

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5<sup>e</sup> Législature

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

COMPTE RENDU INTEGRAL — 52<sup>e</sup> SEANCE

1<sup>re</sup> Séance du Mardi 7 Juin 1977.

### SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. EDGAR FAURE

1. — **Décision du Conseil constitutionnel** (p. 3417).
2. — **Problèmes de la mer.** — Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration (p. 3418).  
M. Fourcade, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.  
M. d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement.  
MM. Achille-Fould,  
Gabriel,  
Duroméa.  
M. Cavallé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des transports ;  
M. Guermeur.  
Renvoi de la suite du débat.
3. — **Ordre du jour** (p. 3437).

### PRÉSIDENCE DE M. EDGAR FAURE

La séance est ouverte à seize heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

### DÉCISION DU CONSEIL CONSTITUTIONNEL

M. le président. J'ai reçu de M. le président du Conseil constitutionnel, en date du 7 juin 1977, une lettre m'informant que les dispositions de la proposition de loi déposée par M. Legrand, député, relative à l'organisation de la sécurité sociale dans les mines, dont je l'avais saisi en application de l'article 41, alinéa 2, de la Constitution, sont du domaine de la loi.

Le texte de la décision du Conseil constitutionnel sera publié à la suite du compte rendu intégral de la prochaine séance.

M. Joseph Legrand. Merci, monsieur le président.

— 2 —

## PROBLEMES DE LA MER

## Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration.

M. le président. L'ordre du jour appelle une déclaration du Gouvernement sur les problèmes de la mer et le débat sur cette déclaration.

La parole est à M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire.

M. Jean-Pierre Fourcade, ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs les députés, lors des assises de la mer, tenues à l'initiative du président de l'Assemblée nationale et du groupe des parlementaires de la mer, le 17 février dernier, le Premier ministre s'était engagé à organiser durant la session de printemps un grand débat sur la mer.

Conformément à cet engagement, il m'a demandé d'exposer devant vous les divers aspects de la politique maritime de la France.

M. d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement, abordera ensuite les sujets qui sont de sa compétence, et M. Cavailé, secrétaire d'Etat chargé des transports, fournira les derniers éléments du problème que pose le droit international de la mer.

A l'issue du débat, le Premier ministre viendra tirer les conclusions de nos travaux et préciser les orientations pour l'avenir.

La mer fait actuellement l'objet d'une mutation technologique comparable dans son ampleur à celle qui a accompagné la conquête de l'espace par l'homme, mais elle est beaucoup moins bien perçue par tous nos concitoyens.

C'est pourquoi toute politique de la mer doit dorénavant prendre en charge deux images indissociables et souvent contradictoires : une image traditionnelle, celle du pêcheur d'Islande, du cimetièrre de l'île de Sein, du défi de l'homme face à une force naturelle avec laquelle il engage une lutte toujours inégale ; mais aussi une image moderne, celle des forages pétroliers, de l'exploitation des nodules polymétalliques, des bateaux-usines, de l'homme technicien dans sa tentative de maîtrise d'une ressource naturelle qu'il risque de détruire ou de polluer.

Cette évolution rapide des techniques rend désormais accessibles de vastes ressources vivantes et minérales, ajoutant ainsi aux activités traditionnelles de cueillette et d'exploitation une activité de production.

Tout naturellement, l'apparition de ces perspectives a déclenché sur le plan juridique un très large mouvement d'appropriation de la mer par les Etats riverains, remettant en question le régime traditionnel de liberté d'accès et d'exploitation auquel étaient attachées les grandes puissances maritimes.

Quelle est la position de la France face à cette double mutation ?

La France est d'abord une puissance maritime par l'importance des eaux se trouvant sous sa juridiction — 11 millions de kilomètres carrés — qui la place au troisième rang mondial ; par la longueur de son littoral, qui s'étend sur 5 240 kilomètres ; par l'importance de sa flotte de commerce — la neuvième du monde — ainsi que par l'importance de sa construction navale — domaine dans lequel notre pays se classe au quatrième rang — et de ses pêches puisque, à cet égard, nous sommes au sixième rang dans le monde et au premier rang en Europe.

La France est, en second lieu, un pays à technologie avancée, ayant d'ores et déjà fait la preuve de sa capacité à maîtriser les formes les plus modernes d'exploitation des ressources marines et pouvant ainsi prétendre à un rôle de premier plan dans la redistribution internationale des activités.

Dès l'automne 1975, sur la base de ce double constat, le Président de la République et le Gouvernement ont, dans le cadre du conseil central de planification, arrêté une politique de valorisation des façades maritimes de la France.

Le Gouvernement a, parallèlement, dégagé les moyens de cette politique en décidant un plan de croissance de notre flotte de commerce et en faisant figurer dans le VII<sup>e</sup> Plan — vous vous en souvenez — une action prioritaire de protection et de valorisation du milieu marin.

Cette politique maritime de la France, qui est aujourd'hui en discussion, s'ordonne autour de trois grandes orientations.

En premier lieu, il faut protéger le cadre de vie que constitue la mer et en faire un instrument de promotion des hommes qui y vivent.

Il convient, en deuxième lieu, de s'organiser pour exploiter rationnellement les ressources des océans.

Nous devons, enfin, tirer le meilleur parti du vecteur de notre commerce extérieur que constitue la mer.

Ce sont ces trois thèmes, mesdames, messieurs, que je vais analyser successivement.

Il faut protéger le cadre de vie que constitue la mer et assurer la promotion des hommes qui y vivent.

La mer est d'abord un cadre de vie à protéger, car ce milieu est soumis à des risques nouveaux et amplifiés, en raison du développement des activités dont il est le siège. Cela implique une adaptation profonde de nos moyens de prévention, de lutte et de réparation.

Sur ce point, M. le ministre de la culture et de l'environnement précisera tout à l'heure la mission essentielle qu'il assure dans ce domaine.

Je me bornerai, pour ma part, à présenter trois remarques préalables.

Il convient d'abord de savoir faire preuve d'humilité face à l'événement de mer qui demeurera toujours un phénomène aléatoire, difficile à maîtriser totalement.

Il faut, ensuite, observer que l'existence des gros transporteurs n'a pas accru le risque global de pollution. Il suffit, en effet, de remarquer que le travail effectué par les 587 pétroliers gros porteurs qui existaient en 1976 eût rendu nécessaires 8 000 navires pétroliers identiques à ceux qui étaient utilisés pendant la Seconde Guerre mondiale, pour imaginer l'accroissement des risques de collisions et d'accidents de toute nature qu'entraîneraient la réduction des capacités unitaires et l'engorgement des voies maritimes qui en serait la conséquence.

Enfin, je voudrais souligner le lien essentiel qui existe — et que nous allons retrouver au hasard des domaines — entre la préservation du milieu marin et la lutte contre les pavillons de complaisance.

S'il faut veiller à la protection du milieu marin, il faut également renforcer la sécurité des personnes.

Le développement de la sécurité, aussi bien dans le domaine de la navigation professionnelle que dans celui de la navigation de plaisance, dépend, bien entendu, de la conception et de l'équipement des navires, de leurs conditions d'exploitation et de l'organisation des trafics.

La rigueur des règles techniques de construction appliquées par nos armements et la haute qualification de nos marins constituent les garanties essentielles de la sécurité de notre pavillon.

Par ailleurs, en matière de trafic, la France s'est engagée dans une action de surveillance et de contrôle qui, dans les zones de circulation dense, tend à mettre en place de véritables aiguilleurs de la mer.

Ainsi, à compter du 15 juillet 1977, c'est-à-dire dans quelques semaines, va entrer en vigueur une nouvelle convention internationale tendant à prévenir l'abordage en mer, convention qui crée dans les secteurs maritimes particulièrement fréquentés des dispositifs de séparation et d'éloignement des trafics par rapport à la côte, qui devraient faciliter l'écoulement de la navigation.

La France se trouve concernée par cette convention dans les zones Pas-de-Calais, Cotentin, Ouessant.

Les opérations de surveillance et de contrôle du trafic ainsi que les actions de recherche et de sauvetage sont assurées sur tout le littoral par des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage — les C.R.O.S.S. — dont chacun reconnaît l'efficacité et qui verront leurs moyens renforcés dans le cadre de l'action prioritaire entreprise au VI<sup>e</sup> Plan en faveur de la protection de l'environnement marin.

Indépendamment des problèmes que posent la pollution et la sécurité, la mer et le littoral sont également le siège de multiples conflits d'occupation qui justifient la mise en œuvre de procédures claires et concertées d'aménagement de l'espace, de façon à assurer dans l'équilibre des différentes activités une valorisation optimale de la zone côtière.

C'est cette préoccupation qui a conduit les pouvoirs publics à décider l'élaboration d'un schéma directeur national de la conchyliculture et de l'aquaculture valant directive nationale d'aménagement du territoire.

Ce schéma a un double objet : préserver les zones actuellement affectées à la conchyliculture et à l'aquaculture, prévoir les réservations de sites favorables au développement conchylicole et aquacole.

Il s'articulera avec les plans d'occupation des sols des communes littorales, les schémas d'aptitude et d'utilisation de la mer et les schémas d'aménagement régionaux du littoral.

Cette politique volontariste d'organisation de l'espace du littoral est accompagnée d'une action foncière dynamique, menée en particulier par le conservatoire du littoral qui devra, d'ici à 1981, acquérir 10 000 hectares permettant d'ouvrir au public des espaces naturels sans les dénaturer.

La France se dote ainsi d'un véritable urbanisme maritime substituant à la construction linéaire en bord de mer un aménagement harmonieux en profondeur et préservant, à côté d'une urbanisation nécessaire et d'une industrialisation mieux maîtrisée, la place des activités traditionnelles de la mer que sont la conchyliculture et l'aquaculture.

Mais la valorisation des façades maritimes décidée par le conseil central de planification doit être avant tout un moyen de promotion pour les hommes et les femmes qui vivent directement ou indirectement de la mer.

Le nombre en est important puisque aux 38 000 marins pêcheurs, aux 39 000 marins du commerce, aux 35 000 conchyliculteurs, aux 30 000 salariés des chantiers navals et de réparation, s'ajoutent tous ceux dont l'emploi dépend de façon indirecte des activités maritimes.

Dans cet ensemble, les hommes de la mer que sont les marins jouent un rôle clef.

Le statut social du marin est le résultat de législations souvent anciennes — 1673 pour le code des pensions, 1926 pour le code du travail maritime — qui, en avance sur leur temps au moment où elles ont été édictées, n'ont pas toujours été adaptées en fonction de l'évolution de la législation sociale générale.

Par ailleurs, le statut du marin français a une spécificité justifiée par l'histoire et la nature de ses tâches, mais qui contraste avec la soumission de son activité aux contraintes d'une concurrence internationale particulièrement rigoureuse.

A partir de ce double constat le Gouvernement a arrêté les deux orientations de la politique des gens de mer : intégrer progressivement dans le statut social du marin les évolutions les plus récentes du droit social général ; engager au niveau international une action d'harmonisation dans le progrès afin de sauvegarder le statut des gens de mer dans des conditions compatibles avec les contraintes de la compétition internationale.

Le premier volet de cette politique est d'ores et déjà largement engagé, notamment par l'adoption de la loi toute récente du 18 mai 1977 intégrant dans le code du travail maritime les dispositions essentielles des lois de 1973 et de 1975 sur les garanties individuelles et collectives en matière d'emploi et la représentation du personnel ainsi que par l'extension des systèmes d'assurance chômage.

C'est la mise en œuvre du deuxième volet qui a inspiré le mémorandum présenté en novembre 1975 par le Gouvernement français à la commission de la Communauté économique européenne pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 117 du traité de Rome sur l'harmonisation, dans le progrès, des statuts sociaux, contrepartie indispensable du principe de libre circulation des travailleurs.

De même, lors de la dernière conférence internationale du travail tenue à Genève en 1976, la France a contribué à faire adopter une convention et une recommandation sur les normes minima en matière sociale, prévoyant que le contrôle du respect de ces normes pourrait être effectué par les Etats autres que l'Etat du pavillon, même si celui-ci n'a pas ratifié la convention.

Ainsi sera ouverte une possibilité sérieuse de lutter contre le phénomène de la complicité dont les conséquences néfastes sur le plan social sont aussi graves et inacceptables que ses incidences sur la sécurité de la navigation.

La possibilité d'armer nos bateaux de commerce et de pêche avec des marins hautement qualifiés est un des atouts essentiels de la politique maritime de la France. Il doit être sauvegardé, car, en mer, les richesses sont avant tout humaines.

