professionnels. Je le voterai en souhaitant très fort que les amendements que nous proposons soient retenus par le Gouvernement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, je tiens tout d'abord à remercier les orateurs qui se sont exprimés au nom des différents groupes.

Je constate que l'analyse est unanime : la situation est préoccupante. J'ai certes entendu les réserves formulées par M. Colliard et par M. Le Pensec ; j'y reviendrai.

Monsieur le rapporteur, permettez-moi de vous remercier pour le travail que vous avez accompli dans un esprit d'ouverture et dans le souci d'améliorer le texte.

Vous avez noté à juste titre qu'il y a des dépenses qui rapportent et des économies qui coûtent quelquefois très cher. Vous partagez la confiance du Gouvernement dans la réussite de cette mesure ; c'est important.

La commission a refusé toute extension à la pêche. C'est un problème difficile qui a été évoqué au Sénat et a donné lieu à un débat au sein de votre commission. M. Marchand, M. Léonard, M. Le Pensec, M. Kergueris et M. Colliard y ont fait aussi allusion. Il ne faut pas mélanger les genres. M. Marchand l'a bien fait remarquer en disant que si on voulait que cette mesure ait un impact, il ne fallait pas qu'elle se dilue. Les problèmes spécifiques seront examinés séparément.

C'est avec raison que la commission a exclu la pêche du champ d'application, car un projet de loi sur la pêche sera présenté prochainement par mon collègue, M. Vas-

seur, qui – j'en suis convaincu – répondra aux légitimes besoins de la pêche française dont la situation est préoccupante.

Monsieur le rapporteur, vous avez travaillé à donner aux fonds de placement quirataire une réalité opérationnelle. Je peux dès maintenant vous confirmer que le Gouvernement est entièrement d'accord avec vous.

Il s'agit, monsieur Colliard, d'attirer les contribuables modestes vers cette nouvelle épargne.

Monsieur Marchand, vous êtes un expert en la matière et vous avez fait, à juste titre, la distinction entre aide budgétaire et aide fiscale ; l'une n'exclut pas l'autre. Je tiens sur ce sujet à faire le point.

L'arrêté du 17 janvier 1996, qui régit l'aide à l'investissement dans le secteur de la flotte de commerce, prévoit expressément que cette aide peut être attribuée aux membres d'une copropriété quirataire. Entrent également dans le champ d'application de cette aide les investissements qui font l'objet d'une défiscalisation autre que celles résultant des articles 238 HA et HC du code général des impôts, c'est-à-dire les investissements qui sont réalisés pour l'outre-mer. Il se peut toutefois, lorsque la loi sera promulguée, qu'il y ait lieu de procéder à une adaptation en conséquence du dispositif réglementaire portant sur l'aide à l'investissement.

Je puis vous assurer, monsieur Marchand, que je m'attacherai à ce que l'armateur, exploitant du navire, qui, lui, ne bénéficie pas de l'aide fiscale, puisse se voir attribuer une aide à l'investissement si on estime que celle-ci est indispensable à la réalisation de l'opération. Rappelons en effet que l'armateur supporte le surcoût d'exploitation sous pavillon français et qu'il doit prendre des engagements de maintien sous pavillon français correspondant à ce type d'interventions qui sont, je le rappelle, de huit ans pour les navires neufs et de huit à quatre ans pour les navires d'occasion.

Monsieur Marchand, vous avez à juste titre souligné l'importance pour les industriels français de porter leurs marchandises à travers le monde sur des flottes contrôlées par des armateurs nationaux ; je suis tout à fait d'accord avec vous. Je connais des industriels, notamment dans les secteurs de la chimie et de la sidérurgie, qui m'ont fait déjà connaître l'intérêt qu'ils portent à ce renouveau de la flotte pour leur propre commerce.

Cette relance, à laquelle nous aspirons, doit aussi faciliter l'accès de nos armements à de nouveaux trafics tiers.

Monsieurs Colliard, vous avez parlé de « niche fiscale » et même prétendu qu'il s'agirait d'un avantage pour « personnes fortunées ».

Permettez-moi de vous dire, avec beaucoup de courtoisie, que je comprends d'autant plus mal votre position que, dans ce même hémicycle à l'automne dernier, vous et le groupe communiste avez fait preuve d'une très grande éloquence pour obtenir le maintien du régime fiscal des SOFICA, qui permet à une poignée de producteurs de cinéma de défiscaliser 25 p. 100 de leurs revenus sans plafonnement.

