

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. LOÏC BOUVARD

1. **Copropriété de navires de commerce.** – Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence (p. 3).

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 3)

Article 1^{er} (*suite*) (p. 3)

ARTICLE 238 *bis* HN
DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS (p. 4)

Amendements n^{os} 26 de M. Leveau, 32 de M. Le Pensec et 2 de M. Marchand : MM. Edouard Leveau, Louis Le Pensec, Yves Marchand, Bernard Carayon, rapporteur de la commission des finances ; Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. – Retrait de l'amendement n^o 26.

MM. Louis Le Pensec, Yves Marchand. – Retrait de l'amendement n^o 2 ; rejet de l'amendement n^o 32.

Amendements n^{os} 18 de M. Colliard, 48 de M. Besselat et 24 de M. Léonard : MM. Daniel Colliard, Jean-Yves Besselat, Jean-Louis Léonard. – Retrait de l'amendement n^o 24.

MM. le rapporteur, le ministre, Daniel Colliard, Jean-Yves Besselat. – Retrait de l'amendement n^o 48 ; rejet de l'amendement n^o 18.

Amendement n^o 50 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 33 de M. Le Pensec : MM. Louis Le Pensec, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 49 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 23 de M. Léonard et amendements identiques n^{os} 28 de M. Marchand et 45 de M. Garnier : MM. Yves Marchand, le rapporteur, le ministre. – Rejet de l'amendement n^o 23 ; adoption des amendements identiques.

Amendement n^o 29 de M. Marchand : M. Yves Marchand. – Cet amendement n'a plus d'objet.

Amendement n^o 46 de M. Merville : MM. Edouard Leveau, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendements n^{os} 38 de M. Kerguéris, 30 de M. Marchand et 34 de M. Le Pensec : MM. Aimé Kerguéris, Yves Marchand, Louis Le Pensec, le rapporteur, le ministre. – Retrait de l'amendement n^o 38.

MM. Yves Marchand, Louis Le Pensec. – Retrait de l'amendement n^o 30 ; rejet de l'amendement n^o 34.

Amendement n^o 12 de M. Marchand : M. Yves Marchand. – Retrait.

Amendement n^o 13 rectifié de M. Marchand et amendements identiques n^{os} 17 de M. Colliard, 39 de M. Kerguéris et 47 de M. Merville : M. Yves Marchand, Daniel Colliard, Aimé Kerguéris, Yves Leveau, le rapporteur, le ministre, Louis Le Pensec. – Retrait de l'amendement n^o 17 ; adoption de l'amendement n^o 13 rectifié ; les amendements n^{os} 25, 39 et 47 n'ont plus d'objet.

Amendement n^o 27 de M. Leveau : M. Edouard Leveau. – Retrait.

Amendement n^o 7 de M. Marchand : MM. Yves Marchand, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n^o 15 de la commission des finances : M. le rapporteur. – Retrait.

APRÈS L'ARTICLE 238 *bis* HN
DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS (p. 14)

Amendement n^o 40 de M. Kerguéris : M. Aimé Kerguéris. – Retrait.

Amendement n^o 42 de M. René Beaumont : M. Aimé Kerguéris. – Retrait.

ARTICLE 163 *undecies*
DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS (p. 15)

Amendement n^o 43 de M. René Beaumont : M. Aimé Kerguéris. – Retrait.

Amendement n^o 22 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 21 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n^o 14 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 54 du Gouvernement : MM. le ministre, le rapporteur. – Adoption.

ARTICLE 217 *nonies*
DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS (p. 17)

Amendement n^o 44 de M. René Beaumont : M. Aimé Kerguéris. – Cet amendement n'a plus d'objet.

Adoption de l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er} (p. 17)

Amendement n^o 16 de la commission : MM. le rapporteur, le ministre. – Adoption.

Amendement n^o 10 de M. Marchand : MM. Yves Marchand, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Amendement n^o 41 de M. Kerguéris : M. Aimé Kerguéris. – Retrait.

Amendement n^o 19 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, le ministre, le président. – Rejet.

Amendement n^o 53 de M. Colliard : MM. Daniel Colliard, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Article 1^{er} *bis*. – Adoption (p. 20)

Article 2 (p. 20)

L'article 2 demeure supprimé.

Titre (p. 20)

Amendement n^o 11 de M. Marchand : M. Yves Marchand. – Cet amendement n'a plus d'objet.

EXPLICATION DE VOTE (p. 21)

M. Daniel Colliard.

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 21)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| <p>2. Dépôt d'une proposition de résolution (p. 21).</p> <p>3. Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat (p. 21).</p> | <p>4. Ordre du jour (p. 21).</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. LOÏC BOUVARD, vice-président

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

1

COPROPRIÉTÉ DE NAVIRES DE COMMERCE

Suite de la discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat après déclaration d'urgence

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de 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 (n^{os} 2880, 2890).

Discussion des articles (*suite*)

M. le président. Ce matin, l'Assemblée a commencé l'examen des articles et s'est arrêtée à l'amendement n^o 26 à l'article 1^{er}.

Article 1^{er} (*suite*)

M. le président. Je rappelle les termes de l'article 1^{er} :
« Art. 1^{er}. – Sont insérés dans le code général des impôts les articles 238 *bis* HN, 163 *unvicies* et 217 *nonies* 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 I^{er} de la loi n^o 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes ;

« d bis) 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'affréteur, 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 *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 celles 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. »

ARTICLE 238 *bis* HN
DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 26, 32 et 2, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 26, présenté par M. Leveau et M. Merville, est ainsi rédigé :

« I. – Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, après les mots : "navires armés au commerce", insérer les mots : "ou de navires armés à la pêche".

« II. – En conséquence,

« – compléter le septième alinéa par les mots : "ou de navires armés à la pêche",

« – dans la première phrase du dixième alinéa, après les mots : "marine marchande", insérer les mots : "ou pour les navires armés à la pêche, le ministre chargé des pêches maritimes",

« – dans la dernière phrase du dixième alinéa, après le mot : "commerce", insérer les mots : "ou de pêche".

« III. – Les pertes de recettes résultant des dispositions ci-dessus sont compensées à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

L'amendement n° 32, présenté par M. Le Pensec et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi rédigé :

« I. – Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, après les mots : "armés au commerce", insérer les mots : "ou de navires armés à la pêche longs de plus de vingt deux mètres hors tout".

« II. – En conséquence, compléter le septième alinéa de cet article par les mots : "ou de navires armés à la pêche".

« III. – Les pertes de recettes sont compensées à due concurrence par la majoration des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

L'amendement n° 2, présenté par M. Marchand, est ainsi rédigé :

« I. – Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, après les mots : "navires armés au commerce", insérer les mots : "ou de navires armés à la pêche longs de plus de trente mètres hors tout".

« II. – En conséquence :

« – compléter le septième alinéa par les mots : "ou de navires armés à la pêche",

« – dans la première phrase du dixième alinéa, après les mots : "marine marchande", insérer les mots : "et du ministre chargé de la pêche".

« – dans la dernière phrase du dixième alinéa, après le mot : "commerce", insérer les mots : "ou de la flotte de pêche".

« III. – Les pertes de recettes résultant de l'extension du dispositif aux navires armés à la pêche sont compensées à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Edouard Leveau, pour soutenir l'amendement n° 26.

M. Edouard Leveau. Monsieur le président, monsieur le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, mes chers collègues, l'amendement n° 26 vise à étendre les incitations fiscales en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce aux navires de pêche.

Certes, le dispositif qui nous est aujourd'hui soumis marque une grande avancée vers le retour de notre pays parmi les grandes puissances maritimes mondiales – et je vous en remercie –, mais il manque d'applications en ce qui concerne la pêche.

En effet, compte tenu de la crise que traverse le secteur de la pêche maritime, il me paraît opportun d'aider et d'inciter au renouvellement et à la modernisation de notre flotte de pêche.

Par ailleurs, je tiens à préciser que les grands navires de pêche peuvent être une copropriété entre un armateur et des partenaires situés en aval de la filière, tels que les transformateurs. Cela les incitera à commercialiser en premier le poisson français aux dépens du poisson étranger.

Quant aux navires plus petits, ils peuvent faire l'objet d'une copropriété entre un patron artisan et son équipage ou une partie de son équipage, ou entre un jeune patron artisan et sa famille, qui l'aide à construire son premier navire. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas retenu de critère de longueur.

Enfin, la création de copropriétés des navires de pêche vise plutôt à la construction de navires, mais elle peut également s'appliquer à la modernisation, une grande partie de la flotte française devant être entièrement rénovée et modernisée.

M. le président. La parole est à M. Louis Le Pensec, pour soutenir l'amendement n° 32.

M. Louis Le Pensec. Lors d'une récente rencontre avec le chef de l'Etat, j'évoquais le projet de loi qui est en discussion devant notre assemblée.

Je lui disais – c'était avant le débat au Sénat – ma volonté de le voir étendu aux navires de transport de passagers et aux navires de pêche. Le Chef de l'Etat me répondit sur-le-champ qu'il était tout à fait favorable à cette idée et qu'il m'autorisait même à en faire état publiquement – ce qui fut fait.

Cela étant, M. le ministre nous a donné, ce matin, la réponse de M. Vasseur, dont il faut bien voir qu'elle manque pour le moins d'assurances formelles.

Nul n'ignore la situation préoccupante de la flotte de pêche, qui est confrontée, notamment, à un impératif de renouvellement par un flux minimum de constructions

neuves. Or l'exigence d'un plafond d'aides maximum mise par l'Union européenne impose un autofinancement qui est très souvent hors de portée de la profession.

La pêche attend donc impatiemment une incitation fiscale pour la collecte des fonds propres qui seraient nécessaires au financement équilibré de ces navires sous forme de portage de parts de copropriétés.

La collecte d'une épargne défiscalisée – mais dans des conditions strictement encadrées – peut apporter une réponse au financement du flux minimum de renouvellement dont la flotte de pêche a besoin.

J'ai retenu, pour les navires de pêche, une longueur allant jusqu'à vingt-deux mètres hors tout.

M. le président. la parole est à M. Yves Marchand, pour soutenir l'amendement n° 2.

M. Yves Marchand. Je me bornerai à quelques brèves observations.

Première observation : la pêche est depuis longtemps endettée, à cause précisément de la nécessité d'apporter des fonds propres très importants pour la construction navale en matière de pêche. Chacun sait que les grandes crises que nous avons subies il y a deux et trois ans, et encore récemment, sont le résultat d'un endettement beaucoup trop élevé de la profession. Aussi est-il indispensable de trouver rapidement un système de financement, essentiellement pour les grands navires de pêche. Pour la pêche artisanale, les choses sont un peu plus compliquées. Et, de toute façon, la pêche n'est pas homogène. Mais il faut impérativement trouver un système de financement de ces navires de pêche.

Deuxième observation : ce projet de loi ne me paraît pas adapté au financement des navires de pêche. Pour les raisons que j'exposais ce matin, la compétitivité internationale, qui est à la base des dispositions de ce texte concernant la marine marchande, n'est pas directement adaptée à la pêche, laquelle est essentiellement une activité franco-française – je ne parle pas du commerce, mais uniquement de la pêche.

Dernière observation, qui est en quelque sorte le second volet de ma deuxième observation : les engagements qui ont été pris ce matin par M. le ministre me paraissent répondre totalement à notre souci d'obtenir un dispositif de financement adéquat dans le prochain projet de loi d'orientation sur la pêche, qui sera vraisemblablement déposé sous peu par M. Vasseur.

M. le président. La parole est à M. Bernard Carayon, rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour donner l'avis de la commission sur ces trois amendements.