Le deuxième volet de la politique du Gouvernement est entièrement tourné vers l'avenir : il s'agit de l'exploitation rationnelle des ressources des océans.

La sixième session de la troisième conférence sur le droit de la mer qui vient de s'ouvrir à New York va consacrer le droit pour chaque pays d'étendre ses compétences économiques au large de son littoral dans la zone dite des 200 milles.

De même, cette conférence va devoir esquisser les principes d'une exploitation internationale des fonds marins en mer libre.

Dans ce contexte, la politique de la France doit tendre, en matière de ressources vivantes, à sauvegarder et à développer nos droits d'accès et à valoriser notre production.

En matière de ressources minérales et énergétiques, la France doit pouvoir tirer pleinement parti de sa situation de nation technologiquement avancée.

M. Cavallé fera le point sur la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer qui est un événement mondial considérable et dont nous devons suivre attentivement les débats.

En matière de ressources vivantes, deux chiffres doivent être signalés : 85 p. 100 de nos captures sont réalisées hors des eaux se trouvant sous souveraineté française, ce qui illustre notre dépendance ; notre flotte opère 75 p. 100 de ses prises dans les 200 milles européens, ce qui signifie que notre politique de ressource doit se concentrer sur l'Europe des pêches.

C'est pourquoi, dans la négociation actuellement en cours à Bruxelles qui, le 27 juin prochain, dans le cadre d'un conseil spécial, devra impérativement aboutir à l'élaboration d'un véritable régime communautaire des ressources halieutiques, le Gouvernement français défendra avec fermeté les principes suivants :

Maintien de la règle d'égalité d'accès des pêcheurs des Etats membres aux 200 milles communautaires, car la communauté de la ressource est indissociable de la communauté de marché ;

Adoption de mesures de limitation exclusivement fondées sur des considérations biologiques et devant déboucher sur un système de quotas définis et contrôlés au niveau communautaire ;

Utilisation du potentiel économique de la Communauté pour la négociation des droits de pêche avec les pays tiers ;

Refus confirmé de toute idée de bande côtière réservée ou de mesures discriminatoires unilatérales comme celle édictée par l'Irlande le 13 mars 1977, qui a été condamnée du reste par décision de la cour de justice des Communautés européennes du 22 mai 1977.

Il est clair, cependant, que la politique commune de la ressource implique le respect strict par tous d'une discipline en matière de technique et de plan de pêche.

C'est ainsi que sera renforcée l'action de recherche de zones nouvelles de pêche. De même le Gouvernement accentuera une coopération active avec les pays du tiers monde pour développer les actions communes en matière de pêche.

Les menaces qui pèsent sur les ressources lointaines, en raison des convoitises que j'ai évoquées tout à l'heure, conduisent nécessairement à apporter une attention plus particulière aux ressources littorales. C'est pourquoi le Gouvernement a engagé une triple action de protection, de repeuplement des fonds et de promotion des activités conchylicoles et aquacoles.

Cette priorité se traduit concrètement, non seulement par la mise en œuvre du schéma national, mais également par la progression des aides financières accordées aux opérations d'amélioration des conditions de production. Le VII<sup>e</sup> Plan sera certainement une période importante de la transition vers la culture et l'élevage marins.

Il faut enfin poursuivre l'action d'organisation du marché et d'adaptation de l'outil.

La crise grave des marchés qui a touché les pêches maritimes en 1975 a en effet laissé des traces au niveau de l'armement, et ce malgré l'aide à l'exploitation consentie par les pouvoirs publics — 160 millions de francs ont été affectés à cet usage en 1976 — et malgré le retournement de conjoncture intervenu au milieu de l'année 1976, qui a permis une progression de l'ordre de 20 p. 100 du chiffre d'affaires au débarquement l'année dernière. C'est pourquoi, dans le budget de 1977, il est prévu de maintenir une aide directe à l'exploitation plus faible qu'en 1976, mais néanmoins importante, qui pourra être adaptée en fonction de la situation des armements. Le Gouvernement a l'intention de poursuivre l'effort entrepris pour améliorer les structures du marché grâce à l'action du fonds d'intervention et d'organisation des produits de la mer et à la réforme de la réglementation du marché sur le plan communautaire.

En ce qui concerne les ressources minérales et énergétiques, je rappellerai l'importance des efforts entrepris par les pouvoirs publics et les premiers résultats obtenus.

Le pétrole et le gaz naturel sont les substances qui font l'objet de l'exploitation en mer la plus intensive : les gisements d'hydrocarbures exploités en mer produisent actuellement 20 p. 100, soit 500 millions de tonnes, de la production mondiale et représentent 30 p. 100 des réserves connues dans le monde.

Quant à l'exploitation de gisements marins — il est bon de le souligner — la France occupe la seconde place mondiale après les Etats-Unis. Elle réalise 15 p. 100 du chiffre d'affaires mondial et dispose de 8 p. 100 des permis de recherche au-delà des rivages.

Le programme d'action prioritaire n° 8 du VII<sup>e</sup> Plan « réduction de la dépendance énergétique en énergie et matières premières » vise à conforter cette avance en dotant l'industrie française de technologies permettant l'accès aux éléments profonds ainsi qu'à conserver et à développer l'avance aujourd'hui acquise.

Dans le domaine des minerais et des matériaux de carrière, les perspectives sont également prometteuses.

En ce qui concerne les nodules polymétalliques des très grands fonds marins, si aucune exploitation n'est encore entreprise dans l'attente de la définition d'un régime juridique international, la France poursuit une action d'exploration des sites dans le Pacifique et une action de préparation à l'exploitation des gisements. Les premiers essais français expérimentaux de dragage en mer sont prévus en 1977.

Pour les sables et graviers, les réserves disponibles au large des côtes françaises sont estimées à plusieurs dizaines de milliards de tonnes mais leur exploitation reste encore limitée à des zones côtières assez étroites. La production nationale de sables et graviers d'origine maritime, actuellement de deux millions de tonnes, doit pouvoir atteindre cinquante millions de tonnes à l'horizon 1985-1990.

Que ce soit pour la pêche ou pour l'exploitation des ressources minérales, il est essentiel pour un pays développé de donner une priorité à la recherche en mer afin de valoriser, dans la vaste redistribution internationale du travail qui est engagée, sa position de pays technologiquement avancé.

C'est pourquoi la recherche en mer, coordonnée par le centre national pour l'exploitation des océans et le conseil de la recherche océanologique, bénéficie d'une priorité de la part des pouvoirs publics : 38 p. 100 des crédits prévus dans le programme d'action prioritaire n° 24 — protection et valorisation du milieu marin — se trouvent ainsi affectés à l'action en mer.

L'ampleur de l'effort se traduit par l'existence en 1977 de 1 321 chercheurs et techniciens et la mise en œuvre de 326 millions de crédits par an, dont 221 en investissement et 105 en fonctionnement.

Les priorités de la recherche concernent le domaine des matières premières et de l'énergie, la gestion rationnelle du milieu naturel, le développement de l'aquiculture et, enfin, l'évolution générale de l'élevage et de la culture en milieu marin.

Telles sont les perspectives ouvertes par l'exploration rationnelle des ressources des océans. Il me reste à traiter le problème à plus court terme des actions qui sont menées pour tirer le meilleur parti de notre commerce extérieur et, par conséquent, pour mieux utiliser l'ensemble de nos ressources.

Il est clair en effet que l'équilibre de nos échanges extérieurs, condition essentielle du rétablissement de notre économie, passe largement par le développement de notre vocation maritime.

Les activités maritimes interviennent directement dans notre balance des paiements et jouent également un rôle indirect sur la compétitivité de nos produits à l'exportation. C'est pourquoi le Gouvernement, dans le cadre de cette politique d'utilisation de la mer comme vecteur du commerce extérieur, s'est fixé trois objectifs.

Il s'agit d'abord d'assurer la promotion et la défense du pavillon national, ensuite de sauvegarder nos chantiers navals en améliorant leur compétitivité, enfin de se doter d'une structure portuaire de dimension internationale.

La politique de promotion du pavillon national qui s'est traduite par l'adoption successive d'un plan de relance puis d'un plan de croissance de notre flotte de commerce doit être accompagnée dans la conjoncture difficile que nous traversons d'une politique de défense du pavillon.

Le plan de développement de la flotte de commerce s'est fixé comme objectif la couverture par le pavillon français de 40 p. 100 à 50 p. 100 du transport de marchandises sèches et de la majeure partie — les deux tiers — du transport d'hydrocarbures.

La réalisation de ces objectifs implique la construction et la mise en service de navires nouveaux pour un investissement total de 23 milliards de francs ; à cet égard est prévue une aide publique de 1,2 milliard de francs sous forme de primes et de 2,6 milliards de francs sous forme de bonifications d'intérêts.

L'ensemble du tonnage de la flotte marchande devra ainsi passer de 10 millions de tonneaux de jauge brute à près de 16 millions.

En 1977, en termes physiques, les objectifs du plan sont dépassés pour la catégorie des navires porte-conteneurs et rouliers, atteints pour les cargos de lignes, un retard étant constaté pour les transports de vrac sec en raison de la situation déprimée des frets.

Au total, la France s'est dotée d'une flotte jeune — les navires ont six ans d'âge en moyenne — de haute technicité et armée par des équipages d'un niveau élevé de qualification. Les résultats de cette politique commencent à se manifester de façon tangible au niveau de notre balance des paiements.

La conjoncture dans le secteur des transports maritimes se traduit par un marché réduit, dominé par une concurrence accrue dans des conditions largement faussées. Elle implique une politique active de défense du pavillon français.

D'une part, le Gouvernement n'acceptera pas qu'au prétexte de la relative cherté du pavillon français, notre flotte s'en aille vers des pays complaisants, même s'il s'agit d'une simple complaisance financière ou d'une fiscalité favorable.

D'autre part, les pouvoirs publics poursuivront la lutte engagée contre la concurrence déloyale des pavillons de complaisance, notamment au sein des instances internationales.

Dans le même esprit, la France demande qu'avant d'admettre d'autres Etats dans la Communauté, la règle du jeu entre les partenaires soit bien définie et qu'une période transitoire soit imposée aux nouveaux membres pour qu'ils se mettent en mesure de respecter la loi commune. C'est important lorsqu'il s'agit d'une grande puissance maritime comme la Grèce.

Face aux protectionnismes croissants, notre pays doit adopter une position à la fois réaliste et ferme.

Le réalisme, c'est admettre que des pays jeunes — je pense aux pays africains — prennent place sur la mer pour assurer une part raisonnable du trafic qu'ils engendrent et, le cas échéant, leur apporter l'aide de notre expérience en matière maritime. C'est pourquoi nous nous sommes engagés dans la conclusion d'accords bilatéraux qui respectent nos engagements internationaux et qui répondent à notre préoccupation d'un développement équitable des flottes des jeunes nations maritimes.

La fermeté, c'est de ne pas admettre l'éviction de notre pavillon ni la pratique de mesures discriminatoires à son égard.

Il faut sauvegarder les forces vives sans lesquelles notre armement ne saurait exister, c'est-à-dire les hommes qui armeront les navires de demain.

Nous devons pour cela faire en sorte que les inévitables fluctuations d'emplois qu'entraînera, dans les mois à venir, le décalage entre les sorties de flotte de navires anciens et l'arrivée des navires de construction récente ne pèsent pas sur les jeunes marins en formation ou à peine sortis de nos écoles. Le Gouvernement élabore en ce moment des mesures concertées avec les armements et les organisations syndicales pour assurer au mieux cette transition et préserver en priorité l'emploi des jeunes marins.

Comme chez nos concurrents étrangers, la construction navale française est touchée par une crise sérieuse liée à une situation de surcapacité mondiale de production qui trouve son origine dans l'effort démesuré qu'a réalisé ces dernières années le Japon — et maintenant la Corée du Sud — dont les capacités de production ont été multipliées par dix, alors que les capacités européennes ne l'étaient que par moins de deux.

Cette situation se traduit par une concurrence mondiale particulièrement sévère au niveau des prix, les offres japonaises étant en moyenne inférieures de 40 p. 100 aux prix de revient des chantiers européens.

Pour faire face à cette situation, le Gouvernement élabore actuellement un plan de sauvegarde de la construction navale qui comporte trois volets : d'abord, l'assainissement de la concurrence internationale ; ensuite, le renforcement des structures et des solidarités industrielles ; enfin, l'adaptation de l'aide que les pouvoirs publics peuvent apporter à ce secteur essentiel de l'économie.