**M. Bernard Carayon, rapporteur.** Il est pour les très riches !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur Colliard, lorsqu'il s'agit d'aider les producteurs de cinéma, vous êtes pour, mais quand le Gouvernement propose de relancer notre flotte de commerce avec tous les emplois qui en dépendent en amont et en aval dans les régions maritimes dont vous êtes un élu, vous êtes contre !

**M. Daniel Colliard.** Puis-je vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Je vous en prie.

**M. le président.** La parole est à M. Daniel Colliard, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Daniel Colliard.** Je vous remercie monsieur le ministre.

Je tiens à rétablir les faits tels qu'ils se sont passés.

En effet, un long débat, lors de la discussion budgétaire de fin d'année, s'est engagé sur les SOFICA et occupe sept pages du *Journal officiel*.

Je me permets de citer votre collègue, secrétaire d'Etat au budget :

« Le Gouvernement est défavorable à l'amendement. Il est favorable au maintien des SOFICA, mais souhaite que leur système soit resserré. C'est d'ailleurs aussi l'avis du ministre de la culture.

« Le Gouvernement s'engage à présenter un nouveau système de SOFICA qui réponde aux trois objectifs suivants : veiller à une bonne répartition du produit de la collecte entre tous les producteurs de cinéma et d'audio-visuel, puisque apparemment des circuits privilégient certains plus que d'autres ; proportionner l'avantage fiscal aux risques financiers réels acceptés par le souscripteur ; assurer une meilleure égalité de l'accès à l'avantage fiscal entre souscripteurs disposant de revenus de niveau inégal.

« Pour résumer, le Gouvernement reste favorable au système des SOFICA, qui existe d'ailleurs dans d'autres pays, tout en souhaitant que l'avantage fiscal soit limité, ce qui devrait être décidé dans les prochains mois. Le Gouvernement estime que les SOFICA sont nécessaires pour que le cinéma français puisse bien fonctionner et ait les moyens de défendre la culture et la langue françaises. »

Un peu plus loin, le secrétaire d'Etat au budget précisait : « Cela pourrait se faire lors de la discussion sur la réforme fiscale au mois de janvier, quand sera examiné un certain nombre de systèmes de défiscalisation. »

**M. Yves Marchand.** Ne lisez pas les sept pages ! (*Soupires.*)

**M. Daniel Colliard.** Je ne les lirai pas !

Il ressort de ce long débat que l'Assemblée avait souhaité être saisie d'un bilan non pas simplement financier, comptable, mais culturel, et que le Gouvernement s'était engagé à répondre à cette demande au mois de janvier.

Je sais que la réforme fiscale est repoussée, mais je reste disponible et je souhaite que le Gouvernement maintienne ses engagements.

C'était une décision unanime de l'Assemblée nationale avec l'appui du Gouvernement. Voilà les faits !

**M. Aimé Kergueris.** La même chose pour les quirats !

**M. le président.** Veuillez poursuivre, monsieur le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur Colliard, vous sélectionnez vos citations.

**M. Daniel Colliard.** Non !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Mais je n'en conteste pas le contenu. J'ai simplement rappelé que le groupe commu-

niste avait fait preuve d'une rare éloquence sur ce problème. Je constate que vous soutenez le Gouvernement lorsqu'il s'agit d'accorder une défiscalisation à un nombre limité de producteurs de cinéma mais que, sur un sujet qui vous concerne vous personnellement, en votre qualité d'élu d'une région maritime – et votre diagnostic de la situation correspond tout à fait à celui du Gouvernement –, vous critiquez ce texte.

C'était une simple remarque, mais nous n'allons pas poursuivre plus longtemps sur ce point.

**M. Daniel Colliard.** J'y reviendrai !

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Vous vous interrogez, monsieur Colliard, comme M. Le Pensec d'ailleurs, sur le caractère exagéré de cette défiscalisation. Je me souviens avoir entendu à peu près les mêmes propos – M. Le Pensec connaît bien le sujet – en 1986, si ma mémoire est bonne, au moment où je défendais un autre texte de défiscalisation, qui, selon une certaine presse, n'aurait eu que des effets négatifs. Quelques années plus tard, le rapporteur général du budget de cette assemblée, M. Alain Richard, avait conduit une mission d'information, dont voici quelques conclusions du rapport. Cette loi de défiscalisation est positive quant à son objectif. « Il faut évoquer la difficile mobilisation des capitaux et la relative frilosité des investisseurs métropolitains à effectuer des placements dans les DOM. Dans ce contexte, un mécanisme visant à abaisser artificiellement la rentabilité des investissements ne constitue pas un luxe mais apparaît au contraire comme un des moyens de compenser ces handicaps. »