M. Bernard Carayon, rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan. L'impatience des pêcheurs est tout à fait légitime. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement entend présenter un projet de loi consacré à ces problèmes spécifiques.

La commission des finances a rejeté ces trois amendements.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, pour donner l'avis du Gouvernement sur les trois amendements ?

M. Bernard Pons, ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Mesdames, messieurs, nous avons déjà évoqué longuement le problème ce matin.

Il est effectivement très important, mais, comme je l'ai dit dans le cadre de la discussion générale, le Gouvernement n'est pas favorable à ces amendements.

Conformément aux orientations qui ont été fixées par M. le Président de la République, le présent projet de loi s'inscrit dans une logique d'aide au financement de la flotte de commerce française, dont le redressement présente un intérêt stratégique pour la nation.

Le déclin de notre flotte de commerce affecte la souveraineté nationale, alors même que ce secteur d'activité est en forte expansion dans d'autres parties du monde.

Je vous l'ai dit ce matin mais je le répète : un projet de loi d'orientation sur la pêche et les cultures marines sera prochainement adopté en conseil des ministres, et le ministre de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation a pris l'engagement d'y faire figurer des mesures financières.

Mais, monsieur Le Pensec, je confirme tout à fait ce que vous avez indiqué au sujet des propos que vous a tenus M. le Président de la République et que vous avez relatés dans une déclaration à l'Agence France-Presse.

Le Président de la République se préoccupe beaucoup de cette affaire, qui correspond à une très forte demande des pêcheurs. Mais il s'agit d'un problème d'ensemble, et il est bien évident que la projet de loi dont nous discutons n'est pas exactement le cadre dans lequel il faudrait l'étudier. De l'avis général – j'en ai parlé avec le ministre des finances, avec le cabinet du Premier ministre, avec les collaborateurs du Président de la République, ainsi qu'avec M. Vasseur –, il serait plus judicieux de prévoir une mesure spécifique au sein du projet de loi d'orientation sur la pêche que le ministre prépare actuellement.

Je peux vous indiquer que ce texte sera examiné par le conseil des ministres le 10 juillet prochain. L'idéal – et c'est l'avis de tous les spécialistes – serait de prévoir la possibilité d'étaler l'imposition des plus-values dégagées à l'occasion des cessions de bateaux de pêche dès lors que les fonds correspondants sont réinvestis dans l'acquisition de bateaux neufs.

C'est, je crois, la demande essentielle qui est formulée.

Dans ces conditions, et compte tenu de l'engagement que je prends au nom du Gouvernement, je vous demande, messieurs les députés, de bien vouloir retirer ces amendements.

Si vous les mainteniez, que je m'y oppose et qu'ils ne soient pas adoptés, cela pourrait apparaître, aux yeux de ceux qui sont concernés, comme une mesure négative, alors que le Gouvernement s'apprête, au contraire, à prendre, avec votre approbation, une mesure positive.

M. le président. Monsieur Leveau, maintenez-vous l'amendement n° 26 ?

M. Edouard Leveau. Compte tenu des engagements qui sont pris, je retire mon amendement, comme je l'avais d'ailleurs fait lors de la discussion de la loi de finances.

Je le représenterai toutefois lors de la discussion de la loi « pêche ».

En tant que professionnel – et bien que n'étant pas du tout intéressé par les quirats, puisque je n'en ai plus et que je n'envisage pas d'en avoir maintenant –, je ne pourrais voter cette loi « pêche » s'il n'était pas retenu.

M. le président. L'amendement n° 26 est retiré.

Monsieur Le Pensec, retirez-vous l'amendement n° 32 ?

M. Louis Le Pensec. J'ai pris acte des précisions qui ont été apportées par M. le ministre, notamment sur le calendrier, mais aussi sur les perspectives en matière de plus-values – autre point auquel les professionnels de la pêche sont attachés.

Cela étant, je préfère tenir que courir. Je maintiens donc mon amendement.

M. le président. Monsieur Marchand, retirez-vous votre amendement ?

M. Yves Marchand. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 2 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 32.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 18, 48 et 24, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 18, présenté par M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés, est ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa (a) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, insérer l'alinéa suivant :

« a bis) La construction doit être réalisée dans un chantier naval français. »

L'amendement n° 48, présenté par M. Besselat, est ainsi rédigé :

« Après le deuxième alinéa (a) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, insérer l'alinéa suivant :

« a bis) Le navire, s'il est neuf, doit être construit dans un chantier naval d'un Etat membre de l'Union européenne. »

L'amendement n° 24, présenté par M. Jean-Louis Leonard, est ainsi rédigé :

« Après le neuvième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, insérer l'alinéa suivant :

« b) Le navire est construit sur le territoire de l'Union européenne. »

La parole est à M. Daniel Colliard, pour soutenir l'amendement n° 18.

M. Daniel Colliard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme on attend de cette loi une relance des commandes de navires, il faut mettre l'appareil de production de notre pays en état d'y répondre. Sinon, l'effort public que représente cette loi profitera à nos concurrents étrangers, et nos derniers chantiers seront mis un peu plus en difficultés.

C'est la raison d'être de plusieurs amendements que nous avons déposés.

A ce stade du débat, nous demandons que la construction des navires soit réalisée dans un chantier naval français.

Que l'on ne vienne pas nous dire qu'une telle disposition serait contraire aux engagements pris par notre pays au plan communautaire ou international ! Un grand nombre de pays concurrents engagés formellement, eux aussi, font en sorte, par des moyens détournés,...

M. Yves Marchand. Justement !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Par des moyens détournés !

M. Daniel Colliard. ... que la solution nationale prévale, soit par des mesures protectionnistes pures et dures affichées tel le « Jones'Act » aux Etats-Unis, soit par des soutiens indirects tels ceux des *Länder* ou des groupes industriels et bancaires intégrés en Allemagne, soit en recourant délibérément à des dévaluations compétitives comme en Finlande, soit en consentant des prêts à des taux hors du marché comme au Danemark. Et je ne fais que citer la Chine, qui se tient complètement à l'écart de tout engagement international.

On comprend bien que cet aspect de la question jouera évidemment dans la décision d'agrément prise sur chaque projet. Mais cela ne constitue en rien une garantie, d'autant que l'actualité nous montre que le Gouvernement fait peu de cas de certaines prises de position de la représentation nationale.

Je demande donc que cette garantie soit apportée dans la loi.

M. le président. La parole est à M. Jean-Yves Besselat, pour soutenir l'amendement n° 48.

M. Jean-Yves Besselat. Ainsi que nous l'avons vu ce matin dans la discussion générale, l'objectif de cet excellent projet, auquel j'apporte mon soutien intégral, c'est de susciter des commandes dans les chantiers navals français, c'est-à-dire de dégager des perspectives d'avenir dans un des grands gisements d'emploi de nos activités.

La Commission de Bruxelles a adopté le 17 avril dernier une résolution par laquelle elle ne soulève pas d'objection à l'application d'un régime d'aides à la construction de navires en faveur des chantiers navals finlandais. Ce qui est valable pour des chantiers navals situés à l'autre bout de l'Europe l'est sûrement aussi pour la France. La Commission a également autorisé en faveur des armateurs un régime d'aides, qui consiste en un allègement fiscal applicable lors de l'acquisition d'un navire brise-glace – dispositif similaire à celui qui nous est proposé aujourd'hui.

La Commission a autorisé ces aides après avoir constaté que leurs taux et leurs modalités étaient conformes aux prescriptions de la VII^e directive concernant les aides qui peuvent actuellement être octroyées à la construction navale. Par analogie, puisque la Commission reconnaît la justesse de telles interventions, pourquoi n'ajouterions-nous pas une précaution au texte qui nous est proposé ?

Nous recherchons tous le même objectif : développer la construction navale en Europe, mais en priorité en France. Tel est l'objet de l'amendement que je propose à notre assemblée.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Leonard, pour soutenir l'amendement n° 24.

M. Jean-Louis Leonard. Mon amendement n'est pas très différent de celui de M. Besselat, mais il est fort éloigné de celui de M. Colliard qui, lui, a réduit l'espace européen à la France.

Il est bien clair que nous ne pouvons plus raisonner actuellement dans le cadre strict de notre espace hexagonal. Les chantiers européens sont là pour maintenir une qualité de production et surtout pour garder les métiers de la production navale. Tel est le sens de mon amendement.

Néanmoins, M. le ministre nous a affirmé ce matin – et le rapporteur l'avait déjà signalé dans son excellent rapport – qu'il existait d'autres moyens de contrôler cette construction. Il y a le dit et le non-dit. Selon le ministre,

le moyen le plus efficace pour contrôler n'est peut-être pas celui qui consiste à édicter ce type de réglementation au vu et au su de tout le monde, mais celui qui consiste à s'en remettre à la voie de l'agrément. J'ai pris bonne note de ce qu'a dit M. le ministre et, dans ces conditions, je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 24 est retiré.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 18 et 48 ?

M. Bernard Carayon, rapporteur. Il ne faut surtout pas fixer dans la loi ce type de dispositions, qui, de toute façon, est contraire aux règles communautaires.

Au reste, il existe un verrou, l'agrément qui est donné par l'exécutif et qui, tout au moins selon les engagements pris ce matin par le ministre, sera accordé de manière pragmatique.

La commission, considérant qu'il est inutile de fixer dans la loi des principes dérogatoires aux règles communautaires, ce qui, de surcroît, serait extrêmement maladroit, a repoussé ces amendements.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je remercie M. Leonard d'avoir bien voulu retirer son amendement eu égard à l'engagement que j'ai été amené à prendre ce matin.

Les arguments qui viennent d'être développés excellent par M. le rapporteur confirment bien les difficultés dans lesquelles nous nous trouvons. Le problème de la construction navale est un problème majeur et je ferai tout ce qui est en mon pouvoir pour qu'il y ait une consultation approfondie non seulement au plan communautaire mais aussi au plan français.

J'ai indiqué ce matin, en particulier à M. Besselat et à M. Etienne Garnier, que le problème de la construction navale était au cœur de la politique globale de relance de la politique maritime et que se posait un problème de structures. Je confirme mes propos.

Par conséquent, je demande à M. Besselat et à M. Colliard de retirer leurs amendements. Faute de quoi, je serais obligé d'en demander le rejet.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Colliard ?

M. Daniel Colliard. Je le maintiens, monsieur le président.

M. le président. Et vous, monsieur Jean-Yves Besselat ?

M. Jean-Yves Besselat. Compte tenu des garanties absolues que vient de nous donner M. le ministre et des propos de M. le rapporteur, je retire volontiers mon amendement. J'ai simplement voulu réaffirmer ce que nous pensons tous.

M. le président. L'amendement n° 48 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 18.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 50, ainsi rédigé :

« A la fin du troisième alinéa (b) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, substituer aux mots : "huit ans", les mots : "dix ans", »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. A quoi correspond la durée de vie minimale de huit ans pour un navire ? C'est cette durée que l'on trouve dans le projet. Monsieur le ministre, vous avez indiqué devant le Sénat qu'elle correspondait à la durée de certification maximale sur laquelle s'engagent les organismes de contrôle. Je n'ai pas pu obtenir confirmation de cette information. En revanche, le bureau Veritas m'a indiqué que la visite spéciale approfondie du navire à laquelle il est procédé débouche sur des certifications valables pendant une durée de cinq ans. D'autres visites plus limitées dans leur objet peuvent également avoir lieu pendant cette période.

Cela dit, aucune raison ne justifie de se calquer sur un rythme obligatoire de visite. C'est un peu comme si l'investissement immobilier dans un lieu destiné au public devait être borné par des visites périodiques des services de sécurité.