Comme pour la flotte de commerce, le meilleur niveau de riposte à la concurrence internationale excessive est celui de l'Europe. La France a toujours exprimé à ses partenaires et à la Communauté sa conviction qu'il fallait d'abord obtenir du Japon un comportement raisonnable dans la part des commandes que prennent ses chantiers et surtout, pour le moyen terme, une réduction effective de sa capacité de construction afin de l'adapter, comme continuent de le faire les pays européens, au niveau prévisible de la demande internationale.

La France souhaite également que soit établie au niveau européen une harmonisation des aides — inévitablement accrues — qu'accordent les Etats membres à leurs chantiers pour traverser la crise actuelle.

En ce qui concerne la solidarité industrielle et les structures, le Gouvernement demande que soit maintenu pour 1977 l'effort de solidarité que nos armateurs doivent témoigner à nos chantiers. Il ne s'agit pas de nous installer dans le protectionnisme, il faut que nos armateurs considèrent qu'il est de leur intérêt direct de pouvoir, demain, lorsque la conjoncture sera changée, continuer à s'adresser à des chantiers français, alors que les

constructeurs étrangers n'auront plus de faveurs à leur faire. Il faut pour cela que nos chantiers recouvrent leur compétitivité. Le Gouvernement n'entend pas imposer un schéma de restructuration aux chantiers, mais considère qu'une restructuration industrielle et financière des six groupes actuels est la condition d'une amélioration de l'aide publique.

D'ores et déjà, une aide a été décidée en faveur des petits chantiers. Cette aide à caractère conservatoire de 10 p. 100 du montant des commandes est accordée aux entreprises menacées à court terme par des problèmes d'emploi en raison de la dégradation de leur carnet de commandes.

Pour les grands chantiers, l'Etat envisage la mise en place de concours permettant de prendre les commandes nécessaires au maintien d'un niveau convenable d'emploi dans les chantiers, une fois que ces entreprises auront établi en concertation un schéma de restructuration renforçant leur capacité de résistance aux aléas de la conjoncture.

C'est donc par la conjonction des efforts de chaque partie intéressée — chantiers, armateurs, Etat — que pourra être comblé l'écart existant entre les prix du marché international et nos prix de revient pour que nos chantiers prennent les commandes nécessaires à la survie de notre construction navale et au maintien de l'emploi dans ce secteur.

Cette politique de rééquilibrage de nos échanges extérieurs maritimes sera favorisée, bien entendu, si les marchandises françaises empruntent les ports français.

C'est pourquoi, depuis une dizaine d'années, la France s'est engagée dans un programme ambitieux de développement de trois grandes plate-formes portuaires d'un niveau international : Dunkerque, Le Havre-Antifer et Marseille-Fos.

D'importants investissements ont ainsi été réalisés : construction du nouvel avant-port de Dunkerque accessible aux navires de 300 000 tonnes, aménagement du canal central maritime au Havre et du terminal pétrolier d'Antifer, réalisation à Fos d'un grand port commercial et industriel nouveau.

Pour le futur, il convient de poursuivre la politique de rentabilisation de ces grands investissements en mettant l'accent sur la réception des marchandises diverses qui constituent le trafic le plus riche et celui dont le détournement par les ports étrangers, notamment de la mer du Nord, est le plus dangereux pour notre économie. Le Gouvernement a adopté à cet effet un programme d'action prioritaire du VII<sup>e</sup> Plan qui doit permettre de renforcer la compétitivité de nos trois grands ports dans ce domaine.

Dans le même temps, la politique de développement des ports de la façade atlantique sera bien entendu poursuivie. Dans les ports de Nantes-Saint-Nazaire et de Bordeaux-Le Verdon seront réalisées des zones industrielles et portuaires. Quant aux ports moyens, ils seront aménagés de manière à fonctionner dans de meilleures conditions pour que le développement de la façade atlantique devienne vraiment un atout de notre commerce extérieur.

Monsieur le président, mesdames, messieurs, telles sont, très rapidement évoquées, les grandes lignes de la politique maritime suivie par le Gouvernement. Cette politique est claire dans ses objectifs et conséquente dans ses moyens financiers. Elle s'appuie surtout, et c'est sa grande richesse, sur des hommes bien formés et de grande qualité qui constituent un capital irremplaçable.

Certes, beaucoup d'autres questions devront être abordées au cours de ce débat, et des efforts complémentaires s'imposeront demain pour faire de cette politique le grand dessein des prochaines décennies.

Le Gouvernement, sur la base des propositions que lui soumettra le G. I. C. A. M. A. — groupe interministériel de coordination des actions en mer des administrations — devra ainsi opérer les ajustements qu'impose la création de la zone des 200 miles et en tirer les conséquences en ce qui concerne l'adaptation des procédures et l'action de l'administration.

Mais le débat qui va maintenant s'ouvrir permettra de recueillir sur toutes ces questions des avis d'autant plus précieux qu'ils sont confrontés aux réalités quotidiennes très fluctuantes de la mer.

Ce travail permanent et nécessaire d'adaptation de nos procédures et de nos structures à une réalité évoluant rapidement ne doit cependant pas nous dissimuler l'essentiel. La France a résolument engagé une part de son avenir sur cette nouvelle frontière qu'est la mer. Nouvelle frontière pour son indépendance énergétique, nouvelle frontière pour le développement de son autonomie alimentaire, nouvelle frontière pour le développement de ses solidarités avec une collectivité internationale dont l'océan symbolise l'interdépendance. Je souhaite profondément que cette nouvelle frontière devienne pour la France une grande ambition. (*Applaudissements sur les bancs du groupe républicain, des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux et du rassemblement pour la République.*)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre de la culture et de l'environnement.

**M. Michel d'Ornano, ministre de la culture et de l'environnement.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, au moment où l'on prend conscience que la mer, longtemps considérée comme une simple annexe de la terre, réservée à la pêche et à la navigation, constitue en réalité un capital considérable pour notre devenir commun, au moment où l'on prend conscience que la mer peut devenir le lieu d'une formidable aventure économique, scientifique et humaine à l'échelle de notre monde et de notre époque, on découvre que cette richesse peut être stérilisée, que sa mise en valeur peut être menacée par les pollutions qu'entraîne le développement même de nos activités.

Je considère, pour ma part, que cette prise de conscience qui n'est pas, tant s'en faut, limitée à notre pays, est salutaire car non seulement elle renforce, partout dans le monde, l'exigence collective de protection du milieu marin, mais encore elle transforme peu à peu les comportements individuels qui jouent un rôle dans cette protection au stade des actes de la vie quotidienne, qu'ils concernent la maison, le travail ou les loisirs.

Mais cette crainte s'est surtout nourrie des accidents successifs qui ont souillé ou menacé de près ou de loin nos côtes : le *Torrey Canyon* en mars 1967 et, beaucoup plus récemment, les naufrages de l'*Olympic Bravery*, du *Boehlen* et l'éruption du puits de pétrole d'Ekofisk.

C'est pour répondre à cette préoccupation des Français qu'à l'occasion de l'adoption de la loi du 7 juillet 1976, votre assemblée a demandé au Gouvernement le dépôt d'un rapport sur les dispositions administratives, techniques et financières arrêtées pour mettre en œuvre, en cas de pollution marine accidentelle, des plans assurant une intervention d'urgence.

Ce rapport, préparé sous l'autorité de mon prédécesseur, puis sous la mienne, avec le concours de M. Ayniar Achille-Fould, président du G. I. C. A. M. A., vient d'être déposé devant le Parlement. Outre de nombreuses annexes qui figurent dans un document séparé et qui constituent, je le crois, une solide documentation sur ce grave problème, ce rapport présente, après une analyse de la situation actuelle, les mesures nouvelles arrêtées par le Gouvernement.

Chacun d'entre vous dispose ou pourra disposer, s'il le désire, de ce document. Je n'en ferai donc pas le commentaire et je me limiterai volontairement à la présentation des dispositions nouvelles en les situant dans la politique d'ensemble conduite par le Gouvernement pour assurer la protection du milieu marin.

Il n'est plus possible, en effet, de considérer la mer comme le réceptacle de la majeure partie des résidus des activités humaines, qu'ils proviennent d'effluents terrestres — pollution dite tellurique — de déversements volontaires ou chroniques effectués à partir de navires ou d'installations en mer ou qu'ils résultent d'accidents de navigation ou d'exploitation.

Une indication sur l'importance relative de ces diverses sources de pollution nous est donnée par les hydrocarbures rejetés dans les océans qui proviendraient pour 54 p. 100 d'activités terrestres, pour 40 p. 100 d'activités maritimes courantes et pour 6 p. 100 seulement d'accidents de navigation ou d'exploitation en mer. Mais, bien sûr, nous savons que si ces accidents ne représentent qu'une faible part de la pollution globale, chacun d'eux peut causer des dégâts considérables.

C'est contre toutes ces formes de pollution qu'il convient de réagir, et notre action doit, bien évidemment, être conduite au niveau international comme au niveau national.

J'évoquerai d'abord l'action sur le plan international.

Notre pays ne pouvant, à lui seul, réglementer en haute mer ou hors de nos frontières, s'est toujours attaché à favoriser la réglementation intergouvernementale.

En ce qui concerne la pollution tellurique, je rappelle que c'est à l'initiative de la France qu'a été adoptée à Paris, le 22 février 1974, la convention pour la prévention de la pollution d'origine terrestre.

La Communauté européenne a signé cette convention et a adopté une directive sur la pollution causée par certaines substances dangereuses déversées dans le milieu aquatique. Au prochain conseil des ministres européens de l'environnement, je proposerai à nouveau au nom de la France — et j'insisterai vigoureusement sur ce sujet — l'adoption de deux directives sur les effluents des papeteries et sur les déchets de l'industrie du dioxyde de titane. Un projet de protocole à la convention-cadre de Barcelone s'inspire, pour la protection de la Méditerranée, des dispositions de la convention de Paris.

Dans le domaine de la pollution chronique en mer, la convention de Londres du 2 novembre 1973 renforce et étend à toutes les substances nocives ou dégradées les dispositions de la convention internationale de Londres pour la prévention de la pollution de la mer par les hydrocarbures adoptée en 1954 et ratifiée par la France. Mais de nombreux pays rencontrent encore des obstacles techniques à la ratification de cette nouvelle convention.

Pour sa part, la France a développé systématiquement, dès 1974, les installations de déballastage dans les ports et les appareils de contrôle — un oléomètre français est commercialisé depuis peu. Elle sera ainsi en mesure d'engager très prochainement la procédure de ratification de cette convention et continuera à soutenir l'action internationale pour créer les conditions favorables à son acceptation par tous les Etats.

En outre, des propositions récentes tendent à promouvoir le système des ballasts séparés sur les pétroliers existants.

La France se montrera favorable au développement d'une concertation intergouvernementale sur ce sujet, et à l'intervention d'une nouvelle convention, de préférence à toute mesure unilatérale.

S'agissant de la pollution par immersion, la convention d'Oslo de 1972, ratifiée par la France et entrée en vigueur, réglemente les opérations d'immersion dans l'Atlantique du nord-est. La loi de 1976 en a fixé les conditions d'application pour les opérations d'immersion effectuées à partir de ports français. Le Parlement sera saisi du projet de loi de ratification de la convention internationale d'application universelle signée à Londres le 29 décembre 1972, qui reprend, sans limitation géographique, les dispositions de la convention d'Oslo.

Pour les pollutions accidentelles, la convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, signée à Bruxelles en 1969, est entrée en vigueur et a été ratifiée par la France. En revanche, le protocole de 1973, relatif aux autres substances, n'est pas en vigueur. Les modalités de ratification de ce protocole par la France sont à l'étude. Le Gouvernement fait procéder, à la lumière des événements d'Ekofisk, à l'examen des conditions d'application et éventuellement des extensions de l'accord de Bonn, ainsi qu'à l'examen des conditions dans lesquelles les producteurs et les transporteurs de pétrole pourraient être incités à développer en commun des moyens lourds d'intervention contre les pollutions marines accidentelles.

Enfin, en ce qui concerne le problème de l'indemnisation, votre assemblée, sur proposition du Gouvernement, a voté au cours de la présente session la loi relative à la responsabilité civile et à l'obligation d'assurance des propriétaires de navires pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures. En outre, le projet de loi autorisant la ratification de la convention internationale de Bruxelles du 18 décembre 1971 prévoyant la création d'un fonds international d'indemnisation

pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, grâce auquel l'indemnisation pourrait atteindre jusqu'à 150 millions de francs par événement, est soumis à l'examen de votre commission des affaires étrangères.

A cette énumération des actions menées par la France, il conviendrait encore d'ajouter des actions plus globales, comme le « plan bleu » engagé à l'initiative de la France pour la protection de la Méditerranée.