Positive quant à ses conséquences. « Pour l'essentiel, les bénéficiaires de ces dispositions sont de petites entreprises DOMiennes, soumises à l'impôt sur les sociétés et intervenant dans les secteurs du bâtiment et génie civil et agricole, des services marchands et du commerce. »

Positive quant à l'intérêt que des contribuables aux revenus modestes ont su porter à l'outre-mer : « 59 p. 100 des investissements sont réalisés par des contribuables qui appartiennent à une tranche de revenus comprise entre 100 000 et 500 000 francs. On notera toutefois que la plus grande part, soit 38 p. 100, est déclarée par des contribuables compris dans une tranche de revenus moyens, soit entre 100 000 et 250 000 francs. »

Positive, enfin, quant à ses objectifs de politique économique.

Enfin, monsieur Colliard, votre collègue Jean Tardito, membre de cette mission, déclarait : « Notre mission s'est interrogée, à juste titre, sur le bilan de la défiscalisation qu'elle juge malaisée malgré un effet économique certain. »

Monsieur Le Pensec, vous jugez à la fois paradoxale, incohérente et contradictoire la politique maritime du Gouvernement. Vous êtes sévère ! Quel réquisitoire ! Mais je n'ai pas entendu de propositions !

L'article 163 *vicies* que vous avez voté, monsieur Le Pensec, n'a eu aucun effet sur notre flotte de commerce. Or, nous ne voulons plus de mots ni de mesures inutiles. Nous ne voulons plus de coups d'épée dans l'eau. Nous voulons une solide mesure de soutien à notre flotte.

Monsieur Le Pensec, vous vous souciez légitimement de l'impact qu'aura cette mesure sur l'emploi. Je tiens à vous confirmer que mes services s'attacheront à étudier sur toute la filière maritime et portuaire, et pas seulement sur le personnel navigant, l'effet de chaque opération.

Enfin, vous demandez un engagement sur la croissance de notre flotte. Si j'ai bien compris, vous placez la barre à 10 p. 100. Est-ce un plancher ? Est-ce un plafond ? Je ne peux préjuger de l'effet de la mesure qui vous est soumise. Mais j'ai cependant confiance et les échos qui me viennent du monde maritime et du littoral me laissent à penser que de sérieux espoirs nous sont permis.

Monsieur Jean-Louis Leonard, merci pour votre analyse approfondie de ce texte. Merci pour le soutien solide que vous lui apportez, au nom du groupe du RPR. Vous avez souligné que le Gouvernement ne prend pas de demi-mesures. De fait, il préfère une vraie politique à des paroles, même à de grandes paroles.

« Une vraie mesure simple » avez-vous dit. En effet, cette mesure d'encouragement fiscal s'adresse à tous, et en particulier aux contribuables modestes.

Monsieur Kergueris, vous m'avez interrogé sur un aspect important de la procédure d'agrément ; celle concernant les navires d'occasion. J'ai convenu, avec mon collègue en charge des finances, que serait mise en place une mesure spécifique pour cette catégorie de navires.

Au moment où je vous parle, cette mesure n'est pas totalement arrêté. Je puis néanmoins vous préciser qu'elle devrait conduire l'administration à se prononcer sur un projet type, défini par ses principales caractéristiques techniques et économiques et remplissant les conditions nécessaires à l'agrément et à considérer comme éligible, dans un délai défini par avance, tout navire qui se situe dans les limites de ce projet. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

#### Discussion des articles

**M. le président.** J'appelle maintenant, dans les conditions prévues à l'article 91, alinéa 9, du règlement, les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

#### Avant l'article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** M. Marchand a présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Avant l'article 1<sup>er</sup>, insérer l'article suivant :

« A l'exception de ceux affectés à un service public, les navires civils sont armés au commerce, à la pêche, ou à la plaisance. »

La parole est à M. Yves Marchand.

**M. Yves Marchand.** Je retire cet amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 1 est retiré.

#### Article 1<sup>er</sup>

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. – Sont insérés dans le code général des impôts les articles 238 *bis* HN, 163 *unvicies* et 217 *nomies* ainsi rédigés :

« Art. 238 *bis* HN. – Sont admises en déduction du revenu ou du bénéfice mentionnés respectivement au 2 de l'article 13 et au premier alinéa du I de l'article 209, selon les modalités définies aux articles 163 *unvicies* ou

217 *nonies*, les sommes versées au titre de la souscription de parts de copropriété de navires armés au commerce, lorsque les conditions ci-après définies sont remplies :

« *a*) la souscription est effectuée avant le 31 décembre 2000 ;