On nous dit qu'une contrainte de temps, si la durée prévue était trop longue, serait dissuasive pour les preneurs financiers. Pour ma part, il me semble raisonnable de prendre en compte ce qui paraît constituer la durée de vie minimale d'un navire, c'est-à-dire dix ans, puisque la durée de vie moyenne d'un navire est de quinze ans.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. J'ai bien entendu les arguments avancés par notre collègue Jean-Claude Colliard. Il propose dix ans, mais il aurait pu tout aussi bien proposer onze ans, ou douze ans et demi ou treize ans trois quarts, c'eût été sans doute la même chose. Si le Gouvernement a prévu huit ans, c'est parce que cela correspond à la durée d'amortissement des navires. La commission des finances a donc repoussé cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement, car les sociétés de classification agréées ne sont pas à même d'attester une durée de vie aussi longue. La durée d'utilisation de huit ans paraît suffisante pour éviter que des navires de mauvaise qualité ne soient éligibles au dispositif.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 50.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Le Pensec et les membres du groupe socialiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 33, ainsi libellé :

« I. – Rédiger ainsi le quatrième alinéa c) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts :

« c) Les parts de copropriété sont conservées par le souscripteur qui prend un engagement en ce sens, jusqu'au 31 décembre de la septième année suivant celle de la livraison du navire à la copropriété pour les navires neufs, et de la quatrième année suivant celle de la livraison du navire à la copropriété pour les navires d'occasion. »

« II. – Les pertes de recettes sont compensées à due concurrence par la majoration des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Louis Le Pensec.

M. Louis Le Pensec. Cet amendement répond à un triple souci de moralisation du dispositif, de fidélisation de l'épargne, et de simple logique.

Le quirat ne doit pas en effet être considéré uniquement comme un simple droit à exonération d'impôt mais comme une part de copropriété. Il doit constituer un engagement financier d'une certaine durée.

La fidélisation de l'épargne constitue l'esprit même et la véritable philosophie du quirat : il implique un engagement de fidélité des investisseurs.

Se pose alors la question de la durée. Les exemples étrangers nous montrent que la durée d'engagement est toujours supérieure à cinq ans. En outre, la logique veut que l'engagement soit proportionnel à la durée de vie du navire : quatre ans pour un navire d'occasion, étant donné que l'on peut estimer sa durée de vie à huit ans ; sept ans pour un navire neuf, puisque sa durée de vie peut être estimée à quinze ans.

Tel est l'objet du présent amendement.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Cet amendement crée une distinction favorable aux navires d'occasion. Il ne va donc pas dans le sens du maintien de l'emploi et de l'activité dans les chantiers navals, notamment français. C'est la raison pour laquelle la commission des finances l'a rejeté.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement.

Une durée de sept ans pour la conservation des parts de propriété aurait certainement un effet dissuasif pour de nombreux épargnants. Certes, un certain nombre d'avantages fiscaux sont liés à un engagement d'épargne de huit ans. Mais soit les sanctions cessent avant, comme pour les PEA, soit l'avantage accordé est plus important que celui octroyé par le dispositif proposé : c'est le cas de l'assurance vie pour laquelle il y a exonération pure et simple des revenus.

Il ne semble donc pas, monsieur Le Pensec, que la durée que nous avons retenue soit anormale eu égard à l'ampleur de l'avantage fiscal proposé. A moins, bien entendu, que vous ne vouliez faire en sorte que ce texte n'ait aucune retombée sur la construction navale...

M. Louis Le Pensec. Ce n'est pas dans cet esprit que j'ai engagé le débat, monsieur le ministre !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Certes, monsieur Le Pensec, mais je vous dis que telle peut être la conséquence de la mesure que vous présentez. Il est de mon devoir de vous l'indiquer.

De surcroît, en proposant que la durée de détention des parts soit de sept ans pour les navires neufs et de quatre ans pour les navires d'occasion, vous risquez d'introduire une discrimination susceptible de faire jouer le dispositif que nous mettons en œuvre exclusivement en faveur des navires d'occasion, ce qui, vous en conviendrez avec moi, ne répondrait ni à l'objectif poursuivi par le Gouvernement ni forcément à l'ensemble des besoins des professionnels.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 33. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement n° 49 ainsi rédigé :

« Dans le sixième alinéa (*d*bis) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, après les mots : "pavillon français", insérer les mots : "et est inscrit au registre métropolitain". »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Nous nous félicitons que le Sénat ait introduit dans le texte l'exigence du pavillon national – cependant limitée dans le temps – pour les navires bénéficiant du système quirataire. Les sénateurs du groupe communiste républicain et citoyen ainsi que d'autres l'avaient proposé, le Sénat les a suivis. Ne l'aurait-il pas fait que nous aurions déposé ici un amendement allant en ce sens.

Toutefois, le Sénat s'est arrêté à mi-chemin. En effet, le pavillon national ne garantit pas l'emploi de nationaux, puisque la majorité de notre assemblée s'est privée de cette garantie en ouvrant largement, le 26 février dernier la possibilité de recourir au registre des Terres australes et antarctiques françaises.

Je rappelle le texte voté :

« Sont immatriculés, à la demande de l'armateur, dans le ressort du territoire des Terres australes et antarctiques françaises :

« 1° Les navires de commerce, de pêche et de plaisance qui y font une touchée au moins une fois par trimestre et dont l'armement y dispose de son siège ou d'une agence ; » – agence qui sera certainement tenue par les pingouins ! (*Sourires.*)

« 2° Les autres navires appartenant à des classes définies par voie réglementaire, en fonction de leurs caractéristiques techniques ou de leur mode d'exploitation, à condition qu'ils ne fassent pas de touchées exclusivement dans les ports de France métropolitaine. »

Pratiquement, hors le trafic sur la Corse, toute la flotte pourrait, à la limite, être portée au registre des TAAF. Et le seuil minimum de personnel embarqué de nationalité française pourrait ne pas dépasser le commandant du navire et son second comme le texte de loi le précise par ailleurs.

Il ne faut donc pas raconter d'histoires et faire croire que le seul pavillon national est une véritable garantie d'emploi pour le personnel embarqué. Si l'on veut vraiment soutenir l'emploi, il faut introduire l'obligation d'inscription au registre métropolitain.

Tel est le sens de notre amendement.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Je reconnais l'intérêt de la démonstration de notre collègue Colliard, mais je lui indique tout de même que le pavillon TAAF induit déjà un surcoût d'environ 30 p. 100 par rapport aux pavillons de complaisance. Et le pavillon métropolitain, chacun le sait, est encore plus coûteux.

L'exclusion du registre TAAF n'est vraiment pas opportune. C'est la raison pour laquelle cet amendement a été rejeté en commission des finances.

M. Daniel Colliard. Si on continue dans cette voie là, on peut finir avec un bol de riz !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Colliard, la République est une et indivisible. Et il n'y a qu'un seul pavillon français !

Le Gouvernement est défavorable à votre amendement car je crois comprendre que vous demandez, au nom du groupe communiste, d'exclure du dispositif instauré par

ce texte les navires qui seraient immatriculés dans le territoire des Terres australes et antarctiques françaises et dans les départements d'outre-mer. Or ces navires battent pavillon français et supportent les contraintes qui s'y attachent, notamment en matière d'emploi.

Vous suivre reviendrait à supprimer *de facto* ce système, ce qui réduirait immanquablement le volume de notre flotte.

M. le président. Souhaitez-vous répondre au Gouvernement, monsieur Colliard ?

M. Daniel Colliard. Non, monsieur le président. J'ai déjà développé mes arguments, et je sais que je n'arriverai pas à convaincre M. le ministre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 49. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements n°s 23, 28 et 45, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 23, présenté par M. Jean-Louis Leonard, est ainsi rédigé :

« A la fin du sixième alinéa (*d*bis) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, supprimer les mots : "et jusqu'au 31 décembre de la septième année qui suit celle de cette livraison". »

Les amendements n°s 28 et 45 sont identiques.

L'amendement n° 28 est présenté par M. Marchand ; l'amendement n° 45 est présenté par M. Garnier.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Dans le sixième alinéa (*d*bis) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, substituer au mot : "septième", le mot : "quatrième". »

La parole est à M. Yves Marchand.

M. Yves Marchand. Je soutiens les trois amendements, monsieur le président.

On comprend très bien que le Sénat ait voulu mettre en harmonie les durées. Toutefois, il a été un peu trop loin dans sa rigueur logique car il a négligé deux éléments.

Premièrement, on ne voit pas comment on pourrait continuer à faire peser une responsabilité sur un quirataire dès lors qu'il se serait dessaisi de ses parts. Ce problème a été évoqué par la commission des finances. Le rapporteur dira sans doute tout à l'heure ce qu'il en est. En tout état de cause, le quirataire n'est tenu de conserver ses parts que pendant une durée de cinq ans. La distorsion créée par le manque d'homogénéité entre la durée de cinq ans pendant laquelle le quirataire doit conserver ses parts et la durée pendant laquelle le navire doit rester sous pavillon français – laquelle est fixée à huit ans – doit donc être corrigée.

Deuxièmement, c'est l'usage du commerce maritime que d'envisager un affrètement et une rentabilité du navire pour une durée de cinq ans. Aller au-delà serait aller à l'encontre des usages auxquels il convient, selon moi, de se conformer purement et simplement.

C'est pourquoi je vous demande, mes chers collègues, de revenir à la rédaction initiale du projet.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Ce matin, la commission a accepté l'amendement de M. Jean-Louis Leonard. Mais l'amendement de M. Yves Marchand est plus précis, et j'en recommande donc l'adoption.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les trois amendements ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je ne suis pas favorable à l'amendement de M. Jean-Louis Leonard car la mise sous pavillon français des navires est le fondement même du dispositif, et il serait paradoxal que l'Etat, qui consent un avantage, ne fixe pas de contrepartie.

Pour le reste, j'ai écouté attentivement les arguments développés par M. Marchand. Je ne suis pas du tout hostile à l'idée de ramener le délai pendant lequel, le navire doit battre pavillon français de huit à cinq ans dès lors que le manquement à cette obligation sera sanctionné par la perte de l'avantage fiscal.

Cela dit, je m'en remets à la sagesse de l'Assemblée.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 23. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n°s 28 et 45.

(*Ces amendements sont adoptés.*)

M. le président. M. Marchand a présenté un amendement n° 29, ainsi rédigé :

« Compléter le sixième alinéa (*d*bis) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts par les mots : "sauf dérogation accordée par le ministre chargé de la marine marchande". »

Cet amendement tombe, monsieur Marchand ?

La parole est à M. Yves Marchand.

M. Yves Marchand. En effet, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 29 n'a plus d'objet.

M. Merville a présenté un amendement, n° 46, ainsi rédigé :

« Après le sixième alinéa (*d*bis) du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, insérer l'alinéa suivant :

« Pendant la période définie à l'alinéa précédent, l'armateur s'engage à armer les navires, avec des équipages totalement français, afin d'assurer la pérennité de la profession. »

La parole est à M. Edouard Leveau.

M. Edouard Leveau. L'amendement est défendu, monsieur le président.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Cet amendement est contraire aux règles communautaires, qui viennent d'ailleurs d'être transposées dans la loi sur les transports du mois de février 1996. C'est la raison pour laquelle la commission des finances l'a rejeté.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable, pour les raisons exposées par M. le rapporteur.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 46. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 38, 30 et 34, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 38, présenté par M. Kergueris, est ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, après les mots : " l'objet d'un agrément délivré ", insérer les mots : " dans un délai de trois mois à compter de la demande ". »

L'amendement n° 30, présenté par M. Marchand est ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts par les mots : " dans un délai de trois mois à compter de la demande ". »

L'amendement n° 34, présenté par M. Le Pensec et les membres du groupe socialiste et apparentés, est ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, après les mots : " Cet agrément est accordé ", insérer les mots : " dans un délai ne pouvant excéder trois mois ". »

La parole est à M. Aimé Kerguéris, pour soutenir l'amendement n° 38.