Ainsi, au niveau international, et particulièrement dans le cadre de l'organisation maritime de consultation intergouvernementale, un travail considérable a été accompli, auquel la France a pris une part très active, et dont les effets positifs sont indéniables en dépit de l'existence des pavillons de complaisance et de l'attribution du droit de poursuite au seul Etat du pavillon.

Or, d'une part, le Gouvernement français joue au sein des différentes instances internationales un rôle pilote dans le développement de l'action à l'encontre des navires inférieurs aux normes.

D'autre part, les travaux de la troisième conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, qui viennent de débiter, porteront en particulier sur les compétences des Etats côtiers dans la zone économique de 200 milles en matière de poursuite des infractions à la réglementation internationale sur les pollutions. M. le secrétaire d'Etat aux transports s'étendra plus longuement sur ce sujet. J'indique dès maintenant que la France est d'accord pour un renforcement de ces compétences, mais en cas d'infractions flagrantes ou de dommages graves, de telle façon qu'il n'en résulte pas une limitation abusive de la libre navigation maritime.

Sans attendre cette modification du droit international, la France a accru depuis trois ans la surveillance des déversements en haute mer grâce notamment à l'intervention des centres régionaux opérationnels de surveillance et de secours et à l'usage de la télé-détection pour mieux constater et poursuivre ou faire poursuivre les infractions commises par les navires.

Cette action, qui constitue un moyen efficace de dissuasion des déversements irréguliers, sera poursuivie.

J'en viens maintenant à l'action menée au niveau national, et d'abord, pour reprendre sensiblement le même plan que pour l'action menée au niveau international, à la lutte contre la pollution d'origine tellurique, c'est-à-dire terrestre.

La France s'est attachée à connaître la pollution marine d'origine tellurique par la mise en place d'un réseau d'observation, qui est un des meilleurs au monde, et dont les résultats sont publiés régulièrement. Nous nous sommes également attachés à réduire cette pollution par un effort de traitement des effluents urbains et industriels. Sur le littoral, la capacité des équipements collectifs d'épuration est passée de 2,5 millions d'habitants en 1971 à 5,4 millions en 1977. De nombreux équipements d'assainissement individuel complètent ce dispositif.

C'est une opération qui a été systématiquement encouragée par l'attribution d'aides du F. I. A. N. E. : quarante-quatre opérations appelées « rivages propres » ont ainsi bénéficié de cinq millions de francs de subventions complémentaires aux subventions habituelles de l'Etat, des agences de bassin et des départements.

La pollution liée à l'exploitation du plateau continental ensuite.

Pour les installations fixes opérant sur le plateau continental, votre assemblée a voté, sur proposition du Gouvernement, une loi qui établit des normes de rejet particulièrement sévères. Je vous rappelle qu'en phase d'exploitation il ne doit y avoir aucun rejet. Par ailleurs, la commission technique de la prospection et de l'exploitation des hydrocarbures en mer — la Cotem — a été créée pour préparer la réglementation et orienter les recherches technologiques vers les procédés les plus fiables de forage et d'exploitation. C'est elle qui est chargée, sur le plan national, d'analyser les causes de l'accident d'Ekofisk et d'en tirer les conséquences pour notre propre réglementation.

La pollution marine accidentelle enfin.

Avant d'en venir aux mesures prises pour renforcer le dispositif de lutte contre les pollutions marines accidentelles, c'est-à-dire principalement ce qu'on appelle les marées noires, je dois encore rappeler l'effort indispensable de prévention des accidents qui a été engagé et qui sera poursuivi.

Vous savez que le dispositif de séparation des trafics de sens opposé au large de nos côtes de la Manche, élaboré au sein de l'organisation maritime de concertation intergouvernementale — O. M. C. I. — entrera en vigueur le mois prochain.

Une amélioration de ce dispositif qui constitue déjà un progrès considérable, sera recherchée par un élargissement et un éloignement des voies de circulation dans les secteurs les plus proches de nos côtes.

L'effort d'amélioration des dispositifs de contrôle — centres de Gris-Nez et d'Ouessant, tour radar de Sandettié — et de balisage, par la mise en conformité du balisage du littoral français avec les normes internationales et l'équipement des ports pétroliers de Fos, Dunkerque, Le Verdon et Nantes, déjà entrepris, sera poursuivi et les ministères concernés prendront en compte cette priorité dans l'établissement de leurs budgets.

La France proposera en outre à l'O. M. C. I. le lancement d'un programme d'études sur les dispositifs de conduite des navires — équipement des passerelles, dispositifs anticollision — l'examen des conditions de prise en charge des navires à la sortie des chantiers et l'établissement d'un rapport annuel assurant la publicité des contraventions des navires et de leurs suites.

Pour ce qui est de la lutte contre la pollution, les mesures adoptées sur ma proposition par le Gouvernement à la suite des travaux du G. I. C. A. M. A. et conformément aux orientations annoncées à Vannes par le Président de la République, visent à accroître la rapidité et l'efficacité des interventions des pouvoirs publics.

Ces interventions d'urgence sont actuellement réglées par le plan Polmar dont les principes ont été arrêtés par l'instruction interministérielle du 23 décembre 1970, complétés par une circulaire du 25 octobre 1971 du ministère de l'intérieur qui précise les responsabilités des autorités nationales et locales. Elles reposent sur l'emploi de matériels et de produits destinés soit au confinement des nappes de pétrole — ce sont les barrages flottants — soit à la récupération du pétrole et ce sont les cyclonets ou les vortex, soit enfin à la destruction des nappes : il s'agit des produits dispersants ou coagulants.

La France s'est fixé comme objectif de disposer de ces matériels et de ces produits en quantité suffisante pour protéger trente kilomètres de côtes ou pour traiter 30 000 tonnes d'hydrocarbures. L'état de réalisation est supérieur à 75 p. 100.

En dépit de ce dispositif et sans doute en raison de l'émotion considérable — et justifiée — que soulèvent les marées noires dans l'opinion, les pouvoirs publics sont trop facilement accusés de ne pas conduire la lutte avec assez de détermination et d'efficacité.

Bien que cette situation, qui existe dans tous les pays, soit surtout liée à la difficulté de maîtriser totalement les événements de mer, le Gouvernement a décidé d'améliorer le dispositif existant sur les plans administratif, financier et technique.

Sur le plan administratif, le plan Polmar qui, jusqu'à maintenant, était déclenché par le Premier ministre, le sera désormais par le préfet maritime, en cas de sinistre en mer ou de menace grave de pollution portant atteinte au milieu marin ou au littoral, de manière à réduire au minimum le temps de réaction des pouvoirs publics. Le plan Polmar sera conduit par le préfet maritime en liaison avec les préfets des départements côtiers qui déclencheront, si c'est nécessaire, un plan Orsec départemental adapté à la lutte contre la pollution du littoral.

Le plan Polmar et le plan Orsec-pollution seront donc révisés dans des délais très brefs pour tenir compte de ces nouvelles dispositions destinées à assurer la déconcentration des décisions et la coordination de l'action. Ils comporteront également un inventaire, périodiquement mis à jour, des moyens de lutte disponibles sur le littoral.

Sur le plan financier, un fonds d'intervention mobilisable immédiatement et destiné à faire face aux situations d'urgence dans le cadre du plan Polmar et des plans Orsec-pollution est créé.

J'appelle votre attention sur l'importance de cette décision. L'absence de dispositions financières adaptées aux accidents de pollution marine par les hydrocarbures peut, en effet, entraîner des retards qui, même limités à quelques heures, risqueraient d'avoir de très graves conséquences.

Le Gouvernement a voulu écarter totalement ce risque. La gestion du fonds me sera confiée. Les préfets maritimes et les préfets des départements côtiers en seront ordonnateurs secondaires. Il sera doté de 10 millions de francs en 1977. Il est vrai que par comparaison avec les dépenses engagées par l'Etat pour supprimer la menace permanente de pollution que représente le *Bochlen*, ce chiffre pourra paraître faible. Mais vous observerez en vous référant à l'annexe 24 du rapport qui a été déposé sur le bureau de votre assemblée, qu'il est supérieur au coût des interventions des administrations pour lutter contre les quatre pollutions marines accidentelles les plus récentes. Il s'agit d'ailleurs d'une réserve qui est destinée à permettre l'engagement sans délai des actions les plus urgentes et qui pourrait être complétée ultérieurement s'il en était besoin.

Sur le plan technique, enfin, il est malheureusement trop certain que tous les moyens actuellement disponibles dans le monde perdent beaucoup de leur capacité dès que les creux atteignent 1,50 mètre ou dès que les courants sont un peu violents. Ils ne sont réellement adaptés qu'aux zones abritées : baies, plans d'eau portuaires. Il est indispensable de coordonner tous les efforts de recherche au niveau national et au niveau communautaire afin d'obtenir dans ce domaine des progrès décisifs. Le Gouvernement a décidé de confier à la mission interministérielle de l'eau, dont j'assume la présidence, le soin d'accentuer et de coordonner, en liaison avec le secrétariat d'Etat à la recherche, les efforts de recherche et de développement dans le domaine de la lutte contre les pollutions marines accidentelles. La mission disposera à cet effet d'un crédit de 1 million de francs prélevé sur le F. I. A. N. E. en 1977 et elle établira les bases techniques des propositions que la France fera aux autres Etats membres de la Communauté en vue du lancement en commun des recherches pour améliorer les techniques de lutte contre les marées noires.

En outre, le F. I. A. N. E. contribuera dès 1977 à des actions de formation des personnels et d'équipement des ports pétroliers en moyens de lutte plus efficaces.

Ces dispositions nouvelles qui complètent ou corrigent les dispositions existantes, assureront la cohérence et l'efficacité des plans d'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle.

Dans cette affaire grave, où la polémique n'aurait pas sa place, le Gouvernement, sans céder à la tentation de la démagogie, a montré sa détermination de renforcer progressivement la prévention des sinistres et d'améliorer les conditions de lutte contre les marées noires.

Fallait-il aller plus loin en créant, comme certains l'ont proposé, un organisme national spécialisé dans la lutte contre la pollution marine accidentelle? Je ne le crois pas. Un tel organisme n'aurait ni l'échelle, ni l'entraînement, ni l'expérience, ni sans doute les moyens qui seraient nécessaires pour assurer partout et toujours son efficacité. C'est donc par un effort concerté des Etats, comme le prévoit la convention de Bonn et sans doute aussi par un développement des moyens de lutte en haute mer des transporteurs d'hydrocarbures et des sociétés d'exploitation du plateau continental qu'une approche de ce difficile problème doit être conduite.

Mesdames et messieurs les députés, le Gouvernement a conscience que la lutte entreprise pour protéger le milieu marin contre toutes les formes de pollution exige encore de longs

efforts, de longues recherches, qu'elle exige de la persévérance et de l'audace, qu'elle exige de savoir convaincre et négocier avec tous nos partenaires car, en la matière, l'effort individuel risque d'être vain.

Nos sociétés industrielles ont suffisamment montré dans le passé leur souplesse, leur aptitude à prendre en compte et à résoudre les problèmes que créait leur propre développement, leur aptitude à répondre aux aspirations ressenties par tous pour que nous puissions être convaincus que les progrès en ce domaine ne font que commencer. (*Applaudissements sur les bancs du groupe républicain, du rassemblement pour la République et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.*)

**M. le président.** La parole est à M. Achille-Fould.

**M. Aymar Achille-Fould.** Mesdames, messieurs, voici que s'ouvre enfin devant notre assemblée ce débat sur la mer que tant d'entre nous souhaitaient depuis si longtemps.

Nous sentions un intérêt de plus en plus grand de la population de notre pays pour cet immense problème.

Les deux ministres qui m'ont précédé à cette tribune ont fait le point, dans le cadre de leurs compétences respectives, des problèmes qui se posent à notre pays et ont exposé l'action du Gouvernement au stade de son développement actuel, dont M. le ministre de la culture et de l'environnement vient de noter qu'il ne faisait que commencer.

Comme l'a dit M. Fourcade, l'approche d'aujourd'hui ne peut être que d'une extrême modestie. Comment ne pas reconnaître, en effet, à quel point nous sommes encore démunis face à la mer et à la vocation maritime de la France, face à nos responsabilités si anciennes et qui se présentent cependant sous un jour si nouveau, tant pour combattre les dangers de la mer que pour en exploiter les richesses et faire respecter notre pavillon dans le cadre du nouvel ordre juridique national et international?

C'est à mon tour sous ces deux aspects des dangers à combattre et de l'immense patrimoine à exploiter que j'aborderai les problèmes de la mer, tout à la fois comme parlementaire d'un département côtier et comme président du G. I. C. A. M. A., le groupe interministériel de coordination de l'action en mer des administrations, dans le cadre de la mission qui vient de m'être confirmée par lettre du Premier ministre.