« *b*) le navire est livré au plus tard trente mois après la souscription et sa durée d'utilisation, attestée par une société de classification agréée, est d'au moins huit ans ;

« *c*) les parts de copropriété sont conservées par le souscripteur, qui prend un engagement en ce sens jusqu'au 31 décembre de la quatrième année suivant celle de la livraison du navire à la copropriété ;

« *d*) le navire est, dès sa livraison et pendant la période prévue au *c*, exploité ou frété par la copropriété selon les modalités prévues au titre 1<sup>er</sup> de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transports maritimes ;

« *d bis*) (*nouveau*) le navire bat pavillon français dès sa livraison à la copropriété et jusqu'au 31 décembre de la septième année qui suit celle de cette livraison ;

« *e*) l'entreprise qui, pendant la période prévue au *c*, exploite directement le navire soit en qualité de gérant de la copropriété, soit en qualité d'affrèteur, est une société passible de l'impôt sur les sociétés dans les conditions du droit commun et son activité principale est l'exploitation ou l'affrètement direct de navires armés au commerce ;

« *f*) l'entreprise visée au *e* détient pendant la période prévue au *c* un cinquième au moins des parts de la copropriété et prend un engagement en ce sens envers les autres souscripteurs ;

« *g*) le navire n'est pas acquis auprès d'un organisme ou d'une entreprise lié directement ou indirectement, au sens des dispositions du 1<sup>er</sup> *bis* de l'article 39 *terdecies*, à l'entreprise mentionnée au *e*.

« En outre, le projet de copropriété quirataire doit avoir fait, préalablement à sa réalisation, l'objet d'un agrément délivré par le ministre chargé du budget après avis du ministre chargé de la marine marchande. Cet agrément est accordé lorsque l'investissement, effectué au prix du marché et à un coût financier normal, permet de renforcer la flotte de l'entreprise mentionnée au *e* et présente, au regard notamment des besoins du secteur concerné de la flotte de commerce, un intérêt économique justifiant l'avantage fiscal demandé.

« Dans le cas où l'une des conditions fixées aux *a* et *b* et *d* à *g* ci-dessus n'est pas remplie ou cesse de l'être, le montant total des sommes qui avaient été déduites est ajouté, selon le cas, au revenu net global de l'année ou au bénéfice de l'exercice au cours de laquelle ou duquel le manquement est intervenu.

« Lorsqu'un souscripteur autre que l'entreprise visée au *e* ne respecte pas l'engagement prévu au *c*, le montant des sommes déduites est ajouté, selon le cas, au revenu net global de chaque année ou au bénéfice de chaque exercice au cours de laquelle ou au titre duquel les versements ont été effectués.

« Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article. »

« *Art. 163 unvicies.* – Le montant maximal des sommes déductibles annuellement en application des dispositions de l'article 238 *bis* HN est de 500 000 F pour les contribuables célibataires, veufs ou divorcés et de 1 000 000 F pour les contribuables mariés soumis à imposition commune. La déduction, pour un investissement déterminé, est opérée au titre de chaque année de versement.

« Les dispositions de l'alinéa précédent sont applicables en cas de souscription des parts de copropriété par l'intermédiaire de sociétés à responsabilité limitée mentionnées à l'article 239 *bis* AA et de sociétés à responsabilité limitée à associé unique qui n'ont pas opté pour l'assujettissement à l'impôt sur les sociétés, ou par l'intermédiaire de fonds de placement quirataire.

« La déduction prévue au présent article est exclusive de celle résultant, pour le même navire, des articles 238 *bis* HA et 163 *vicies*. »

« *Art. 217 nonies.* – Les sommes versées pour la souscription des parts de copropriété de navires dans les conditions définies à l'article 238 *bis* HN viennent en déduction du bénéfice imposable au titre de chaque exercice de versement.

« Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables :

« 1° aux entreprises ayant pour activité d'armer, exploiter ou affréter des navires ;

« 2° aux sociétés appartenant à un groupe, au sens de l'article 223 A, dont l'un des membres a pour activité principale celle mentionnée au 1°.

« La déduction prévue au présent article est exclusive de celle résultant, pour le même navire, de l'article 238 *bis* HA. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur cet article.

La parole est à M. Jean-Yves Besselat.

**M. Jean-Yves Besselat.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, je ferai trois observations générales sur cet article 1<sup>er</sup>.

Premièrement, je salue la volonté politique du Gouvernement, qui s'appuie sur les intentions fortes du Président de la République de redévelopper la marine marchande française et de donner une nouvelle impulsion à l'activité de nos ports.