M. Aimé Kerguéris. Mon amendement tend à fixer un délai à l'administration pour donner sa réponse à une demande d'agrément, afin que les décisions de l'entreprise ne soit pas trop longtemps bloquées, notamment quand des offres intéressantes lui sont faites.

M. le président. La parole est à M. Yves Marchand, pour défendre l'amendement n° 30.

M. Yves Marchand. Mon amendement est défendu, il a le même objet, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Louis Le Pensec, pour défendre l'amendement n° 34.

M. Louis Le Pensec. Notre amendement est similaire.

Il faut savoir que le prix des navires est volatil et qu'il convient en conséquence d'éviter que les décisions d'investissement ne soient déjouées par les fluctuations des prix des navires, notamment sur le marché de l'occasion.

Je profite de cette prise de parole, monsieur le président, pour confirmer ce que j'ai dit ce matin dans la discussion générale, et cela d'autant plus que je n'aurai pas l'occasion d'y revenir plus tard : compte tenu du sort réservé à quelques amendements que nous avons déposés et auxquels nous tenions, le groupe socialiste s'abstiendra sur l'ensemble du projet de loi.

M. le président. Vos propos seront bien sûr consignés dans le compte rendu de la séance, monsieur Le Pensec.

Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 38, 30 et 34 ?

M. Bernard Carayon, rapporteur. La fixation d'un délai de trois mois a déjà été rejetée au Sénat à la demande du Gouvernement.

Le ministre s'est engagé ce matin à ce que les dossiers d'agrément soient traités avec célérité. Je ne vois donc pas pourquoi nous irions à l'encontre de l'avis de la commission des finances, qui a rejeté ces amendements.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je comprends parfaitement la préoccupation de M. Kerguéris et de ses collègues et je souhaite également que l'agrément soit accordé dans les meilleurs délais.

La question m'avait déjà été posée au Sénat et je m'en suis, depuis lors, entretenu avec M. Arthuis qui m'a assuré de la façon la plus formelle que ses services feront

toute diligence pour instruire les dossiers dans les délais les plus brefs. Cette assurance est de nature à satisfaire les auteurs des amendements.

Il n'est pas souhaitable, s'agissant d'un dispositif nouveau, de prévoir des contraintes extrêmement rigoureuses qui pourraient avoir un effet inverse à celui que nous souhaitons et donc aboutir à des décisions certes rapides, mais à des décisions de rejet.

Mesdames, messieurs les députés, je prends devant vous l'engagement de faire le point sur la question au plus tard dans le cadre du rapport prévu à l'article 1^{er} *bis*.

Dans ces conditions, monsieur Kerguéris, je souhaite que vous puissiez retirer votre amendement. Je demande à M. Marchand et à M. Le Pensec de faire de même. Dans le cas où M. Le Pensec souhaiterait maintenir le sien, je serais conduit à dire à l'Assemblée que j'y suis défavorable.

M. le président. Monsieur Kerguéris, maintenez-vous votre amendement ?

M. Aimé Kerguéris. Non, monsieur le président, je le retire.

M. Yves Marchand. Je retire le mien également !

M. le président. Les amendements n°s 38 et 30 sont retirés.

L'amendement n° 34 est-il maintenu ?

M. Louis Le Pensec. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 34. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Marchand a présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts par les mots : " ou du ministre chargé de la pêche et du ministre de l'industrie ". »

La parole est à M. Yves Marchand.

M. Yves Marchand. Je renonce à cet amendement, monsieur le président.

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

Je suis saisi de cinq amendements, n°s 13 rectifié, 17, 25, 39 et 47, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 13 rectifié, présenté par M. Marchand, est ainsi rédigé :

« Compléter la première phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts par les mots : " et de l'équipement naval ". »

Les amendements n°s 17, 25, 39 et 47 sont identiques.

L'amendement n° 17 est présenté par M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés ; l'amendement n° 25 est présenté par M. Jean-Louis Leonard ; l'amendement n° 39 est présenté par M. Kerguéris ; l'amendement n° 47 est présenté par M. Merville.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Compléter la première phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts par les mots : " et du ministre chargé de la construction navale ". »

La parole est à M. Yves Marchand, pour soutenir l'amendement n° 13 rectifié.

M. Yves Marchand. Il s'agit d'un sujet que nous commençons à bien connaître puisque nous l'évoquons depuis ce matin sous ses divers aspects.

La question qui se pose est la suivante : quelle va être la part de la construction navale française dans le dispositif de la nouvelle loi ? Comme je le disais ce matin, il s'agit d'une question annexe car le texte soumis à notre approbation concerne la marine marchande et, accessoirement, la construction navale.

Ce matin, alors que nous discutons de l'emploi, j'ai regretté à plusieurs reprises que nos collègues n'insistent pas suffisamment sur le fait qu'il devait s'agir d'abord de l'emploi maritime, avant l'emploi de la construction navale. Les 500 emplois dont a parlé le sénateur Jacques Oudin lors de la discussion du projet étaient des emplois strictement maritimes, ressortissant à la marine marchande. De quel calcul résultaient-ils ? Je le rappellerai à l'intention de M. Le Pensec, qui n'a pas bien compris le calcul auquel s'était livré notre collègue sénateur.

M. Louis Le Pensec. C'est qu'il n'était pas suffisamment clair !

M. Yves Marchand. Peut-être ! Permettez-moi alors de vous l'expliquer.

On a envisagé qu'avec la loi quiritaire il y aurait, compte tenu de la demande actuelle, de huit à dix navires en construction par an. Je sais bien, monsieur Le Pensec, que vous en avez demandé vingt, mais à l'impossible nul n'est tenu ! (*Sourires.*) On espère que ces huit ou dix navires feront l'affaire à la fois de la marine marchande française et de notre construction navale.

Un navire mobilise environ trente marins navigants et induit trente emplois à terre. On considère qu'un emploi de navigant induit en général un emploi à terre.

Pour chaque navire mis à l'eau sous pavillon français, le nombre des emplois est donc de soixante. Avec huit navires, on en a 480, et, avec dix, on arrive à 600. Ce seront donc entre 480 et 600 emplois qui résulteront directement de l'application de la future loi, ce qui est loin d'être négligeable.

Cette loi peut-elle de plus profiter à la construction navale ? Oui, et cela est d'ailleurs conforme au vœu du Président de la République. Nos collègues de Saint-Nazaire et du Havre comme sans doute la totalité des députés ici présents souhaitent eux aussi que les chantiers navals français reprennent une activité.

Il faut donc tout mettre en œuvre pour que les dispositions de la loi bénéficient davantage aux chantiers navals français. Mais nous ne pouvons pas, pour les raisons qui ont été largement débattues ce matin et qui ont été reprises par M. le ministre, aller plus loin qu'un certain nombre de dispositions « intelligentes ».

Comme M. Colliard l'a fait observer, un certain nombre de pays utilisent des moyens détournés pour faire du protectionnisme, ce qui, hélas ! on doit bien le connaître, n'est pas le fort de la France...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. C'est bien vrai !

M. Yves Marchand. Nous ne sommes pas très malins pour faire du protectionnisme détourné et je ne vous proposerai pas d'en faire dans cet hémicycle ! Fi ! (*Sourires.*) Je m'en tiendrai à vous proposer qu'un droit de regard puisse être exercé par le ministre chargé de l'équipement naval, lequel peut être le ministre des transports...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. C'était le cas de M. Le Pensec, qui a été ministre de la marine marchande et de l'équipement naval !

M. Yves Marchand. En effet ! En 1985, c'est M. Fabius...

M. Bernard Carayon, rapporteur. Quelle référence !

M. Yves Marchand. ...qui avait placé la construction navale sous l'autorité du ministre de l'industrie. Je ne pense pas que ce soit la meilleure chose qu'il ait faite, mais ce n'est pas la plus mauvaise non plus : il y en a eu d'autres ! (*Sourires.*)

Aujourd'hui, il y a une globalité de la politique de la mer, et cette politique pourrait être placée sous l'autorité d'un seul ministre. De toute façon, il ne sert à rien de s'attarder sur un point par nature conjoncturel : le portefeuille ministériel grossit ou rapetisse en fonction des gouvernements qui se succèdent et, à cet égard, tout peut arriver ! (*Sourires.*)

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il a plutôt tendance à rapetisser !

M. Yves Marchand. Cela dépend, monsieur le ministre ! On a vu des ministres qui chargés du logement, du tourisme et des transports prendre en charge l'aménagement du territoire. On en a vu d'autres !

Quoi qu'il en soit, nous sommes tous d'accord pour reconnaître la nécessité d'un droit de regard du ministre chargé, au sens global du terme, de l'équipement naval.

C'est pourquoi je tiens beaucoup à l'amendement n° 13 rectifié, qui tend à compléter utilement la première phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts.

M. le président. La parole est à M. Daniel Colliard, pour soutenir l'amendement n° 17.

M. Daniel Colliard. Mes arguments en faveur de l'amendement n° 17 rejoindront, pour une large part, les propos que vient de tenir notre collègue Yves Marchand, alors même qu'il ne pourra les approuver totalement.

Cela dit, nos plaidoyers iront dans le même sens car nous sommes étonnés de ne pas trouver dans le projet de loi de référence à la consultation pour avis du ministre chargé de la construction navale, à l'instar de celle du ministre chargé de la marine marchande.

Selon l'exposé des motifs, le Gouvernement attend de cette loi une influence positive pour l'emploi, non seulement dans la vie de la flotte marchande elle-même, mais également en aval et en amont. En amont, nous y sommes avec la construction navale, et il faut que cette loi favorise l'activité de nos chantiers. La consultation du ministre chargé de ce secteur devrait donc aller de soi. Ce serait effectivement le cas si le Président de la République avait tenu l'engagement pris par le candidat de créer un grand ministère de la mer.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il y en a un et il ne peut être plus grand !

M. Daniel Colliard. Notre flotte marchande et sa construction s'y retrouveraient naturellement. La consultation d'un seul ministre, celui de la mer, entraînerait un avis sur ces éléments aspects décisifs pour l'avenir maritime de notre pays.

Mais le Président de la République a décidé, au moins pour le moment, de ne pas tenir son engagement.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Si !

M. Daniel Colliard. Il faut en tirer les conséquences.

On ne comprendrait pas que le ministre chargé de la construction navale n'ait pas à connaître de projets qui auront une influence sur le plan de charge d'une industrie devenue sensible dans notre pays, fragilisée par les programmes de casse passés, réduite aujourd'hui, pour l'essentiel, à deux chantiers, et pourtant indispensable à la souveraineté de notre pays.

Il ne serait pas acceptable, en conséquence, que ce ministre ne puisse pas non plus donner son avis sur les projets. Ce serait le priver d'exercer une partie des pouvoirs de sa charge. Comment pourrait-on, éventuellement, lui demander ensuite des comptes si on lui refuse d'avoir prise sur l'événement ?

Il faut donc inscrire dans la loi la consultation pour avis du ministre chargé de la construction navale au même titre que celle du ministre chargé de la marine marchande.