Il doit être clair pour chacun, au début de cet exposé, que le G. I. C. A. M. A., que je préside à la tête d'une équipe de hauts fonctionnaires, dont un seul à temps complet, n'est qu'un outil modeste lui aussi, une simple force de proposition destinée à étudier, sous l'autorité du Premier ministre et en étroite coopération avec le secrétariat général de la défense nationale, les problèmes maritimes qui se posent à la France au fur et à mesure des missions que le Premier ministre décide de lui confier.

Que l'on me permette d'ajouter que le fascinant intérêt que présente pour moi cette responsabilité est tout à la fois celui de l'ancien marin que je suis, naturellement attaché aux choses de la mer, et celui de l'homme politique libéré dans ce domaine des frontières partisanes. La mer n'est ni de droite ni de gauche, ni de la majorité ni de l'opposition.

**M. Jean Bastide.** L'exploitation qu'on se propose d'en faire n'est pas la même!

**M. Aymar Achille-Fould.** Elle est un grand dessein, une grande responsabilité, une grande espérance qui s'impose et s'imposera à tous, quel que soit le Gouvernement de la France.

La mer est un tout et face à l'ensemble des problèmes qu'elle implique, les tâches du G. I. C. A. M. A., telles qu'elles lui ont été confiées, s'orientent autour de deux axes : prévention et lutte contre la pollution ; voies et moyens pour notre pays d'assumer les responsabilités que lui confère la loi que nous avons votée sur la zone économique des 200 milles nautiques.

Première grande mission : prévenir et combattre la pollution.

Nous avons établi, M. d'Ornano l'a indiqué, en étroite coopération avec le ministre de la qualité de la vie, son prédécesseur, puis avec M. d'Ornano lui-même, le rapport que le Gouvernement s'était engagé à présenter à cette assemblée au cours de la présente session. M. le ministre de la culture et de l'environnement vient de tracer l'action du Gouvernement à ce sujet, à la suite des arbitrages rendus par M. le Premier ministre.

Je n'y reviendrai pas, sinon, d'une part, pour me réjouir des étapes parcourues et pour en remercier le Gouvernement, et, d'autre part, pour vous dire dans quelle direction le G.I.C.A.M.A. souhaite que l'on aille au-delà.

Voilà donc que l'autorité du préfet maritime est clairement définie en cas de sinistre. Il était, en effet, indispensable que ces difficiles problèmes de structure soient enfin abordés de plein front et résolus. Mais il ne suffit pas de combattre l'accident par les moyens du bord une fois qu'il s'est produit.

Les problèmes de toute nature, psychologiques, techniques, administratifs, financiers, puisque les dépenses s'élèveront bientôt à 110 millions de francs, et humains — je rappelle qu'il y a eu trois morts dans cette affaire — qu'a posés la catastrophe du *Boehlen* sont là pour nous rappeler à quel point nous sommes vulnérables, à quel point notre population réagit à ce genre de sinistre, à quel point face à la mer il faut être paré, comme disent les marins, à quel point « toujours l'inattendu arrive » comme l'écrivait André Maurois.

Pour l'information de l'Assemblée, j'ouvre ici une brève parenthèse. Je rappelle que, dans cette affaire du *Boehlen*, 600 tonnes de mazout ont été aujourd'hui pompées et qu'au prix de difficultés extrêmes l'espoir renaît de voir ce problème résolu dans le courant de l'été. Songez — vous qui avez eu connaissance de ce problème — à la qualité et aux efforts que ces travaux représentent pour les hommes et pour les organismes qui peinent en vue d'obtenir ces premiers résultats. Je suis sûr d'être le porte-parole de toute l'Assemblée en déclarant qu'ils doivent en être ici remerciés.

Il faut d'abord prévenir et, naturellement, se donner les moyens d'intervenir efficacement lorsque l'accident se produit.

A cet égard — et vous constaterez sur ce point quelques nuances entre mon propos et celui que vient de tenir M. le ministre de la culture et de l'environnement — nous avons proposé la constitution d'un organisme de chercheurs et de spécialistes qui, se tenant en permanence au courant, sur les plans technique, juridique et administratif, aux niveaux national et international, des méthodes les plus avancées pour prévenir et combattre ce genre de sinistre, développeraient la recherche et la technologie adaptées aux problèmes à résoudre.

Ces « pompiers de la pollution » délégueraient, en cas de sinistre, auprès de l'autorité locale chargée de la lutte un commando d'experts pour la conseiller dans tous les domaines de son action.

Il est bien clair, à mes yeux, qu'il importe, dans cette initiative, d'associer le secteur privé au secteur public. Cela pose naturellement un problème de moyens — dont le G. I. C. A. M. A. a traité dans son rapport — dans le cadre général des crédits à consacrer à la prévention et à la lutte contre la pollution.

Il nous paraît souhaitable que, le moment venu, notre pays sache se doter du budget nécessaire — je devrais dire : indispensable — à cette vaste entreprise.

Le Président de la République, en Bretagne — on l'a rappelé tout à l'heure — a préconisé sur ce thème la responsabilité conjointe des pays de l'Europe. Nous saluons cette initiative et sommes convaincus que, dans cette direction, il y a pour notre pays un exemple à donner.

Deuxième grand chapitre de la mission du G. I. C. A. M. A. : proposer les voies et moyens d'assumer nos responsabilités dans le cadre de la loi sur la zone économique des deux cents milles nautiques.

Je regrette que les coutumes de cette maison ne m'aient pas permis de monter à la tribune de l'Assemblée nationale le planisphère que je considérais en préparant cet exposé. Chacun d'entre vous, mes chers collègues, aurait pu mesurer à quel point se développait la zone géographique de la France autour de ces taches bleues d'un rayon de deux cents milles nautiques, couvrant onze millions de kilomètres carrés sur la surface du globe.

Imaginez ce que représente une tache de 200 milles nautiques autour de Tahiti, de Nouméa ou simplement du petit îlot de Clipperton !

Songez à ces richesses inexploitées ! Songez aux efforts à mettre en œuvre, aux espérances nouvelles pour ces populations et aux responsabilités de notre pays dans certaines de ces zones, où sa présence est contestée par d'autres grandes puissances.

M. Jean-Pierre Fourcade a décrit tous les aspects de la vocation maritime de notre pays avec leurs conséquences économiques et sociales. Je me contenterai d'y ajouter quelques commentaires concernant ce grand dessein offert à notre jeunesse et à l'avenir de notre peuple et les moyens de maîtriser notre destin face à ces vastes horizons.

Je constate d'abord qu'au-delà des frontières partisanes, comme je le disais tout à l'heure, c'est bien tout notre pays qui est sensible à son avenir maritime. Ce ne sont pas mes amis Frédéric Gabriel, président du groupe de la mer à l'Assemblée nationale, qui est composé de toutes les tendances politiques et a beaucoup travaillé, Joseph Yvon, président du groupe de la mer au Sénat, Joseph Martray, dont on connaît l'activité inlassable au Conseil économique et social, qui me contrediront, ni tous ceux qui représentent ici nos départements côtiers métropolitains ou d'outre-mer, ni tous ceux même de l'intérieur qui savent qu'en mer se joue notre avenir, ni vous, monsieur le président, qui avez tant fait que l'on pourrait croire que le Doubs est devenu un département maritime.

M. le président. Il y a Port-Lesney ! (Sourires.)

M. Aymar Achille-Fould. Je constate — ce qui n'a rien d'étonnant — que, face à de si vastes horizons, le premier rôle du G. I. C. A. M. A. me paraît être d'organiser le foisonnement.

Foisonnement des idées et des initiatives. Sous peine d'être trop long, je n'énumérerai pas ici tous les hommes — dont certains sont présents sur ces bancs ou dans les tribunes — tous les organismes qui se sentent une vocation à l'égard de la mer. Pourquoi faudrait-il donc empêcher ces vocations de s'exprimer ? Le rôle du G. I. C. A. M. A. est au contraire de rassembler ces volontés et de tenter d'en exprimer la synthèse. Ainsi avons-nous proposé que se constitue auprès de nous le comité des usagers de la mer, dont la première réunion se tiendra aussitôt après ce débat et qui, sans aucune formalité — c'est un simple club — rassemblera tous ceux dont l'ambition, la volonté, l'espérance ou l'intérêt se situent au bord de la mer, sur la mer, dans la mer ou sous la mer.

Foisonnement des responsabilités : vaste programme, comme disait le général de Gaulle en une autre occasion. Puis-je marquer ici, sans vouloir faire de mauvais esprit, que chacun des vingt-cinq ministères ou secrétariats d'Etat dont l'activité touche de près ou de loin à la mer est bien entendu pleinement d'accord sur la coordination de l'action pourvu que ce soit celle des autres ?

Il y a là une ample tâche de coordination à accomplir — sans doute m'a-t-elle été confiée à cause de mon mauvais caractère (Sourires) — dont nous avons défini quelques éléments dans les limites qui nous ont été fixées par le Premier ministre. Il n'échappera à personne qu'elle est nécessaire pour allier l'efficacité à l'économie des moyens.

Il ne peut et il ne doit y avoir compétition et surtout pas de querelle entre la marine nationale, les douanes, la marine marchande, le ministère de l'intérieur, etc. Dans le cadre de ses responsabilités propres, chacun de ces départements peut et doit accomplir pleinement son rôle, notre seule et modeste aspiration consistant à tenter de supprimer les cloisons étanches et à proposer la coordination des structures et des moyens. A

cet égard, comme en matière de pollution, la définition précise de l'autorité locale, telle qu'elle vient d'être donnée par M. le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, constituera un progrès essentiel.

Enfin, quant aux moyens, c'est-à-dire naturellement aux crédits, aux équipements et aux hommes, s'il y a foisonnement, il faut bien avouer que c'est plutôt celui des bonnes volontés que celui des masses budgétaires. Ce n'est pas un reproche, c'est la simple constatation qu'à ce problème nouveau et gigantesque il faut apporter des solutions nouvelles. La France n'assumera sa vocation maritime que si elle est déterminée à s'en donner les moyens.

Ainsi en viendrai-je à ma conclusion. Elle consistera en une réflexion et trois propositions.

La réflexion est la suivante :

Il paraît sans doute étrange — mais il n'est jamais trop tard — que nous nous apercevions seulement aujourd'hui qu'au plan politique — quelle ambition pour notre pays! — au plan économique — quel potentiel pour la métropole et nos départements et territoires d'outre-mer! — et au plan psychologique — quel dessein offert à notre jeunesse! — la mer donne une nouvelle dimension aux espérances et aux efforts de nos concitoyens.

Voici les trois propositions :

En premier lieu, au niveau de l'indispensable coordination contre vents et marées — le G. I. C. A. M. A. d'aujourd'hui n'étant dans mon esprit qu'un « moment » de l'évolution en cours — les structures qui pourraient être envisagées pour demain comme adaptées à la dimension des problèmes à résoudre seraient, pour coiffer l'ensemble sous l'autorité du Premier ministre, un comité interministériel de la mer, et, si l'on voulait aller au-delà — peut-être imprudemment — dans l'organigramme, pour préparer les décisions et veiller à leur application, une délégation à l'action en mer, une « Damer » par association d'idée avec notre Datar.

En deuxième lieu, au niveau financier, dès que la France, qui a aujourd'hui tant de problèmes à résoudre, pourra se doter des moyens nécessaires, devront intervenir la définition et la mise en œuvre d'un « plan Océan » qui chiffrera les crédits adaptés aux besoins de notre nouvelle vocation maritime et la chronologie de leur affectation.

En troisième lieu, au niveau de la concertation — j'en ai parlé tout à l'heure, et cette action-là est déjà engagée, parce que plus aisée — devra être constitué un comité des usagers de la mer, facteur de réflexion et d'innovation.

Monsieur le président, mes chers collègues, le général de Gaulle a dit : « La mer est un refuge et une source de productivité; elle constituera peut-être la sauvegarde de l'humanité ». (Applaudissements sur les bancs des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux, du rassemblement pour la République et du groupe républicain.)

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

M. Frédéric Gabriel. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, je pense que le débat va maintenant commencer.

Je veux tout d'abord rendre hommage à mon prédécesseur à cette tribune, M. Achille-Fould, qui, en sa qualité de président du G.I.C.A.M.A., a présenté un exposé introductif et gouvernemental, auquel on pouvait s'attendre. Pour ma part, en tant que président du groupe de la mer à l'Assemblée nationale, j'exposerai plus modestement et sans arrière-pensées certaines vues globales en interpellant, autant que faire se peut, la pensée du groupe avec toute l'objectivité nécessaire.