Cette volonté doit se traduire dans la communication et par la promotion en faveur de nos ports. Il faut que les décideurs français utilisent nos ports et sachent dire que nos communautés portuaires sont parmi les meilleures du monde. C'est tout le sens de la réflexion actuelle que vous menez, monsieur le ministre, dans le cadre de la préparation d'une loi d'orientation portuaire.

Deuxièmement, la France est le quatrième exportateur mondial, mais elle a vu depuis vingt ans sa flotte s'effondrer en raison d'une absence de volonté politique. Cette absence de volonté politique est datée. La croissance du commerce mondial est de 6 p. 100 par an, et les principales zones de développement économique dans le monde, pour cette raison, sont les zones portuaires. Quel gisement d'emplois ! Il est donc indispensable que notre pays profite du développement du commerce maritime.

Troisièmement, monsieur le ministre, vous êtes venu au Havre le 7 juin dernier et vous avez donné, à notre port et à la communauté havraise, des raisons fortes d'espérer. Cette loi est aujourd'hui un premier acte important.

Vous avez choisi l'urgence. Effectivement, il y a urgence à redresser notre marine marchande, qui a vu sa place dans le monde régresser considérablement en vingt ans.

Il ne me paraît pas nécessaire de revenir, dans le détail, sur le texte de cet article 1<sup>er</sup>. Je me contenterai de me réjouir que le Sénat ait adopté un amendement qui élar-

gisse le champ de la loi à l'ensemble des navires de commerce. Le dispositif quirataire pourra donc s'appliquer aux navires spécialisés, et donc aux paquebots, pour lesquels la construction navale française est la plus performante. Il était nécessaire de compléter ainsi ce texte.

L'adoption, par la Chambre des représentants des Etats-Unis, de l'amendement Bateman, prolongeant de trente-six mois l'aide de l'Etat aux chantiers navals, peut remettre en cause l'accord de l'OCDE, si le Sénat américain l'adoptait également.

Je souhaite vivement que les Etats-Unis aillent jusqu'au bout de cette logique. La non-application de cet accord permettrait certainement à la loi sur les quirats, très importante en elle-même, de s'appliquer dans les conditions psychologiques les plus favorables.

J'ai déposé un amendement qui vise à favoriser l'emploi en France. Cette loi est faite pour développer la construction navale et redresser notre marine marchande. Elle aura un effet important sur le volume d'activité de nos chantiers. Pour cela, il faut que ce dispositif permette de favoriser la construction navale française et européenne.

Certes, des précautions s'imposent. Mais je pense que chacun reconnaîtra que cette loi vise d'abord à développer notre marine marchande et, donc, à aider nos chantiers navals à construire des navires.

Il va de soi que l'épargne drainée par ce dispositif quirataire s'adressera à des investisseurs français. Par conséquent, elle devrait permettre, en particulier aux ateliers et chantiers du Havre dont je suis l'élu, de développer leur activité.

Je vous demande, monsieur le ministre, de vous engager en ce sens.

Le 17 avril dernier, la Commission de Bruxelles a autorisé un régime d'aides en faveur des chantiers navals finlandais, consistant en un allègement fiscal applicable lors de l'acquisition d'un brise-glace. Vous avez pu observer que la Commission s'est contentée de constater que l'octroi de ces aides était conforme à la VII<sup>e</sup> directive.

Monsieur le ministre, comme vous l'avez dit, il s'agit là d'un premier acte fondamental pour l'avenir de notre marine marchande. Une fois que la loi sera votée, et je tiens naturellement à vous apporter tout mon soutien, il faudra qu'une action promotionnelle en faveur de notre marine et de nos ports accompagne les efforts du Gouvernement.

C'est l'objet du projet de loi d'orientation portuaire, qui mettra l'accent sur l'importance de nos ports dans l'optique du développement de la marine marchande et du développement de nos échanges.

Je le répète, les principales zones de développement économique dans le monde sont les zones portuaires. C'est là toute la finalité de votre projet de loi et j'y souscris complètement.

**M. le président.** La parole est à M. Etienne Garnier.

**M. Etienne Garnier.** Je m'interroge sur certains propos.

Nous sommes tous d'accord ici pour considérer que le secteur maritime est un facteur d'indépendance nationale, inutile donc d'y revenir.

Nous sommes tous d'accord aussi pour considérer qu'une politique maritime digne de ce nom doit être globale et traiter de l'ensemble des aspects de la filière maritime de notre pays.

Et, pourtant, on a dit de ce projet sur les quirats qu'il avait un caractère exclusivement fiscal. C'est exactement le contraire ! C'est un texte qui édifie le premier étage

d'une maison que, comme vous, je considérerais comme inachevée si d'autres textes ou d'autres décisions ne la suivaient pas.