Le prétexte d'un alourdissement de la procédure d'instruction des dossiers ne résiste pas à l'examen. Il suffirait d'engager simultanément les consultations des deux ministres concernés en attendant que le Président de la République tienne enfin son engagement de créer un ministère de la mer.

On ne saurait être trop prudent. L'exemple allemand, si souvent pris en référence, est là pour montrer les effets pervers d'une démarche quirataire, généreuse pour les fortunés, mais sans contrôle au regard de l'intérêt national.

Un responsable du syndicat de IG-Metall estime que, par le biais de la défiscalisation, le gouvernement allemand a, en 1994, subventionné, en quelque sorte, les chantiers polonais à hauteur de 280 millions de marks et les chantiers sud-coréens à hauteur de 310 millions de marks.

Il est donc légitime et sain que les projets pouvant bénéficier de largesses publiques soient agréés par le Gouvernement. Mais faisons en sorte que celui-ci, avant de délivrer son agrément, soit bien éclairé.

Tel est le sens de notre amendement n° 17.

M. le président. L'amendement n° 25 n'est pas défendu.

La parole est à M. Aimé Kerguéris, pour soutenir l'amendement n° 39.

M. Aimé Kerguéris. Amendement défendu.

M. le président. La parole est à M. Denis Merville, pour soutenir l'amendement n° 47.

M. Denis Merville. Cet amendement est également défendu.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur les amendements n°s 13 rectifié, 17, 39 et 47 ?

M. Bernard Carayon, rapporteur. Je ne discerne pas très bien l'intérêt que peuvent présenter ces amendements.

J'ai écouté avec attention les arguments évoqués, mais je ne vois pas en quoi l'avis du ministre chargé de l'équipement naval serait fondamentalement différent de celui de ses collègues.

Par ailleurs, quand on est libéral – je ne fais naturellement pas allusion à M. Colliard (*Sourires*) –, on n'a pas intérêt à multiplier les verrous...

M. Daniel Colliard. Il ne s'agit pas de verrous !

M. Bernard Carayon, rapporteur. ... ni les occasions de contrôle car on risque ainsi d'alourdir les procédures.

Cela dit, si le ministre peut prendre devant la représentation nationale l'engagement que la procédure d'agrément sera, ce qui fera plaisir à notre collègue Yves Marchand, concomitamment suivie par l'ensemble des ministres concernés, je suis prêt à soutenir l'amendement n° 13 rectifié.

M. Yves Marchand. Vous êtes trop bon, monsieur le rapporteur !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement sur les quatre amendements ?

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Colliard, il vous faut relire un peu les textes !

M. le Président de la République a tenu ses engagements. Il avait dit qu'il voulait un grand ministère de la mer pour faire une nouvelle politique maritime. Or je dois reconnaître que regrouper l'équipement naval et les transports est le moyen de donner une impulsion à la politique maritime.

Il ne faut pas se retrancher derrière les mots, mais voir la réalité en face et regarder ce que nous avons fait depuis quelque temps pour relancer une véritable politique maritime !

Aujourd'hui, nous débattons d'un texte capital. Dans quelques jours, nous discuterons d'un projet de loi d'orientation portuaire. Lors de la prochaine session, les problèmes des pêcheurs seront examinés dans le cadre d'un projet de loi que présentera M. Vasseur. La volonté existe donc bien et elle a été traduite dans les faits. Il ne faut pas se cacher derrière les mots.

Je comprends parfaitement le souci des intervenants, de M. Colliard notamment, de coordonner tout cela et de voir le ministre chargé de la construction navale s'intéresser à ce problème. Mais l'amendement de M. Marchand répond mieux à l'objectif visé car « l'équipement naval » est une notion beaucoup plus forte dans la mesure où elle couvre à la fois la construction et la réparation navales – M. Le Pensec qui a exercé cette responsabilité le sait bien. Je suis donc prêt à l'accepter et je souhaite que M. Colliard accepte de s'y rallier.

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

M. Louis Le Pensec. Notre groupe approuve pleinement l'esprit de ces amendements. J'ai connu, dans l'histoire de la République, une période où ils eussent été superflus puisque le ministre de la mer avait sous sa responsabilité la flotte de commerce et l'équipement naval, mais je me rallierai fort volontiers à l'amendement de M. Marchand.

Cela étant, si la promesse du chef de l'Etat avait été honorée, nous n'en serions pas là aujourd'hui.

M. le président. Vous avez quelques raisons de savoir qu'il y a eu un ministère de la mer, monsieur Le Pensec...

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Sous le bénéfice de ces explications, je retire mon amendement et je me rallie à celui proposé par M. Marchand.

M. le président. L'amendement n° 17 est retiré.

Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié.

(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. En conséquence, les amendements nos 39 et 47 tombent.

M. Leveau et M. Merville ont présenté un amendement, n° 27, ainsi rédigé :

« I. – Dans le dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, après le mot : "renforcer", insérer les mots : "renouveler ou moderniser". »

« II. – Les pertes de recettes résultant des dispositions ci-dessus sont compensées à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Edouard Leveau.

M. Edouard Leveau. Cet amendement relève du même esprit que l'amendement n° 26 qui a été retiré dans l'attente de la loi pêche. Je le retire donc également.

M. le président. L'amendement n° 27 est retiré.

Je suis saisi de deux amendements, nos 7 et 35, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 7, présenté par M. Marchand, est ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, substituer aux mots : "au regard notamment des besoins du secteur concerné de la flotte de commerce", les mots : "pour la flotte de commerce". »

L'amendement n° 35, présenté par M. Le Pensec et les membres du groupe socialiste et apparentés est ainsi rédigé :

« Dans la dernière phrase du dixième alinéa du texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, substituer au mot : "de la flotte de commerce", les mots : "des activités maritimes". »

La parole est à M. Yves Marchand, pour soutenir l'amendement n° 7.

M. Yves Marchand. Cet amendement purement rédactionnel ne devrait pas heurter la sensibilité du ministre ou celle de nos collègues. Il pourrait simplement affecter celle du rédacteur de ce texte, car, me souvenant de Molière, je me demande ce que veut donc dire ce pathos ?

En effet, on nous propose de rédiger ainsi la dernière phrase de l'article 238 *bis* HN du code général des impôts : « 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... » Pourquoi ne pas dire tout simplement : « pour la flotte de commerce » ? C'est exactement la même chose.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Non !

M. Yves Marchand. Acceptez cette rectification, monsieur le ministre ! Tout le monde s'en portera mieux car on comprendra mieux la loi.

M. le président. Si je comprends bien, monsieur Marchand, c'est au nom de la pureté de la langue française que vous intervenez ! Chacun sera-t-il d'accord avec votre définition du « pathos » ? Je sais que certains d'entre nous s'élèvent contre l'emploi de l'adverbe « notamment » dans les textes de loi.

L'amendement n° 35 n'est pas défendu.

Quel est l'avis de la commission sur l'amendement n° 7 ?

M. Bernard Carayon, rapporteur. Précisément, je ne pense pas qu'il s'agisse de pathos. Si M. Marchand avait été en commission des finances au moment où nous avons rejeté son amendement, il aurait compris l'utilité de la rédaction du Gouvernement.

En réalité, la modification qu'il nous propose changerait la condition de l'agrément qui ne serait plus fondé sur l'intérêt économique de tel secteur de la flotte, mais sur celui de l'ensemble de la flotte.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Bien sûr !

M. Bernard Carayon, rapporteur. Cet amendement présente donc un caractère tout à fait extensif. Or, comme l'a expliqué M. le ministre au Sénat, le projet vise à éviter une surcapacité dans un secteur donné de la flotte de commerce. Donc, rejet.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Avis défavorable pour les raisons qui viennent d'être excellemment exposées par M. le rapporteur.

M. le président. La parole est à M. Yves Marchand.

M. Yves Marchand. Je n'ai évidemment pas assisté à la réunion de la commission des finances puisque je suis membre de la commission des lois.

Je n'ai pas compris l'argument de M. le rapporteur, mais si on m'explique que j'aurais dû comprendre que c'était très bien comme ça, je suis d'accord pour reconnaître que c'est le cas ! (*Sourires.*)

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Marchand, comme l'a dit M. le rapporteur le régime que nous examinons actuellement ne doit pas avoir pour conséquence de favoriser une surcapacité dans un secteur donné de la flotte de commerce pour un type donné de navires.

C'est la raison pour laquelle il est important de pouvoir orienter les investissements vers les secteurs qui en ont le plus besoin, d'autant que, vous le savez, monsieur Marchand, les ressources de l'Etat ne sont pas illimitées.

M. le président. Cette explication vous satisfait-elle, monsieur Marchand ?

M. Yves Marchand. Oui, monsieur le président. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 7 est retiré.

Les amendements nos 35 et 36 de M. Louis Le Pensec ne sont pas défendus.

M. Carayon, rapporteur, a présenté un amendement, n° 15, ainsi rédigé :

« Dans le onzième alinéa au texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, substituer aux mots : "a et b et d à g" les mots : "a, b, d et e à g". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bernard Carayon, rapporteur. L'amendement est retiré.

M. le président. L'amendement n° 15 est retiré.

APRÈS L'ARTICLE 238 *bis* HN
DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS

M. le président. M. Kerguéris a présenté un amendement, n° 40, ainsi libellé :

« I. – Après le texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, il est inséré un article 238 *bis* HO ainsi rédigé :

« Article 238 *bis* HO. – 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 à la pêche, 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 vingt-quatre mois après la souscription, et sa durée d'utilisation, attestée par un expert maritime agréé, 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 qui suit celle de la livraison du navire à la copropriété ;

« d) Le navire est, dès sa livraison et pendant la période prévue au c., armé à la pêche et exploité ou frété par la copropriété selon les modalités prévues par la loi n° 66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime et par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer ;

« e) 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 ;

« f) 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'affrètement, est une société passible de l'impôt sur les sociétés dans les conditions du droit commun ou une entreprise de pêche artisanale au sens de l'article 34, et son activité principale est l'exploitation ou l'affrètement direct de navires de pêche ;

« g) L'entreprise prévue au f détient pendant la période fixée au c plus de la moitié des parts de la copropriété, cette proportion étant ramenée à un cinquième lorsque l'un des autres souscripteurs est un armement coopératif agréé par le ministre chargé de la pêche dans les conditions prévues au chapitre I^{er} du titre III de la loi n° 83-657 du 20 juillet 1983 relative au développement de certaines activités d'économie sociale et qu'il détient avec cette entreprise plus de la moitié des parts de copropriété ;

« h) Le navire n'est pas acquis auprès d'un organisme ou d'une entreprise lié directement ou indirectement, au sens des dispositions du I *bis* de l'article 39 *terdecies*, à l'entreprise mentionnée au f.

« 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 pêche. Cet agrément est accordé lorsque l'investissement, effectué au prix du marché et à un coût financier normal, présente un intérêt économique justifiant l'avantage fiscal demandé et apparaît compatible avec les règles encadrant l'activité de la flotte de pêche.

« Dans le cas où l'une des conditions fixées aux a et b et d à h 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 f 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 articles. »

« II. – En conséquence,

« 1. – A l'article 163 *unvicies*, substituer aux mots : "de l'article 238 *bis* HN", les mots : "des articles 238 *bis* HN et 238 *bis* HO" ».

« 2. – A l'article 217 *nonies*, substituer aux mots : "à l'article 238 *bis* HN", les mots : "aux articles 238 *bis* HN et 238 *bis* HO" ».

« III. – La perte de recettes pour l'Etat est compensée à due concurrence par le relèvement des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Aimé Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. Cet amendement, qui a trait à la pêche, tend à créer une incitation fiscale sous la forme de portage de parts de copropriété pour les navires de pêche, mais je le retire.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Merci !