Depuis le début de la présente législature — c'est-à-dire depuis quatre ans — notre groupe, qui comprend près de cent cinquante parlementaires, s'est constamment adressé aux responsables politiques et à l'opinion de ce pays pour attirer leur attention sur le caractère fondamental et l'urgence des problèmes qui nous préoccupent.

Le G.I.C.A.M.A. a pu bénéficier de notre action. Notre groupe a, en même temps, la faiblesse de penser que la prise de conscience de l'opinion publique — largement informée par une presse, tant écrite que parlée, attentive et objective, ce dont je la remercie — est aussi le résultat de son effort, et de son effort de justice. Il est regrettable à cet égard qu'un certain nombre de députés directement concernés par ce débat n'aient pu intervenir comme ils le souhaitaient.

La crise, en effet, comme dans tous les pays du monde, impose des objectifs précis : réduire le chômage, lutter contre l'inflation, limiter le déficit du commerce extérieur et enrayer la dégradation du niveau de vie.

Il n'y a pas si longtemps, on considérait que l'explosion démographique ne permettrait plus à l'humanité de l'an 2000 de subvenir aux besoins élémentaires de la survie des hommes. Quelques savants tournaient parfois leurs regards vers les grands espaces.

Utopie que tout cela ! Car la lumière est enfin venue de la mer et de ses découvreurs.

Après de coûteuses recherches universelles, par des études sur l'alimentation du monde au moyen de protéines, assorties d'estimations et de chiffres — cela arrive et ne fait sourire personne — la mer, avec ses façades maritimes, ses produits biologiques et minéraux, son ensemble d'exploitations, va rejoindre l'utilisation complémentaire des nouvelles ressources d'énergie : énergie nucléaire, énergie thermique et hydraulique, énergie tirée des hydrocarbures, ainsi que de l'hydrogène enfin redécouvert.

Tous ces phénomènes technologiques, associés, accroissent nos légitimes espérances. Les appréhensions de nos contemporains figureront dans quelques décennies au rang des vieilles anxiétés, au gré des progrès et de la volonté des hommes, et nos angoisses humanitaires, reléguées au niveau des psychoses sans lendemain, disparaîtront.

Dans ce monde nouveau, si la France fait preuve d'audace dans la conservation et l'exploitation des sites, d'audace dans la conduite de sa politique, si elle fait preuve de réflexion dans l'invention, de réflexion sur notre capital humain et matériel, la France, dis-je, peut conserver son potentiel vital. Et ce sera peut-être le nouveau miracle français.

Alors que de tous côtés s'affichent dans notre monde les inquiétudes les plus sombres, on ose prétendre encore que, dans un proche avenir, il ne restera plus à notre pays que son agriculture, ses industries de transformation, et encore si elles ne sont pas laminées à l'avance ! Dans le même temps, la France risque de basculer dans un système d'ores et déjà périmé menant inéluctablement à l'effondrement économique et compromettant ainsi les véritables chances de progrès et de bonheur de notre peuple.

Sachons conserver, coûte que coûte, les atouts que nous offre notre position dans le monde en jouant, notamment, la carte des richesses océaniques, car l'océan — vous le savez — jouera un rôle primordial dans tous les domaines dès la prochaine décennie.

Nous devons nous y préparer par l'utilisation de nos ressources humaines et matérielles, par une production ouverte sur de nouveaux marchés dans ces perspectives prochaines, par l'indépendance de nos approvisionnements de toute nature, par la création d'un nouveau cadre de vie pour l'homme, notamment par sa participation solidaire, et par la priorité d'une stratégie à définir sans tarder, en préparant, s'il y a lieu, une rectification du Plan.

En France, jusqu'alors, la mer n'était pas considérée comme un thème électoraliste. La pollution, souci écologique, semble avoir révélé sa réalité à certains. Notre pays paraît maintenant se placer pragmatiquement dans cette remise en route de la vie politique « libéraliste » dans la perspective du mois de mars 1978. Ce débat, aujourd'hui capital, devient l'une des prémisses d'un grand dessein. Il est enfin ouvert. Il faut remercier ceux qui y ont contribué. En particulier, je tiens à rendre hommage à la clairvoyance du Premier ministre qui a permis cette concertation et qui n'a pas manqué, lors des premières

assises nationales de la mer, le 17 février, d'exprimer la conviction qu'il en mesurait parfaitement l'enjeu en affirmant devant le président de l'Assemblée nationale, les ministres présents et les 600 congressistes que « la mer commande l'emploi en France, les ressources énergétiques et la place de notre pays dans le monde ».

Même si l'action du groupe de la mer de l'Assemblée nationale n'était qu'un épisode — et ce ne sera pas le cas — elle montrerait cependant, une fois encore, que le Parlement ne peut pas être absent des grandes perspectives.

Une page de l'histoire de la planète se tourne sous nos yeux : que la France en soit le principal acteur !

Les efforts de conquête déployés jusqu'ici ne portaient que sur le tiers du globe. Les territoires marins — qui représentent 71 p. 100 de la surface terrestre — étaient récemment encore *res nullius* : ils n'appartenaient à personne. Les richesses considérables contenues dans leur masse, leur sol et leur sous-sol étaient presque ignorées.

Désormais, les ambitions des grandes puissances technologiques et des producteurs de matières premières, comme celles des pays en voie de développement, des Etats côtiers et même enclavés, vont se confronter. Le bien commun de l'humanité sera en cause.

Ainsi, le pétrole marin représente actuellement 20 p. 100 de la production mondiale. Demain les nodules polymétalliques seront exploités par tous. On peut estimer qu'il y a en réserve, dans le fond des océans, plus de 1 600 milliards de tonnes de nodules polymétalliques.

En ce moment même, les cent cinquante nations de la conférence de New York tentent d'élaborer un nouveau droit de la mer. Deux principes semblent devoir être acquis : les deux cents milles nautiques ; la lutte contre la pollution et, probablement, les sanctions.

Un nouveau contrat entre pays riches et pays en voie de développement devrait garantir aux uns et aux autres les conditions de leur avenir économique, compte tenu des réalités sociales, culturelles et industrielles, comme l'a proclamé récemment M. Edgar Faure. A cet égard, il faut éviter les épreuves de force et garantir, dans l'avenir, l'essentiel de nos propres intérêts.

Dans cette phase décisive, la France trahirait son rôle traditionnel si les termes de ce nouveau contrat économique social ne pouvaient aider à intégrer toutes les données relatives à une morale collective dont la finalité reste l'équilibre social et le bien-être de l'humanité.

La loi du monde ne peut plus être la loi strictement économique, assortie d'un système d'aides pour les pays les plus pauvres. De véritables contrats de progrès ou contrats de génération devront permettre d'organiser leur développement sans aliéner leur liberté. L'échec relatif de la conférence Nord-Sud, de ce point de vue, nous inquiète quelque peu.

C'est sur plus de onze millions de kilomètres carrés que s'exerce la souveraineté de la France. Notre pays dispose de cartes maîtresses ; encore faut-il que son jeu s'organise selon une stratégie qui fonde son aspiration à redevenir une grande nation maritime, apportant également son aide à la communauté universelle. Au surplus, c'est le Président de la République nanti de toutes ses responsabilités, qui le déclare lui-même. Il vient de le répéter à Houat, en Bretagne.

Nous pensons qu'une grande politique d'aménagement de l'espace littoral maritime et terrestre se devrait d'intégrer les activités sectorielles : la pêche, l'aquaculture, la ferme marine, la circulation maritime, la construction navale, l'armement naval, sans oublier, naturellement, l'exploitation industrielle des océans, c'est-à-dire le pétrole et le gaz *off shore* ; les phosphates marins — dont la valeur a quintuplé de 1973 à 1974 : deux milliards de devises à cette dernière date ; les nodules polymétalliques, dont le repérage, par d'autres, bat son plein dans le Pacifique, en grand secret ; les graviers et les granulats ; l'énergie thermique des mers, pour la mise au point de laquelle les Américains ont fait passer leurs investissements de 140 000 dollars en 1972 à 3 millions de dollars en 1975, par l'application du procédé français Georges-Claude ; l'utilisation, enfin, dans un proche avenir, de l'hydrogène marin.

Ainsi, toutes ces activités doivent s'inscrire dans le cadre d'une politique globale de l'emploi, de la formation des hommes, du développement régional et de l'autre mer. Il faut donc les préparer, ces marins, dont le courage n'est plus à dépendre, aux nouveaux métiers de la mer, prévoir les équipements nécessaires, programmer les investissements en fonction des réalités locales et nationales, aider les entreprises de technologie de pointe, etc.

Au surplus, tout cela répond maintenant à une aspiration nouvelle et profonde des Français. Le sursaut des premières assises de la mer en est le signe irréfutable. La littérature abonde maintenant sur ce sujet.

Or il n'existe en France aucun plan. Celui que nous avons proposé, lors de la discussion au Parlement du VII<sup>e</sup> Plan, a été refusé. Le mot « mer » ne figurait même pas dans le texte initial du plan actuellement en cours.

Il faut se rendre à l'évidence : la France, grande nation maritime, n'a pas eu encore jusqu'à ce jour de véritable politique globale de la mer. Pourquoi ? Parce qu'elle ne disposait sans doute pas d'une autorité politique responsable et volontaire. Si la situation se bloque, c'est que les solutions proposées ne reposent pas sur ces principes.

Les uns proposent un ministère de la mer. Cette intention provoque de la part des vingt-quatre ministères concernés une crispation bien compréhensible devant la menace de voir remodelées les attributions ministérielles qu'ils estiment avoir fait leurs preuves dans le passé.

Les autres suggèrent une coordination renforcée entre les administrations, une sorte de G. I. C. A. M. A. — groupe interministériel de coordination des actions en mer des administrations — à la nouvelle mode qui s'appellerait « Jamer », et qui développerait l'action des administrations sur la mer. Belle perspective, assez classique sans doute mais quelque peu dépourvue, à mon sens, de réalisme et d'audace, en revanche, de beaucoup trop d'exigences. Rien ne changerait, mais nous y sommes habitués (Sourires.)

Après avoir consulté les membres du groupe de la mer, j'estime pour ma part qu'aucune de ces solutions n'est en effet satisfaisante. Il appartient, au surplus, au Gouvernement d'imaginer une solution qui permette de prendre en compte les intérêts immédiats de deux millions de Françaises et de Français directement concernés et d'anticiper sur les énormes besoins de la collectivité nationale, alors que nos propres ressources, bien limitées en fait, s'amenuisent chaque jour davantage.

Pour ma part, devant l'impuissance apparente de l'Etat à embrasser la totalité des questions liées à l'océan, je propose la création d'un haut comité de la mer. Ce haut comité de la mer aurait pour mission de proposer au Gouvernement une politique globale de la mer et de définir les moyens à mettre en œuvre pour son application. Il serait consulté sur les problèmes fondamentaux. Il comprendrait des représentants des diverses activités économiques, des représentants des travailleurs, des représentants des ministères concernés, des représentants du crédit ainsi que des élus locaux et nationaux.

Dans une étape ultérieure, ce haut comité de la mer, à l'image de la conférence annuelle agricole, permettrait d'établir une liaison permanente avec les pouvoirs publics et d'assurer une réorientation de l'action en fonction des circonstances et de leur évolution. Sa consultation pourrait même devenir obligatoire dans certains cas.

Je vais maintenant aborder très rapidement quelques problèmes sectoriels qui seront plus largement évoqués par certains de mes collègues tout à l'heure.

C'est actuellement sur la pêche que pèse la menace la plus immédiate et la plus sensible ; c'est elle qui souffre le plus de certaines prétentions communautaires irrégulières.

La décision des Etats membres de la Communauté économique européenne d'étendre unilatéralement, de manière concertée, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1977, la zone économique à 200 milles, risque de menacer l'ensemble des secteurs de la pêche française qui ne pourra plus accéder aux zones réservées.

Les pêcheurs français, qui se placent au sixième rang pour leur capacité de pêche, seront donc conduits à exercer leur prospection dans des zones plus éloignées des côtes françaises. Les prises faites à proximité de nos côtes représentent environ 20 p. 100 du total, celles qui ont lieu au large de l'Amérique du Nord, 20 p. 100 également et celles pratiquées dans les zones de l'Europe du Nord-Ouest, 60 p. 100. On voit donc l'importance de nos propres secteurs lointains. Mais cela n'exclut pas les importations de poissons qui ont entraîné, ne l'oublions pas, 2 milliards de francs de déficit en 1976.