Malgré tout, un extraordinaire paradoxe subsiste. Face à nos désirs et à nos ambitions, je distingue une peur de l'Europe chez les fonctionnaires, très généralement parmi les membres des cabinets ministériels, et chez certains ministres – pas les meilleurs et, bien entendu, pas de la part de M. Pons (*Sourires.*)... Ainsi, ils sont toujours en position de bons élèves, sans jamais en obtenir les résultats.

Que signifient mes propos ?

A plusieurs reprises, certains de mes collègues de la majorité et de l'opposition ont mis en cause l'accord de l'OCDE. Mais qu'ils suivent le déroulement de cette affaire ! Qu'ils lisent ce qui se passe chaque jour ! C'est tout à fait simple.

Pour le moment, l'accord de l'OCDE n'est opposable à aucun tiers. L'affaire n'est pas définitivement réglée.

Le Sénat va se prononcer, les navettes auront lieu entre le Sénat et la Chambre des représentants, puis le Président des Etats-Unis opposera son veto ou non. Si tel était le cas, un entretien entre le Président des Etats-Unis et M. Chirac ne serait probablement pas de trop pour arrondir les angles, à Lyon par exemple.

Mais pour le moment, le ministre adjoint du commerce extérieur des Etats-Unis a dit que cet accord était opérationnellement caduc. L'est-il aussi juridiquement ? Cela regarde les spécialistes et ne m'intéresse pas. Considérons-le donc comme caduc...

Je n'entends pas aller dans le sens de l'amendement Darniche ou d'autres, qui visent à ce qu'on construise des navires d'abord en France, pour éviter au contribuable français de participer finalement à la construction de navires en Corée.

Certes, monsieur Le Penec, et je vous rejoins sur ce point, l'emploi doit rester la préoccupation déterminante dans nos prises de décision et nos votes. Mais on ne peut pas dire tout et son contraire, et il ne faut pas avoir trop peur de l'Europe.

Mon intention était de présenter un amendement sur l'article 1<sup>er</sup>.

Je remarque tout aussitôt qu'il y a trois types d'amendements dans la vie parlementaire : ceux qui ont pour vocation de faire plaisir au Gouvernement et qui en général, n'ont pas grand intérêt ; ceux qui manifestent une certaine opposition et qui sont souvent le fait des collègues de l'opposition, ce qui est parfaitement normal, et puis, il y a ceux qui, s'ils sont faits contre la volonté du Gouvernement, n'auront aucun effet.

Mon amendement proposait justement que les navires construits grâce aux défiscalisations quirataires le soient au moins dans l'un des Etats de l'Union européenne, et si possible en France. Le ministre, à qui j'ai confié mes hésitations, a pensé qu'une autre voie serait plus productive. Après avoir hésité, je me suis rangé à son avis, d'abord parce que je l'aime bien, et pas du tout parce qu'il est ministre... (*Sourires.*)

En ce moment, la partie européenne n'est pas facile pour la France, de l'affaire de la CGM à l'affaire de l'OCDE – dont l'accord est en train de mourir – en passant par toute une série de difficultés. Ne compliquons donc pas le jeu !

Mais nous pouvons réclamer du Gouvernement qu'il prenne aujourd'hui des engagements, de vrais engagements, et nous donne des précisions, de vraies précisions,

sur les conditions dans lesquelles lui-même, et le ministre chargé de la construction navale, et bien entendu le ministre des finances, seront amenés à faire en sorte que la quasi-totalité, la proportion la plus impressionnante, ou en tout cas 70 p. 100 au moins des constructions navales soient assurées dans les chantiers de l'Union européenne. On peut établir des filtres, en imposant, par exemple, certains critères à l'agrément de telle ou telle construction proposée par tel ou tel armateur.

Certes, Nous ne sommes tenus par rien ! La marine marchande et la construction navale ne sont traitées ni dans le cadre de l'OMCI ni dans le cadre du GATT. Nous sommes donc libres. Simplement, l'accord OCDE n'étant plus opposable, il reste l'esprit du traité de Rome. Or il faut très généralement respecter l'esprit des lois et, éventuellement, du traité de Rome.

C'est là-dessus que je demanderai au ministre des transports de prendre, maintenant ou un peu plus tard, un engagement politique précis, qui serait conforme aux souhaits que le Président de la République a exprimés à Rochefort ou ailleurs, dans le cadre de ses discours.