M. le président. L'amendement n° 40 est retiré.

M. René Beaumont et M. Kerguéris ont présenté un amendement, n° 42, ainsi libellé :

« I. – Après le texte proposé pour l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, il est inséré un article 238 *bis* HP ainsi rédigé :

« Art 238 *bis* HP. – Sont admises en déduction du revenu ou du bénéfice mentionnés 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 bateaux de navigation intérieure lorsque les conditions ci-après définies sont remplies :

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

« b) Le bateau est livré au plus tard trente mois après la souscription ;

« 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 qui suit celle de la livraison du bateau à la copropriété ;

« d) Le bateau est, dès sa livraison et pendant la période prévue au c), utilisé pour la navigation intérieure et exploité par la copropriété dans les conditions prévues par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 ;

« e) Le navire bat pavillon français dès sa livraison à la copropriété et jusqu'au 31 décembre de la quatrième année qui suit celle de la livraison ;

« f) L'entreprise qui gère la copropriété est une société passible de l'impôt sur les sociétés dans les conditions de droit commun ou une entreprise de

batellerie artisanale, et son activité principale est l'armement de bateaux de navigation intérieure commerciale ;

« g) L'entreprise visée au f) détient, pendant la période prévue au c), un cinquième au moins des parts de la copropriété et prend un engagement en ce sens auprès des autres souscripteurs ;

« h) Le navire n'est pas acquis auprès d'un organisme ou d'une entreprise lié directement ou indirectement, au sens des dispositions du 1 bis de l'article 39 *terdecies*, à l'entreprise mentionnée au f).

« En outre, le projet de copropriété quiritaire doit avoir fait, préalablement à sa réalisation, l'objet d'un agrément délivré par le ministre chargé du budget après avis du ministre chargé du transport fluvial. Cet agrément est accordé lorsque l'investissement, effectué au prix du marché et à un coût financier normal, présente un intérêt économique justifiant l'avantage fiscal demandé, apparaît compatible avec les règles encadrant l'activité de la flotte fluviale et correspondant au retrait simultané, par l'entreprise bénéficiaire, d'unités anciennes effectivement en exploitation, par application de la règle européenne dite du « vieux pour le neuf » instaurée par le règlement européen CEE 1101/89 modifié par le règlement CEE 2182/94.

« Dans le cas où l'une des conditions fixées au a) et b) et d) à h) 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 f) ne respecte pas l'engagement prévu au c), les montants de ces sommes sont ajoutés, selon le cas, au revenu net global de chaque année ou au bénéfice imposable 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. »

« II. – Les pertes de recettes résultant de l'encouragement fiscal en faveur de la conscription de parts de copropriété de bateaux de navigation intérieure sont compensées à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 579 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Aimé Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. A la demande de M. Beaumont, cet amendement concerne la flotte fluviale, qui n'a pas été prise en compte dans ce projet.

Pour la pêche, M. le ministre nous a renvoyés à la loi d'orientation « pêche ». Pourrait-il nous apporter les mêmes assurances pour la flotte fluviale qui a, elle aussi, bien besoin d'être soutenue ?

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, car il prévoit en fait une extension du dispositif aux bateaux de navigation intérieure, ce qui va bien au-delà de ce que prévoit le texte du Gouvernement. De surcroît, il dépasse également le champ de la lettre du commissaire européen Karel Van Miert.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Comme vient de le dire M. le rapporteur, l'amendement est hors sujet. Il dépasse le cadre de ce texte.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Kerguéris ?

M. Aimé Kerguéris. Non, je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement n° 42 est retiré.

ARTICLE 163 *unvicies* DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS

M. le président. M. René Beaumont et M. Kerguéris ont présenté un amendement, n° 43, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 163 *unvicies* du code général des impôts, après les mots : "238 bis HN", insérer les mots : "et de l'article 238 bis HP". »

La parole est à M. Aimé Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. Je retire l'amendement, car il est la conséquence de l'amendement n° 42.

M. le président. L'amendement n° 43 est retiré.

M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 22, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 163 *unvicies* du code général des impôts, substituer respectivement aux sommes : "500 000 francs" et "1 000 000 francs", les sommes : "100 000 francs" et "200 000 francs". »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Cette loi favorisera-t-elle l'emploi dans notre pays ?

C'est peut-être la seule question qui vaille...

L'interrogation est légitime car les risques sont grands que le mouvement financier qu'elle est susceptible de déclencher s'oriente pour l'essentiel vers des chantiers de construction navale étrangers. Et la couverture du pavillon national ne garantit en rien l'emploi de nationaux puisque depuis une loi du 26 février 1996, votée par la majorité de l'Assemblée, on ne peut écarter l'hypothèse de voir la quasi-totalité de notre flotte marchande partir au registre dit de Kerguelen, avec un personnel français embarqué réduit à la portion congrue.

En tout état de cause, si malheureusement nous devons constater ces dérives extrêmes, ce qui resterait, c'est l'importance du cadeau fiscal consenti par l'Etat. La législation en vigueur prévoit des déductions fiscales ouvertes aux seuls particuliers et plafonnées à 25 000 francs pour les personnes seules et à 50 000 francs pour les couples. Vous proposez de passer ces plafonds à 50 000 francs et 1 million de francs et vous ouvrez aux entreprises une possibilité de déduction sur les bénéfices industriels et commerciaux sans limitation. Quel bond ! Nous sommes là en présence d'une grosse « niche » fiscale pour fortunés !

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Mais non !

M. Daniel Colliard. D'ailleurs, le comité central des armateurs de France ne s'y trompe pas, qui vante dans un courrier que nous avons reçu ces jours-ci, l'importance de

l'avantage consenti : « La rentabilité de l'investissement quiritaire est certes d'autant plus forte que la tranche marginale d'imposition est élevée. Le taux de rentabilité est de 16 à 18 p. 100 pour un ménage qui est imposé à la tranche de 56,8 p. 100 ; il est de 12 à 13 p. 100 pour les ménages imposés à 42 p. 100 ; il est de 6 à 7 p. 100 pour les ménages imposés à 35 p. 100, qui sont des catégories moyennes. Ce taux est comparable à la rémunération sur le marché obligataire ou de l'assurance-vie ». Tout cela alors que le Gouvernement fait beaucoup de bruit sur la réforme fiscale à l'étude qui devrait, paraît-il, favoriser la transparence et la justice. Tout cela alors que le rapport La Martinière sur la réforme fiscale met en garde contre toutes ces niches.

Je me permets d'ailleurs de citer ce rapport, sans le censurer, car certains ont cru y trouver malgré tout un acquiescement. C'est vrai, mais en quels termes ! Voici ce qu'on peut y lire : « Des engagements ont été pris envers les personnes qui participent au financement des navires de commerce et des investissements réalisés outre-mer. Ces engagements doivent être respectés. Dès l'instant où l'imposition des revenus serait normalisée, en revanche, il serait opportun que les dispositifs en cause ne soient pas prorogés et que cette orientation soit confirmée dès maintenant. Il ne serait pas inutile non plus de vérifier dans quelle mesure les déductions autorisées, qui intéressent principalement les titulaires de revenus élevés, bénéficient autant à notre marine et au développement de notre outre-mer qu'aux intermédiaires spécialisés dans l'exploitation de ces facilités. » Et le rapport attire l'attention sur « la multiplication des dérogations accordées depuis le début de l'année, couronnée par un nouveau régime des quirats maritimes ».

Pour ces raisons, nous avons déposé un amendement ramenant les plafonds des sommes déductibles à 100 000 francs pour les personnes seules et à 200 000 francs pour les couples. Ce ne serait déjà pas si mal au regard de ce que la loi autorise actuellement.

Mais je souhaite revenir sur l'affaire des SOFICA au sujet de laquelle M. le ministre m'a interpellé ce matin et sur laquelle je n'ai pu finir de m'expliquer. D'ailleurs, monsieur le ministre, vous allez sans doute bientôt me remercier de faire ce rappel ; comme M. le secrétaire d'Etat au budget qui, à l'époque du débat, m'avait presque adressé ses félicitations. En octobre 1995, nous étions en présence de propositions qui abordaient la question des SOFICA d'un strict point de vue financier et comptable. J'ai alors été obligé de rappeler qu'un film était un produit original ambigu. Que c'était non seulement une marchandise, mais aussi une œuvre d'art. Et je proposais que soit dressé un bilan prenant en compte des critères financiers et artistiques.

D'ailleurs, pour clore la discussion, M. le secrétaire d'Etat nous a dit : « Il me paraît effectivement nécessaire, comme cela a été réclamé par M. Colliard, de dresser rapidement un bilan de la situation financière des SOFICA, de leur action et de leur efficacité au regard du but poursuivi. Ce bilan doit être établi de façon contradictoire, pas seulement par le Centre national du cinéma ou la profession cinématographique, mais aussi en liaison avec l'administration et le Parlement. Cela me paraît un bon sujet pour l'Assemblée nationale, en particulier pour la commission des finances. »

Je renouvelle donc ma demande de ce matin, monsieur le ministre : que le Gouvernement nous permette d'exaucer ce vœu, commun à ses représentants des finances et de la culture et à l'Assemblée.

M. le président. Après ce très beau plaidoyer, quel est l'avis de la commission ?

M. Bernard Carayon rapporteur. Le transport maritime est une activité qui mobilise des capitaux importants : plusieurs dizaines de millions de dollars. Chacun comprendra l'inconvénient que présenterait la dispersion de la copropriété quiritaire.

Cela dit, je trouve étonnant que M. Colliard s'appuie sur le rapport La Martinière pour justifier sa position. Je ne crois pas qu'il soit bon, dans une démocratie, que les élus se fondent exclusivement sur des rapports administratifs pour prendre une position politique.

Pour toutes ces raisons, les principales et les annexes, je vous propose de rejeter cet amendement.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 22. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 21, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du premier alinéa du texte proposé pour l'article 163 *unvicies* du code général des impôts, substituer respectivement aux sommes : "500 000 francs" et "1 000 000 francs", les sommes : "200 000 francs" et "400 000 francs". »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Il s'agit d'un amendement de repli.

M. Yves Marchand. La niche grossit ! M. Colliard était d'abord pour les petites niches, bientôt il sera pour les grosses ! (*Sourires.*)

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Même avis que pour l'amendement précédent.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Même avis que précédemment.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 21. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Carayon, rapporteur, a présenté un amendement, n° 14, ainsi rédigé :

« Dans le deuxième alinéa du texte proposé pour l'article 163 *unvicies* du code général des impôts, après la référence "239 bis AA", insérer les mots : "qui ont opté pour le régime fiscal des sociétés de personnes". »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bernard Carayon, rapporteur. Cet amendement technique devrait satisfaire M. Colliard, car il a pour objet d'empêcher le cumul des déductions au titre de l'impôt sur les sociétés et de l'impôt sur le revenu pour les SARL de famille.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je remercie M. Carayon pour cet amendement de précision qui prévoit fort utilement

que lorsque l'investissement est réalisé par l'intermédiaire d'une SARL dite de famille, celle-ci doit avoir opté pour le régime fiscal des sociétés de personnes.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14.
(*L'amendement est adopté.*)

M. le président. Le Gouvernement a présenté un amendement, n° 54, ainsi rédigé :

« Avant le dernier alinéa du texte proposé pour l'article 163 *unviciis* du code général des impôts, insérer les alinéa suivants :

« Les conditions prévues à l'article 238 *bis* HN s'appliquent aux sociétés et aux fonds de placement quirataire visés à l'alinéa précédent.