Des problèmes structurels vont donc rapidement se poser dans la mesure où il faudra reconverter des flottes conçues pour pêcher à quinze jours de nos ports et mal adaptées à la pêche côtière. Les principaux interlocuteurs de la Communauté seront, dans ce domaine, l'Irlande, la Norvège et les Etats-Unis.

La politique française devra suivre six orientations : premièrement, obtenir l'élaboration d'une politique communautaire de gestion des ressources s'appliquant à tous ceux qui pêchent dans les eaux de la Communauté ; deuxièmement, négocier l'accès à des zones relevant de pays tiers ; troisièmement, organiser le marché à partir de cours rémunérateurs et assainir le circuit par le développement d'une politique contractuelle intéressant armateurs, coopérateurs, transporteurs et utilisateurs ; quatrièmement, apporter des aides structurelles au matériel naval ainsi qu'aux industries à terre ; cinquièmement, prendre les mesures adaptées aux réalités humaines, économiques et locales ; sixièmement, mettre au point des financements incitant les industriels à adapter leur outil de production au marché étranger et au stockage.

Par ailleurs, l'attitude de l'Irlande nous inquiète. Il est d'une importance capitale que la Communauté prouve aussi sa crédibilité vis-à-vis des pays tiers et qu'elle fasse respecter ses décisions par tous ses membres. Mais, la seule chance de survie pour les pêcheurs français reste néanmoins la carte communautaire.

Pour nos possessions lointaines, comme Saint-Pierre-et-Miquelon, d'autres problèmes se posent. Actuellement, chacun s'emploie à maintenir pour ce petit département, qui ne vit que de la pêche — et même de la grande pêche — les droits imprescriptibles qui ont fait l'objet des accords d'Ottawa de 1972. Attendons les résultats des négociations.

Il est indispensable, en conséquence, de préserver la sécurité d'emploi et de retraite des marins pêcheurs, en redéfinissant leur statut, en mettant au point un régime de véritable solidarité et en préparant leur reconversion dans les professions liées au domaine maritime, comme celles de l'aquiculture, par exemple.

Permettez-moi de m'échapper un instant de notre univers hexagonal, pour vous citer un passage du document publié à l'occasion de la conférence technique de la F. A. O. à Kyoto, au mois de mai 1976.

« Presque tous les pays en voie de développement ont besoin d'accroître leur production alimentaire afin d'augmenter la ration protéocalorique de leurs populations. De plus en plus, on mesure l'importance de l'agriculture en tant qu'élément du développement rural et comme moyen de fournir une activité à ces populations, victimes du sous-emploi et du chômage... Dans les pays évolués, l'on constate une pénurie évidente de produits de la pêche de haute valeur. Il en résulte que l'aquiculture est également importante pour les pays évolués. »

Cette citation me conduit à deux réflexions :

La première, c'est que l'aquiculture répond à certaines caractéristiques des activités traditionnelles littorales : mi-pêche, mi-élevage.

La deuxième, c'est que l'aquiculture de l'hexagone et d'outre-mer, en mers tropicales, notamment, répond à un double impératif du Plan : créer ou maintenir des emplois et réduire le déficit de la balance commerciale. Les résultats obtenus par le Cnexo et l'I. S. T. P. M. laissent penser qu'une politique vigoureuse de préservation de l'espace et d'implantation de fermes aquicoles est possible.

En 1976, notre aquiculture a produit 86 tonnes de saumon, alors que l'approvisionnement extérieur nous avait coûté, en 1975, 240 millions de francs.

Créons des fermes marines ! Le Japon en possède déjà 3 000 en exploitation. Demain, peut-être pourrions-nous compter sur nos collectivités, si les pouvoirs publics s'y intéressent ! Je pense à Tahiti, à Mayotte, à Saint-Pierre-et-Miquelon, à la Guyane, aux Antilles et au marché français, qui est largement ouvert.

L'armement, dont les problèmes seront traités par mes collègues, peut, c'est indéniable, constituer un atout important dans une politique globale de la mer, notamment au chapitre exportation. Que le transport maritime soit à 100 p. 100 exportateur de services, c'est l'évidence même.

Plusieurs facteurs, cependant, sont très inquiétants pour l'avenir : la flotte mondiale a progressé de quelque 9,5 p. 100, alors que, dans le même temps, le volume des échanges maritimes mondiaux n'augmentait que de 7,5 p. 100.

Au début du mois de février, le tonnage mondial désarmé atteignait 59 millions de tonnes, l'annulation de commandes représentait 42 millions de tonnes. La France est encore relativement protégée puisque 2 p. 100 seulement de sa flotte maritime est désarmée, malgré ce mouvement dépressif. Mais la lutte est âpre, quant à la concurrence, en présence du surcroît spécifique d'exploitation et de la vente de ces services au prix international.

Deux remarques s'imposent cependant, l'une à propos des pavillons de complaisance, l'autre à propos des flottes de l'Est.

La croissance annuelle moyenne des pavillons de complaisance est devenue deux fois plus forte que celle de la flotte mondiale et la flotte pétrolière de complaisance, celle du Libéria étant particulièrement importante, représente un tiers de la flotte mondiale totale.

Qui y trouve-t-on ? Il y avait les Américains et les Grecs ; puis l'éventail s'est élargi : 40 p. 100 de la flotte allemande, suivie par les Italiens, les Hollandais, les Japonais et curieusement, enfin, les Russes. Ces derniers représentaient, en 1965, 15 p. 100 du tonnage global, ils passent en 1976 à 87 p. 100.

Les conditions d'exploitation sont, bien entendu, moins onéreuses que sous les pavillons traditionnels et les marins y sont souvent employés dans des conditions déplorables et pratiquement sans protection sociale.

Par ailleurs, la menace de dumping des pavillons de l'Est est extrêmement préoccupante. La concurrence des pavillons de complaisance est économique et s'appuie donc sur les lois du marché, tandis que celle des pavillons de l'Est est politique ; elle procède ouvertement d'une stratégie délibérée.

Tous les moyens sont bons aux pays de l'Est pour occuper une place disproportionnée à leur commerce maritime. C'est un phénomène international, économique et social assez scandaleux qu'à ma connaissance peu de nations osent invoquer lorsque les Soviétiques siègent, imperturbables, dans les conférences internationales.

C'est ainsi que dans le domaine des navires de croisière une quinzaine de transporteurs de troupes — un ou deux de plus chaque année — permettent au pavillon soviétique de défier toute concurrence. Notre flotte de croisière est en grand danger ; toutes les autres, y compris la flotte de pêche, le sont encore un peu plus.

Le déséquilibre des pavillons occidentaux existe également sur les trafics bilatéraux avec l'U. R. S. S., ce qui est particulièrement intolérable. Le carnet de commandes des navires de ligne s'élève à 155 bâtiments — c'est le premier rang mondial du moment : 9 p. 100 ; pour les seuls navires rouliers, les commandes soviétiques atteignent plus de 30 p. 100 du carnet mondial ; pour les porte-conteneurs, l'U. R. S. S. et la Pologne détiennent plus de 15 p. 100 du carnet mondial. Que veulent-ils en faire et qui les paie ? Nos achats forcés, peut-être ?

Il est à la fois regrettable et incompréhensible que, dans ces conditions, certains pays, dont la France, trouvent parfois un alibi facile dans la dénonciation des pavillons de complaisance mais ne s'attaquent pas à ce dangereux problème.

Ces deux questions — les pavillons de complaisance et l'impérialisme des flottes du Comécom — compte tenu de l'impératif absolu de développer les activités productrices de devises, imposent, d'une manière pressante, une réflexion au niveau des Neuf.

Elles commandent une action efficace : il faut éviter que le mouvement de confiscation du trafic maritime par les Soviétiques et leurs satellites ne se développe, ne s'amplifie et ne nous écrase, entraînant l'affaiblissement de nos industries connexes et la disparition des emplois.

Savez-vous qu'un paquebot soviétique assure d'ores et déjà la ligne Marseille—Dakar et que quatre navires de 16 000 tonnes doivent entrer en service bientôt ?

Les pays de la Communauté européenne doivent ratifier d'urgence la convention établissant le code de conduite des conférences maritimes de l'O. N. U. Il en est encore temps. Ce code prévoit, en effet, qu'entre deux pays, 80 p. 100 du trafic sont partagés à égalité entre leurs deux pavillons et que 20 p. 100 peuvent aller à des tiers. Or dix-neuf ratifications sur les vingt-quatre nécessaires ont déjà été enregistrées.

Pour ce qui est de la construction navale, la crise est grave, car elle est liée à la crise générale de l'économie mondiale. De plus, les conditions internes de production ne permettent pas d'affronter à égalité de chances une concurrence internationale particulièrement rude.

Le Japon, par exemple, pratique des prix inférieurs de 40 p. 100 aux prix européens. Pour les trois premiers trimestres de 1976, les chantiers japonais ont enregistré 85 p. 100 des commandes des pays de l'O. C. D. E. Il faudra bien parvenir, par une politique communautaire volontaire, à enrayer cette situation, que l'on retrouve en bien d'autres secteurs.

Je laisse à certains de mes collègues le soin de développer les aspects sociaux et économiques de la question. J'ajoute cependant, avant d'en terminer avec ce sujet, que la construction navale fait partie des activités littorales indispensables.

Il faut que l'on puisse instaurer une politique d'investissements, d'incitations, d'agressivité commerciale. C'est l'enjeu. L'échéance est prochaine. Qu'attendent les pouvoirs publics pour s'en préoccuper énergiquement ? Le regroupement tardif prévu des entreprises ne suffira pas.

Chaque navire acheté au Japon correspond à des milliers d'heures de travail en moins pour nos travailleurs. Est-il vraiment raisonnable de laisser attaquer notre production industrielle par des taux de dumping que rien ne vient compenser, si ce n'est nos réserves de dollars ?

**M. Edouard Schloesing.** Très bien !

**M. Frédéric Gabriel.** Le commerce international n'est plus désormais régi par la règle de la libre concurrence ; l'économie de marché a fait place depuis longtemps à l'économie de contrat. Grâce au poids politique de l'Europe, nous pouvons élaborer des règles contractuelles avec les pays tiers ; sinon, l'entreprise française, face à la concurrence de l'Est et au désordre du marché, aura le choix entre perdre des marchés, ou bien comprimer ses prix — et donc ses frais d'exploitation et ses charges de personnel, avec la tentation de recourir aux pavillons de complaisance — ou bien s'adresser aux chantiers hors Communauté.

La crise des chantiers nationaux commande des mesures globales. Le Gouvernement doit nous rassurer, si telle est la volonté supérieure de la rue de Rivoli, suprême gardienne des orthodoxies périmées. Que les bons apôtres ne viennent pas nous dire que nos armements peuvent supporter cette crise, en rappelant les profits du passé réalisés, bien entendu, sur le dos des travailleurs ! Qu'ils aillent, en toute confraternité, s'adresser d'abord aux Soviétiques.

Mais il est un domaine indissociable de l'exploitation industrielle des océans ; je veux parler de la protection de l'environnement.

Je n'énumérerai pas les dernières mesures prises par le Gouvernement. M. le ministre en a d'ailleurs abondamment parlé tout à l'heure.

Ces mesures sont un reflet raisonnable de la prise de conscience de ce problème important ; lorsque les pouvoirs publics s'y sont décidés, il était temps.

Les capacités de la mer sont énormes, mais ne les compromettons pas. Je relisais avec intérêt le récit du désastre de la marée noire d'Ekofisk. Pourquoi n'en parle-t-on plus ? Soyons donc attentifs, mais objectifs. Chassons aussi nos propres toxines. Soyez assurés que la conférence sur le droit de la mer abordera ces sujets avec confiance et détermination. Sachez aussi que la France, au niveau international, n'a pas attendu : elle a d'ores et déjà ratifié une quinzaine de conventions internationales.

Par une brève digression, je formulerai maintenant quelques observations.

On sait que, dans l'ombre des bureaux, se préparent les compromis ; mais la réaction politique semble être un obstacle aux projets les plus équilibrés.

Permettez-moi de citer deux exemples récents.

Vous savez que l'Irlande interdit à nos pêcheurs bretons de Douarnenez, de Concarneau, de Guilvinec de réaliser leurs captures au large de ses côtes. Le Gouvernement a été très ferme, et le secrétaire d'Etat aux transports, M. Marcel Cavaillé, a tenu bon. Pourquoi ne pas avoir montré la même fermeté à l'égard des Espagnols, seulement tolérés dans le golfe de Gascogne, ce qui nous aurait permis d'obtenir les compensations nécessaires ?