Je le répète toute politique maritime ne peut être que globale. Je remercie donc M. Pons qui, tout en défendant une loi spécifique sur les quirats, a élargi sa réflexion à la construction navale. Il a montré que les quirats ne suffisent pas à guérir le malade. Les maux de ce dernier s'expliquent aussi par le fait que certains armateurs n'ont pas déployé beaucoup d'efforts pour venir dans des chantiers français. Dans certains cas, ils ne les ont même pas consultés ! Observons qu'on ne fait pas de flotte sans armateurs, et que si la flotte est aussi mauvaise, ce n'est pas entièrement de notre faute.

M. Pons a donc eu raison d'élargir sa réflexion à la construction navale et de ne pas avoir fait du projet sur les quirats un texte exclusivement fiscal. Il a eu raison aussi, et je l'en remercie, d'avoir mis en avant, comme M. Le Pen et M. Colliard, notre préoccupation en matière d'emplois. Car si nous sommes ici pour voter un texte dont la conséquence est l'augmentation d'emplois en Corée et la destruction d'emplois en France, ce n'est pas la peine de le voter !

Enfin, M. Pons a bien voulu m'assurer et assurer certains de mes collègues de la majorité, que ceux qui accorderont l'agrément feront en sorte que, au pire, deux ou trois navires passent au travers du filet, mais qu'une majorité « plus que majoritaire » des navires qui seront commandés grâce au système des quirats le sera dans l'un des états de l'Union européenne, ou bien – et c'est notre préférence – en France.

De votre réponse, monsieur le ministre, dépendra que notre flotte ne soit pas dans l'état où elle se trouvait sous Louis XV : à un visiteur qui se plaignait du petit nombre de navires en construction, le souverain aurait répondu : « Oui, mais monsieur, nous avons les marines de M. Vermet ! » Je compte donc sur vous. (*Sourires.*)

**M. le président.** La parole est à M. Denis Merville.

**M. Denis Merville.** Monsieur le ministre, le texte que nous examinons ce matin était attendu par les milieux maritimes. Je vous félicite de le présenter. Il vous a fallu, pour y arriver, beaucoup de courage et d'opiniâtreté. Vous avez bénéficié du soutien du Président de la République, qui a une grande ambition : rétablir la vocation maritime de notre pays.

Mais ce texte ne doit oublier personne et surtout pas les hommes. Le nombre d'emplois maritimes a diminué fortement ces dernières années. Or il nous faut assurer la pérennité de ces professions.

Certes, vous nous annoncez des créations d'emplois, notamment dans les chantiers navals. Je souhaiterais que ces bateaux soient construits en France, ou tout au moins en Europe. Mais notre souci principal, qui est aussi celui du Président de la République et du Gouvernement, c'est l'emploi.

La profession s'est engagée dans une réforme en profondeur : réforme des administrations centrales, réforme portuaire, réforme de la formation initiale et continue, pour les officiers comme pour le personnel d'exécution.

Des dispositions diverses ont été prises pour rendre plus compétitif le coût du navigant français : réduction de 50 p. 100 des cotisations sociales, remboursement de la taxe professionnelle, aide à la consolidation et modernisation de la flotte en lien avec l'emploi dans l'entreprise.

Enfin, pour entrer dans l'esprit d'un rapport de la Commission européenne intitulé « Vers une nouvelle stratégie maritime », la formation et l'emploi font l'objet d'attentions particulières. On peut craindre, en effet, dans les années à venir, la rareté de certains personnels. Ainsi il me paraîtrait nécessaire de garantir l'expérience professionnelle sur des bateaux dont les charges capitalistiques seront allégées de 80 p. 100.

Les diverses aides que j'ai citées, ainsi que les aménagements fiscaux pour les quirats doivent aussi favoriser l'emploi et son développement. C'est notre souci et c'est celui, je le rappelais tout à l'heure, du Président de la République et du Gouvernement. Et c'est dans ce sens que j'ai déposé un amendement.

Je voudrais également, comme notre rapporteur et l'orateur de notre groupe, Jean-Louis Leonard, souligner combien il est nécessaire d'aider la pêche, et notamment les navires de pêche. Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que d'autres textes étaient en préparation. Nous souhaitons qu'ils interviennent très rapidement. Aussi nous comptons sur vous pour les faire avancer, car nous en avons bien besoin.

**M. le président.** La parole est à M. le ministre.

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur Besselat, monsieur Garnier et monsieur Merville, je vous remercie d'être revenus sur l'ensemble de la politique maritime et de l'avoir vue dans sa globalité, et avec une ambition qui est à la mesure de celle qu'a exprimée à plusieurs reprises M. le Président de la République et que le Gouvernement a faite sienne.