« Le souscripteur des parts de ces sociétés ou fonds les conserve jusqu'au 31 décembre de la quatrième année suivant celle de la livraison du navire à la copropriété.

« Si les conditions ou engagements prévus à l'article 238 *bis* HN et à l'alinéa précédent ne sont pas respectés, les dispositions de l'avant-dernier alinéa de l'article 238 *bis* HN sont applicables. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il s'agit d'une précision technique indispensable à l'amendement que le Gouvernement a accepté au Sénat et qui a pour effet d'étendre l'avantage fiscal proposé aux souscripteurs de parts de fonds de placement quirataire.

En effet, l'amendement que je vous propose soumet la personne qui souscrit à des parts de fonds de placement quirataire à la même obligation de conservation des parts, à savoir cinq ans, que ceux qui souscrivent directement des parts de copropriété de navires. Autrement dit, que l'on souscrive directement ou indirectement, l'obligation sera la même.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. La commission des finances n'a pas examiné cet amendement. A titre personnel, j'y suis favorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 54.
(*L'amendement est adopté.*)

ARTICLE 217 *nonies* DU CODE GÉNÉRAL DES IMPÔTS

M. le président. M. René Beaumont et M. Kerguéris ont présenté un amendement, n° 44, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa du texte proposé pour l'article 217 *nonies* du code général des impôts, après les mots : "238 *bis* HN", insérer les mots : "et à l'article 238 *bis* HP". »

Cet amendement tombe.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er} du projet de loi, modifié par les amendements adoptés.

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

Après l'article 1^{er}

M. le président. M. Carayon, rapporteur, a présenté un amendement, n° 16, ainsi rédigé :

« Après l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« I. – Le fonds de placement quirataire est une copropriété qui a pour objet exclusif la souscription, conformément aux dispositions de l'article 238 *bis* HN du code général des impôts, des parts de copropriété de navires.

« Ce fonds est autorisé à faire appel public à l'épargne dans les conditions prévues aux articles 37 à 40 de la loi n° 83-1 du 3 janvier 1983 sur le développement des investissements et la protection de l'épargne.

« II. – Le fonds de placement quirataire est constitué à l'initiative d'une personne chargée de sa gestion et d'une société visée à l'article 36-1 de la loi n° 83-1 du 3 janvier 1983 précitée.

« Cette société et cette personne établissent le règlement du fonds. La souscription ou l'acquisition de parts d'un fonds de placement quirataire emporte acceptation du règlement.

« III. – Les dispositions du code civil relatives à l'indivision ne s'appliquent pas au fonds. Il en va de même des dispositions des articles 1871 à 1873 du code civil. Les porteurs de parts ou leurs ayants droit ne peuvent provoquer le partage du fonds. Les porteurs de parts ne sont tenus des dettes de la copropriété qu'à concurrence de l'actif du fonds et proportionnellement à leur quote-part.

« Dans tous les cas où la législation des copropriétés maritimes exige l'indication des noms, prénoms et domicile des copropriétaires ainsi que pour toutes les opérations faites pour leur compte, la désignation du fonds de placement quirataire peut être valablement substituée à celle de tous les copropriétaires. Le gestionnaire du fonds représente le fonds à l'égard des tiers et peut agir en justice pour défendre ou faire valoir les droits ou intérêts des porteurs de parts.

« IV. – Les sommes momentanément disponibles et en instance d'affectation peuvent être placées dans les conditions définies par décret. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Bernard Carayon, rapporteur. Cet article additionnel a pour objet de donner au fonds de placement quirataire un cadre juridique.

Le Sénat a ouvert le bénéfice de la déduction du revenu net imposable pour les souscriptions collectées par l'intermédiaire de fonds de placement quirataire sans préciser la nature de cet instrument financier.

Le paragraphe I de l'article additionnel définit ainsi le fonds de placement quirataire comme une copropriété ayant pour objet exclusif la souscription de parts de quirat. Il est autorisé à faire appel public à l'épargne dans les conditions prévues par la loi du 3 janvier 1983 sur le développement des investissements et la protection de l'épargne. Cette précision le place dans le champ de surveillance de la COB.

Le paragraphe II précise que le fonds de placement quirataire est constitué à l'initiative d'une personne chargée de sa gestion et d'une société visée à l'article 36-1 de la même loi. Il s'agit d'une société soumise à la surveillance de la COB. Les dispositions relatives au règlement du fonds s'inspirent de celles de la loi du 23 décembre 1988 pour les fonds communs de placement.

Le paragraphe III, qui reprend aussi les prescriptions de la loi de 1988, empêche qu'il s'agisse de sociétés en participation non immatriculées, interdit le partage du fonds de placement et précise que les dispositions du code civil relatives à l'indivision ne s'appliquent pas. Il

s'inspire aussi des règles posées par la loi de 1988 quant à la personnalité du fonds de placement quirataire, la substitution de sa désignation à celle des copropriétaires et sa représentation en justice.

Enfin, le paragraphe IV prévoit que les sommes momentanément disponibles peuvent être placées dans des conditions définies par décret.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je remercie M. Carayon d'avoir présenté cet amendement qui complète, sur un point extrêmement important à mes yeux, un amendement de la commission des finances du Sénat que le Gouvernement avait approuvé. Ces dispositions sont en effet de nature à étendre à un plus grand nombre d'épargnants l'ensemble de la participation aux montages quirataires.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16. *(L'amendement est adopté.)*

M. le président. M. Marchand a présenté un amendement, n° 10, ainsi libellé :

« Après l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« I. – Le 1^o *bis* du paragraphe I de l'article 156 du code général des impôts est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions du premier alinéa ne sont pas non plus applicables aux déficits provenant de l'exploitation d'un navire armé à la plaisance et frété neuf à un loueur professionnel, au sens du sixième alinéa de l'article 151 *septies*, à la condition que le contribuable conserve la propriété ou ses parts de copropriété du navire jusqu'au 31 décembre de la quatrième année suivant celle de leur acquisition et que le navire soit affrété et exploité de façon continue dans les conditions du marché par le loueur professionnel pendant cette même période.

« II. – Les pertes de recettes résultant des dispositions du paragraphe I ci-dessus sont compensées à due concurrence par la majoration des droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Yves Marchand.

M. Yves Marchand, Monsieur le ministre, êtes-vous capable de nous dire aujourd'hui...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Non ! *(Sourires.)*

M. Yves Marchand. ... que des dispositions particulières seront prises concernant les navires de plaisance frétés neufs à un loueur professionnel ?

Dans ce secteur que vous connaissez particulièrement bien...

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Oh oui !

M. Yves Marchand. ... il serait bon, compte tenu de la concurrence internationale, que les dispositions de la loi quirataire soient également applicables.

C'est pourquoi je propose de compléter l'article 156 du code général des impôts par un alinéa étendant les dispositions du texte, sous les mêmes conditions, au secteur particulier des navires armés à la plaisance et frétés neufs, selon les mêmes conditions.

Je comprends bien qu'une telle extension suscite des interrogations. Je retirerai éventuellement cet amendement, monsieur le ministre, si vous nous apportez des apaisements.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Cet amendement est contraire à l'article 72 de la loi de finances pour 1996, destiné à mettre fin à des montages d'optimisation fiscale abusifs et aux effets économiques contre-productifs. Il faut laisser au dispositif du projet de loi le soin de faire ses preuves et ne pas créer de nouvelles « niches » fiscales.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Je comprends les interrogations de M. Marchand, mais le Gouvernement est totalement défavorable à sa proposition, qui reviendrait à défaire ce que le Parlement a fait il y a quelques mois seulement, après des débats approfondis.

Comme l'avait alors indiqué mon collègue Jean Arthuis, les dispositions de l'article 72 de la loi de finances pour 1996 ont apporté un certain nombre de restrictions à l'imputation sur le revenu global des déficits des activités exercées à titre non professionnel. L'objectif était de mettre fin à des montages d'optimisation fiscale abusifs, très coûteux pour le Trésor, et qui avaient en définitive des effets économiques contre-productifs pour les secteurs concernés parce qu'ils favorisaient des projets sans rentabilité économique propre. J'observe d'ailleurs que l'article 72 n'a pas pour effet d'empêcher toute imputation des déficits, mais seulement d'en modifier des modalités.

Votre proposition, monsieur Marchand, tend à revenir à la situation antérieure au profit des seuls navires de plaisance. Elle serait de nature, si vous la mainteniez, à motiver un certain nombre de demandes reconventionnelles. En fait, elle conduirait à priver de toute portée la réforme que je vous propose, avant même qu'elle ait pu faire ses preuves. Et je crois qu'il est trop tôt pour envisager d'éventuels ajustements.

De surcroît, une dérogation au seul profit de la plaisance, au moment où d'autres secteurs, comme le textile, l'armement ou le bâtiment, traversent des difficultés beaucoup plus graves, serait, à juste titre, mal comprise par l'opinion publique. La plaisance, vous le savez, est l'objet de toute mon attention, et depuis longtemps. Elle bénéficie d'ailleurs très largement des dispositions fiscales en faveur des investissements outre-mer, pour lesquels, je le rappelle, les déficits d'exploitation ne sont pas visés par l'article 72.

Enfin, renforcer l'avantage fiscal relatif des investissements dans ce secteur serait de nature à déséquilibrer les conditions de son fonctionnement en créant un excédent d'offres à très court terme. A moyen terme, cela serait très préjudiciable à l'emploi dans l'ensemble des armements concernés.

Pour toutes ces raisons, je souhaite que vous puissiez retirer votre amendement.

M. Yves Marchand. Je le retire.

M. le président. L'amendement n° 10 est retiré.

M. Kerguéris a présenté un amendement, n° 41, ainsi rédigé :

« Après l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« I. – Les dispositions afférentes au régime fiscal des plus-values de cession d'éléments actifs mentionnés aux articles 38 et suivants du code général des

impôts, ne sont pas applicables aux propriétaires de navires qui remplissent les conditions précisées aux articles 238 *bis* HN et 238 *bis* HO du code général des impôts.

« Le montant des plus-values est non imposable sous réserve de réemploi du montant des plus-values ajouté au prix de revient des parts cédées, dans l'investissement de navires ou de parts de navires, régis par la loi n° 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer, dans un délai de trois ans à compter de la réalisation des plus-values. »

« II. – Les pertes de recettes pour les collectivités locales sont compensées à due concurrence par le relèvement des droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

La parole est à M. Aimé Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. Je retire cet amendement de repli concernant l'aide à la pêche.

M. le président. L'amendement n° 41 est retiré.

M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 19, ainsi rédigé :

« Après l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Afin de mettre notre pays en capacité de répondre à une relance éventuelle de la demande en matière de construction navale, le site de La Ciotat sera remis en activité. »

Et vous, monsieur Colliard, retirez-vous cet amendement ? (*Sourires.*)

M. Daniel Colliard. Oh non !

M. le président. Vous avez la parole.

M. Daniel Colliard. Par cet amendement, nous demandons la remise en activité du site de La Ciotat. Nous sommes là sur le domaine public, avec une société d'économie mixte regroupant l'État, la région, le département et la ville de La Ciotat. Il y a une société de réinsertion qui emploie 137 personnes. Des moyens de production existent, ils sont entretenus. L'État est signataire, depuis le 12 août 1994, d'un accord sur la réindustrialisation du site avec un pôle de construction navale. C'est le seul site d'importance que la France pourrait conserver sur la façade méditerranéenne.

Tout cela ne demande qu'à fonctionner à un régime normal, en phase avec une relance de la construction navale. Ce serait d'autant plus précieux que ce chantier pourrait être adapté pour les porte-conteneurs et les grands pétroliers dont notre flotte a besoin.

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Je comprends l'intérêt de M. Colliard pour le site de La Ciotat. Mais cet amendement est hors sujet et revêt un caractère parfaitement démagogique.

M. Daniel Colliard. Certains le sauront !

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Cet amendement est irrecevable au titre de l'article 40 de la Constitution.

M. le président. Monsieur le ministre, le président de la commission des finances n'a pas estimé que l'article 40 devait lui être opposé et a accepté qu'il soit mis en discussion. Je vais donc le mettre aux voix.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Dans ce cas, avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 19. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Colliard et les membres du groupe communiste et apparentés ont présenté un amendement, n° 53, ainsi rédigé :

« Après l'article 1^{er}, insérer l'article suivant :

« Le Gouvernement déposera, dans un délai de trois mois après la promulgation de la loi, un rapport sur l'avenir des aides à l'armement et à la construction navale jusqu'au 31 décembre 2000. »

La parole est à M. Daniel Colliard.

M. Daniel Colliard. Pour justifier le dépôt de cet amendement, il me faut évoquer, même si ma démonstration risque d'être un peu longue, le fameux « accord fantôme » de l'OCDE, qui a d'ailleurs occupé nos esprits pendant toute cette journée.

En son temps, la représentation nationale avait manifesté une claire détermination, que le Gouvernement n'a pas respectée, c'est le moins qu'on puisse dire. Pis, il s'est attaché à entourer le cheminement de ce projet d'une forte opacité, qui ne pouvait se comprendre que par sa détermination à céder, quelles qu'en soient les conditions, quelles qu'en soient les conséquences pour l'avenir maritime de notre pays, devant le libéralisme sauvage qui fait la loi dans ce domaine sur le plan international.

Le Gouvernement n'a pas respecté le droit de la représentation nationale à être informée. Nous en sommes réduits, sur un sujet aussi sensible, aux informations que nous livre la presse.

C'est ainsi que nous apprenions, le 7 novembre 1995, par une dépêche de l'agence Europe, que si l'accord OCDE n'était pas ratifié par tous les partenaires internationaux d'ici au 1^{er} juin 1996, la Commission de Bruxelles présenterait au Conseil une nouvelle proposition sur l'attitude que l'Union européenne prendrait après le 1^{er} octobre 1996. La dépêche se terminait par cette déclaration du commissaire européen à la concurrence, M. Karel Van Miert : « Nous ne voulons pas poursuivre notre système des aides d'État, mais nous ne voulons pas non plus l'abolir sans que nos principaux concurrents – États-Unis, Japon, Corée – en fassent autant. »

Nouvelle dépêche de l'agence Europe le 12 décembre 1995, annonçant que l'Union européenne avait ratifié l'accord OCDE sur la construction navale mais ne le mettrait en vigueur que lorsque les principaux concurrents – essentiellement les États-Unis et le Japon, qui étaient en retard – auraient fait de même. Il était indiqué que les États-Unis et le Japon avaient déclaré qu'ils disposeraient leurs instruments de ratification aussitôt que possible et au plus tard le 15 juin 1996.

Nous n'oublions pas, monsieur le ministre, qu'étant alors député, vous aviez été, avec l'immense majorité de notre assemblée, de ceux qui, le 19 décembre 1994, avaient donné mandat au Gouvernement de ne pas s'engager dans cette voie.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Vous l'avez rappelé ce matin.

M. Daniel Colliard. Aussi avons-nous été attentifs quand, devant le Sénat, le 12 juin dernier, c'est-à-dire juste avant l'échéance du 15, vous déclariez, marquant d'une certaine manière un écart dans cette voie : « S'agissant de l'accord OCDE, M. Chirac n'était pas alors

membre du Gouvernement et l'accord n'est actuellement ratifié ni par les Etats-Unis ni par le Japon ; nous attendons de voir ce qu'il deviendra. »

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. J'avais raison de le dire.

M. Daniel Colliard. Le 18 juin dernier, donc après le 15, devant la commission des finances, notre rapporteur, contredit par d'autres membres, affirmait que l'accord venait d'être ratifié par les Etats-Unis. On vient de l'entendre, ce matin encore, accorder crédibilité à cet accord alors que ne sont pas levées les conditions suspensives mises par les signataires.

Or nous apprenons, toujours par la presse, que le ministre de l'industrie ne participait pas à une réunion à laquelle il aurait dû normalement se trouver le 20 mai dernier à Bruxelles, au cours de laquelle les instances européennes discutaient précisément de ce dossier et de l'attitude à adopter. C'est *Le Marin* qui nous apprend cela.

Le même journal rapporte l'entrevue que le Président de la République accordait le 23 mai dernier à une délégation d'élus de la majorité s'intéressant particulièrement aux questions maritimes. On y lit : « Le président a dit aux élus sa préoccupation concernant l'accord OCDE qui, s'il est adopté, supprimera toutes les aides nationales aux chantiers. Les élus lui ont rappelé que, voici un an, l'Assemblée nationale s'était unanimement prononcée contre cet accord et qu'il fallait tout mettre en œuvre pour que le texte ne soit pas appliqué. »

Mais on peut toujours craindre une adhésion honteuse à un acte d'abaissement national, bien que le journal *Les Echos* rapporte des informations d'origine américaine qui pourraient bien sonner le glas de l'accord OCDE. Ce n'est pas nous qui nous en plaindrions !

En tout état de cause, ratifié ou non par les derniers adhérents à l'OCDE, sous cette forme ou sous une autre, cet accord, qui priverait formellement le Gouvernement français de la capacité d'accorder des aides directes à un secteur clé de la vie nationale, tout en laissant subsister des conditions déloyales de concurrence de la part d'autres pays puissants dans ce domaine, est tout simplement inacceptable. C'est la raison pour laquelle, à la faveur de cette loi qui se veut un élément majeur d'une politique maritime ambitieuse, nous devons compléter le dispositif par la nécessité pour le Gouvernement de présenter au Parlement un plan de soutien à l'armement et à la construction navale avec des mesures appropriées.

Ce plan étendrait ses effets au moins jusqu'au 31 décembre de l'an 2000, c'est-à-dire sur la même période que celle pendant laquelle vont jouer les avantages fiscaux liés aux quirsats. Car réfléchissons bien ! A quoi servirait-il d'étendre le bénéfice du dispositif fiscal à la construction de navires à passagers battant pavillon national si, dans le même temps, on torpille nos chantiers aptes à continuer de construire de tels navires, comme le chantier de Saint-Nazaire, en leur retirant tout soutien public ?

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

M. Bernard Carayon, rapporteur. Je rappelle à M. Colliard que l'accord OCDE a été ratifié, dès décembre 1995, à la fois par l'Union européenne, la Corée et la Norvège. Aux Etats-Unis, la Chambre des représentants a émis un vote positif le 14 juin et le Sénat doit encore se prononcer sur la ratification. Nul ne peut aujourd'hui préjuger de la décision des sénateurs américains. C'est le premier point.

Deuxièmement, chacun connaît le mot de Molière : « Je vis de bonne soupe, et non de beau langage. »

J'observe simplement que l'amendement de M. Colliard dépasse très largement l'objet de notre débat. Quand il parle d'un rapport sur l'avenir des aides à l'armement et à la construction navale jusqu'au 31 décembre 2000, je vois mal où est le lien.

De surcroît, un délai de trois mois après la promulgation de la loi, cela signifie que le rapport devrait être déposé fin septembre. C'est un délai très bref et même presque ridicule, vu l'importance du sujet.

Pour ces raisons, je propose que nous en restions au texte du Sénat, qui est à la fois clair, précis et simple.

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

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Monsieur Colliard, je comprends parfaitement les préoccupations que vous avez exprimées concernant l'avenir de la construction navale. Nous les avons longuement évoquées ce matin, notamment lorsque j'ai répondu à M. Garnier, qui les partage – et c'est bien normal puisque vous êtes tous deux confrontés aux mêmes problèmes d'emploi dans ce secteur.

Néanmoins, je ne peux accepter votre amendement. Comme vient de le dire M. le rapporteur, il est en dehors de l'objet de notre loi. Par conséquent, il est inconstitutionnel.

M. le président. Alors, monsieur Colliard, s'il est inconstitutionnel...

M. Daniel Colliard. Monsieur le président, il n'appartient pas à M. le ministre de décider de ce qui est ou n'est pas constitutionnel. Je maintiens donc mon amendement.

M. le président. Autrement dit, c'est à vous qu'il appartient d'en décider. (*Sourires.*)

M. Daniel Colliard. Ni à vous, ni à moi, ni au ministre !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 53. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 1^{er} bis

M. le président. « Art. 1^{er} bis. – Au plus tard le 30 juin 1998, le Gouvernement présente au Parlement un rapport établissant un premier bilan de l'application de la présente loi. »

L'amendement n° 37 de M. Louis Le Pensec n'est pas défendu.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er} bis.

(*L'article 1^{er} bis est adopté.*)

Article 2

M. le président. Le Sénat a supprimé l'article 2.

Titre

M. le président. Je donne lecture du titre du projet de loi :

« Projet de loi relatif à l'encouragement fiscal en faveur de la souscription de parts de copropriété de navires de commerce ».

M. Marchand a présenté un amendement, n° 11, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi le titre du projet de loi :

« Projet de loi relatif à l'encouragement fiscal en faveur des investissements dans les navires ».

Cet amendement tombe.

Explication de vote

M. le président. La parole est à M. Daniel Colliard, pour expliquer son vote.

M. Daniel Colliard. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nos amendements avaient un double objectif : assurer à ce dispositif une pleine efficacité en termes d'emploi et d'activité économique pour notre pays et réduire l'importance des avantages fiscaux qui, dans ce texte, sont multipliés par vingt par rapport à ceux qui existent. Nous souhaitons les ramener à un niveau plus conforme à l'équité fiscale tout en les maintenant attractifs.

De façon complémentaire, nous avons demandé que soit pérennisé, sous une forme ou sous une autre, le soutien public à la construction navale sans sacrifier l'intérêt de notre pays dans des combinaisons internationales.

Mais la majorité n'a pas retenu ces propositions, sauf celle tendant à consulter le ministre en charge de l'armement naval.

M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Non, de l'équipement naval !

M. Daniel Colliard. De l'équipement naval, effectivement. C'est intéressant, mais cela reste tout de même très limité. Nous le regrettons, et ce comportement nous conduit à voter contre le projet de loi.

Vote sur l'ensemble

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

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

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

2

DÉPÔT D'UNE PROPOSITION DE RÉOLUTION

M. le président. J'ai reçu, le 21 juin 1996, de M. Jean-Louis Masson, une proposition de résolution tendant à la création d'une commission d'enquête ayant pour but de recenser les incertitudes du régime juridique applicable aux journaux politiques à la lumière de décisions de la justice administrative concernant à la fois la légalité de certains comptes de campagne électorale et l'agrément de la Commission paritaire des publications et agences de presse.

Cette proposition de résolution, n° 2909, est renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République en application de l'article 83 du règlement.

3

DÉPÔT D'UN PROJET DE LOI MODIFIÉ PAR LE SÉNAT

M. le président. J'ai reçu, le 21 juin 1996, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, modifié par le Sénat, portant règlement définitif du budget de 1994.

Ce projet de loi, n° 2910, est renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, en application de l'article 83 du règlement.

4

ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 24 juin 1996, à dix heures, première séance publique :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat après déclaration d'urgence, n° 2884, relatif à l'entreprise nationale France Télécom ;

M. Claude Gaillard, rapporteur au nom de la commission de la production et des échanges (rapport n° 2891).

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures quarante-cinq.)

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