Merci, monsieur Besselat, pour avoir aussi rappelé que j'étais, il y a quelques jours, au Havre, où j'ai exposé tous les volets de la politique maritime que nous mettons en place tant au niveau de l'administration centrale que par la poursuite de l'adaptation de la loi sur la manutention, la préparation d'une grande loi d'orientation portuaire ou le dépôt de la présente loi sur les quirats. Il s'agit donc d'un ensemble. Et je peux vous assurer que la loi d'orientation portuaire sera une nouvelle étape, qui interviendra bientôt, lorsque la concertation sera achevée.

Monsieur Garnier, oui, c'est une politique globale : on ne peut pas envisager de politique maritime sans l'avoir présent à l'esprit.

Je comprends parfaitement que la représentation nationale – et M. Garnier tout particulièrement – veuille faire en sorte que la mesure que nous lui soumettons profite également à la construction navale française, surtout depuis que cette disposition a été étendue aux navires à passagers.

Tout en nous donnant son approbation, la Commission a notifié au gouvernement français – que cela ne provoque pas de réactions, ce sont les termes de la Commission, par les miens! – qu'elle s'assurera « que l'octroi de l'aide n'est pas en conflit avec les obligations communautaires dérivant de l'accord OCDE sur l'abolition des aides à la construction navale, quand ce dernier sera en vigueur ». Ce qui n'est pas le cas pour le moment, vous avez raison, monsieur Garnier! C'est bien pourquoi d'ailleurs l'affaire de la Finlande a eu lieu! Compte tenu des dernières évolutions – que vous avez été plusieurs à rappeler mais, vous, monsieur Garnier, avec beaucoup de précision et de force – il semble opérationnellement caduc.

Et non seulement je compte que les armateurs, lorsqu'ils déposeront des dossiers d'agrément, veillent à démontrer, à l'appui des choix qu'ils auront faits en matière de chantiers navals, qu'ils auront bien consulté les différentes entreprises de construction concernées, et d'abord nos propres chantiers, mais je le leur demande!

**M. Etienne Garnier.** C'est bien le moins!

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Certes, monsieur Garnier, mais nous sommes là dans un domaine difficile, et ce n'est qu'un premier pas. Et puisque vous vous penchez régulièrement sur la question, vous savez très bien que la construction navale pose un problème spécifique dans une politique globale. Si elle est malade, c'est peut-être qu'elle souffrait d'une maladie intrinsèque mais on ne l'a guère aidée à s'en guérir, en particulier les armateurs que vous avez cités! Aujourd'hui, c'est la structure même de la construction navale qui pose un problème et le Gouvernement doit s'en saisir dans le cadre de la politique globale. Après le projet de loi sur les quirsats et la loi d'orientation portuaire, il faudra porter l'effort sur ce secteur essentiel. Ne devrait-on pas essayer de lever des tabous fort anciens relatifs à une séparation que vous connaissez très bien?

**M. Etienne Garnier.** Vous parlez des arsenaux?

**M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme.** Monsieur Merville, oui, l'emploi est au cœur de notre préoccupation, et dans l'ensemble de la filière, de même que l'indépendance nationale évoquée par M. Marchand, M. Garnier et d'autres intervenants. J'examinerai tout à l'heure votre amendement.

En ce qui concerne la pêche, j'ai déjà répondu aux orateurs que c'était un problème particulier, très sérieux, que le Gouvernement a voulu traiter dans sa spécificité car il a des incidences qui débordent largement le texte que nous examinons. Il n'a pas sa place dans ce débat. Néanmoins, je peux vous assurer, pour mon collègue, M. Vasseur, que le texte sera inscrit à l'ordre du jour du début de la prochaine session car il y a urgence à l'examiner. *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

**M. le président.** La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

5

## SAISINE DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

**M. le président.** M. le président de l'Assemblée nationale a reçu de M. le président du Conseil constitutionnel une lettre l'informant qu'en application de l'article 61, alinéa 2, de la Constitution, plus de soixante sénateurs ont saisi le Conseil constitutionnel d'une demande d'examen de la conformité à la Constitution de la loi tendant à renforcer la répression du terrorisme et des atteintes aux personnes dépositaires de l'autorité publique ou chargées d'une mission de service public et comportant des dispositions relatives à la police judiciaire.

6

## ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Cet après-midi, à quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, après déclaration d'urgence, n° 2880, relatif à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce ;

M. Bernard Carayon, rapporteur au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (rapport n° 2890).

La séance est levée.

*(La séance est levée à treize heures dix.)*

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