Deuxième exemple : lorsque le ministère de l'économie et des finances élabore, sans simulation, un nouveau texte sur la taxe professionnelle — dont la première « mouture » a failli nous conduire à de grands déboires — il oublie que le fisc exigera cette taxe, au port d'attache, des navires portant pavillon national, alors que les étrangers et les pavillons de complaisance seront exonérés.

**M. Gabriel de Poulpique.** Ce sera ruineux pour les Français !

**M. Frédéric Gabriel.** Si une pensée politique avait surgi des bureaux feutrés, il n'en aurait pas été autrement. Il fallait, coûte que coûte, faire un effort d'imagination pour contourner cet obstacle. Est-ce qu'un certain fiscalisme hibernatoire et bureaucratique pourra continuer à dominer les décisions ? Il semble actuellement que, seulement pour certains, la politique exhale un parfum soufre, mêlé à une délectation suicidaire. Mesdames, messieurs, le bon sens, c'est ce que doit exiger la nation !

**M. Gabriel de Poulpique.** C'est vrai !

**M. Frédéric Gabriel.** Enfin, si nous nous tournons vers notre outre-mer, nous sommes obligés de constater le retard causé par une certaine désinvolture au sujet de nos possessions lointaines.

Il serait paradoxal que nous nous abandonnions à une stratégie défaitiste, désapprouvée par le monde libre ; il ne faut pas s'accoutumer à un renoncement inadmissible qui compromettrait notre avenir économique, donc social. Tournez donc de temps en temps vos regards vers ces hommes et ces femmes. Vous serez encouragés par ceux à qui les dangers d'extermination ne font plus peur. Ainsi, pensez à nos courageux concitoyens mahorais.

Le vœu des populations qui nous sont attachées demande autre chose qu'un statut de circonstance, sans définition exacte de notre politique, en particulier de celle, essentielle, de la mer. Écartons ainsi, sans coup férir, la volonté de domination de certains pays autoritaires et puissants qui, par la force, s'arrogent, sans vergogne, de nouveaux droits. Le néo-colonialisme et le néo-militarisme associés constituent l'un des plus grands scandales de notre temps.

Enfin, soulignons-le au passage, il est indispensable que s'accroissent en conséquence nos missions en temps de paix, notamment celles de la marine nationale. Son rôle, en cas de crise, devient considérable. La mer, dit notre état-major, est le garant incontestable de notre défense.

Dans la mer, sur la mer, sous la mer notre rôle reste entier.

Pour cette grande mission, les parlementaires, interprètes de la volonté nationale, apportent pour la plupart leur concours dans un élan certain de solidarité nationale. Le Parlement français méprise les mépris !

La représentation nationale rejoint aussi le chef de l'Etat lorsqu'il s'agit de la défense de nos libertés, et c'est défendre les libertés que de les garantir contre la tendance à l'omnipotence de certains grands irresponsables introduits dans les mécanismes d'Etat.

Les Français, hostiles dans l'ensemble aux lourdeurs de la machine administrative, attendent, en la circonstance, l'efficacité et la volonté bien affirmée de servir les intérêts supérieurs de notre pays.

Une grande tâche nous attend. Aussi, messieurs les membres du Gouvernement, vous pouvez compter sur nous pour soutenir la solution la mieux adaptée, qui me paraît être, en l'occurrence, la création d'un haut comité de la mer, que nous vous proposons de constituer, avec la plus large représentativité technique, sociale, économique et même politique. Vous pouvez être assurés que nous resterons vigilants pour que la réalisation en soit fermement poursuivie.

Loyalement nous soutenons naturellement les efforts du moment, mais nous gardons les yeux bien ouverts. La mer recèle la survie de l'humanité; elle sera le grand recours pour une nation comme la nôtre, qui a la chance considérable d'être dotée de fenêtres sur tous les océans. Notre pays exploitera, pour le bien de tous les hommes, ces prodigieuses et inestimables ressources.

C'est à la France et à son Gouvernement qu'incombe le devoir moral essentiel de mener courageusement à bien cette grande mission nationale. Oui, c'est à la France et à son Gouvernement de jouer ce rôle.

Demain, mesdames, messieurs, la France devra « habiter » la mer.

Pour conclure, nous devons une fois de plus citer le général de Gaulle, qui, dès le 25 janvier 1969, déclarait: « La mer a été de tout temps et avant tout un élément de communication. Maintenant, la mer est également un élément de subsistance, aussi bien par ses réserves d'eau que par ses possibilités de production animale et végétale, par la mise en œuvre de ce qu'elle contient et de ce qu'elle recouvre, comme le pétrole et les minerais, et par ce qu'elle recèle comme sources d'énergie. Plus que jamais, la mer est l'objet de la compétition internationale. L'activité des hommes se tournera de plus en plus vers la recherche et vers l'exploitation de la mer et, naturellement, les ambitions des Etats chercheront à dominer les mers pour en contrôler la sécurité et les ressources. »

C'est ainsi, mesdames, messieurs, que déjà s'exprimait le général de Gaulle. (*Applaudissements sur les bancs du groupe républicain, du rassemblement pour la République et des réformateurs, des centristes, et des démocrates sociaux.*)

**M. le président.** La parole est à M. Duroméa.

**M. André Duroméa.** Monsieur le président, messieurs les ministres, ce débat sur les problèmes de la mer était attendu depuis longtemps.

Dans un pays comme le nôtre, qui comporte 3 000 kilomètres de côtes, la politique maritime revêt une très grande importance.

Il est donc bon de faire le point de la politique menée jusqu'alors dans tous ces domaines — marine marchande, pêches maritimes, pollution et aussi construction et réparation navales — dont la situation est de plus en plus préoccupante.

Depuis la fin de 1974, une crise profonde, générale et durable ébranle fortement les structures du capitalisme mondial.

Il en est résulté une forte récession de la production, une flambée inflationniste effrénée et une dégradation accélérée de la consommation.

On constate aujourd'hui qu'aucun pays capitaliste, aucune branche d'activité ne sont épargnés par la tempête.

Parmi ces branches, le commerce maritime international a été spécialement touché.

De 1974 à 1975, le tonnage mondial des deux principales catégories de marchandises transportées, pétrole et grands vrac, a diminué de 20 p. 100.

De ce fait, les ports se sont rapidement encombrés de navires en attente de cargaison et les fjords de Norvège sont devenus d'immenses garages pour bâtiments sans emploi.

On comprend dès lors que toutes les activités participant de près ou de loin au commerce maritime international se soient trouvées entraînées dans la tourmente.

Tel a été le cas de la réparation navale que sa spécificité rend extrêmement sensible aux moindres fluctuations du commerce maritime.

La réduction du nombre de navires en exploitation a entraîné une baisse correspondante de l'activité des ateliers de réparation maritime.

Il s'y est ajouté un facteur aggravant. La raréfaction de la demande de transport ayant exacerbé la concurrence, les armateurs ont pratiqué des tarifs de dumping en sacrifiant trop souvent les normes de sécurité d'exploitation, surtout pour les bâtiments battant pavillon de complaisance; cela veut dire que les visites d'entretien ont été réduites au strict minimum. A cela s'ajoute, du reste, la concurrence entre les chantiers eux-mêmes.

Pour des raisons faciles à comprendre, la situation ne pouvait se présenter de la même manière pour la construction navale, les relations de cette dernière avec les armateurs étant fondamentalement différentes.

Si, en effet, le réparateur procède à des interventions urgentes, son rythme de travail s'inscrit dans le court ou le très court terme.

En revanche, et parce que la livraison d'un navire moderne intervient de deux à quatre ans après la commande, la construction navale est installée dans le moyen terme.

Par ailleurs, si réparer un bateau répond à un souci de conservation, la commande d'un bateau constitue un acte spéculatif très aléatoire. Le risque n'est, en effet, pas mince — vu le coût d'un pétrolier ou d'un méthanier — et il se trouve souvent transféré de l'armateur au fournisseur.

C'est donc par ce biais que la crise a d'abord frappé la construction navale.

Selon les spécialistes, entre le milieu de 1974 et le printemps de 1976, et pour les seuls pétroliers, les annulations de commandes ont représenté 50 millions de tonneaux de jauge brute, soit l'équivalent du sixième du tonnage de la flotte pétrolière en service au début de 1976.

Le niveau des commandes nouvelles enregistrées en 1975 s'est effondré pour n'atteindre maintenant que 51 millions de tonnes, ce qui représente à peine 40 p. 100 de la production d'une année, ainsi que l'indique *Le journal de la marine marchande*.

La situation est donc extrêmement sérieuse, d'autant que la crise du monde capitaliste est loin de s'apaiser et qu'il serait illusoire d'espérer que le commerce maritime international pourra retrouver une nouvelle vigueur à échéance proche.

Dans ce contexte, quelle est la place de la France ?

Il ne faut pas rechercher les causes de la crise de la réparation et de la construction navales françaises uniquement dans la situation mondiale.

Malgré une progression importante du tonnage de la flotte française, la France est passée du septième au neuvième rang dans le monde.

Le tonnage mondial a progressé plus vite que celui de la France et le rapport du tonnage français au tonnage mondial est ainsi tombé de 3,70 p. 100 à 3,14 p. 100.

Le pavillon français n'assure encore que le tiers de nos importations et le quart de nos exportations.

Si le tonnage général de la flotte française a augmenté, le nombre des navires diminue et l'insuffisance est criante pour les petits navires destinés au cabotage national et international.

Si l'on ajoute à cela le vieillissement de notre flotte de pêche, on constate qu'il y a là autant de raisons qui aggravent les difficultés de la construction et de la réparation navales.

Que la flotte marchande française soit en mesure de garantir l'indépendance de nos approvisionnements et de nos exportations, cela est nécessaire.

Pour avoir négligé depuis quinze ans ce grand devoir national, le pouvoir a manqué à sa mission et a ainsi contribué à la persistance du déficit chronique de la balance des paiements.

Par ailleurs, s'il n'existe pas de statistique publique donnant un classement mondial de la réparation navale, les informations dont on dispose montrent que le numéro un de la réparation navale et de la construction est sans conteste le Japon.

Au moins seize ports y sont équipés de formes égales ou supérieures à 200 000 tonnes.

La France, elle, ne peut faire état que de trois ports aussi bien équipés : Marseille, Brest, Saint-Nazaire.

Or, avec trois façades maritimes, sur l'Océan Atlantique, sur la Méditerranée et sur la mer du Nord, la France, irriguée par les courants d'échanges les plus actifs du monde, dispose d'une situation privilégiée qui devrait lui assurer une prépondérance incontestée pour la réparation navale en Europe.

Or les chantiers rencontrent des difficultés, et, à Brest, par exemple, 500 000 heures ont été chômées en dix-huit mois dans la réparation navale.

Les plans de charge sont bas dans le secteur de la construction, mais, au 1<sup>er</sup> juillet 1976, sur quatre-vingt-sept navires construits pour des armateurs français, quarante-quatre — soit plus de 50 p. 100 — l'ont été dans des chantiers étrangers.

De même que la V<sup>e</sup> République s'est longtemps désintéressée de la marine marchande, elle a négligé cette autre activité fortement génératrice de devises que constitue la réparation navale.

Le réveil est tardif. Ainsi, au Havre, rien n'a été entrepris dans le domaine des formes de radoub depuis cinquante ans et l'on exploite encore une cale sèche datant de 1864.

En outre, on attend toujours la décision de construire le centre moderne de réparation navale dont le port a le plus grand besoin.

La responsabilité du pouvoir est, ici, totale puisqu'il a pris en charge la direction de nos grands ports, assurant par ce biais le financement des investissements publics sans lesquels la réparation navale ne peut opérer.

De tradition constante, la construction navale française a toujours figuré dans le peloton de tête international sans pour autant prétendre à une suprématie quelconque.

Depuis 1960, si la hiérarchie des pays constructeurs a subi de profondes modifications, la France a tiré son épingle du jeu : elle s'est installée au cinquième rang et s'y maintient depuis une dizaine d'années.

Mais, à y regarder de près, l'appréciation mérite un correctif, car il n'y a pas forcément identité dans l'évolution du classement hiérarchique et dans celle de la part nationale dans la production mondiale.

Ainsi de 5,4 p. 100 en 1960, la part de la France est tombée à 3,5 p. 100.

De 1955 à 1975, le nombre des chantiers français construisant des navires de fort et moyen tonnage est passé de seize à huit ; pendant ce temps, le Japon voyait les siens passer de vingt-cinq à cinquante et un.

Ainsi, quelques années suffirent à éliminer les entreprises les plus faibles. Il n'y eut que deux fausses notes dans les prévisions du Gouvernement : la résistance et la victoire des travailleurs, notamment de ceux de La Seyne-sur-Mer.

Mais les grands desseins du regroupement des grands et moyens chantiers navals subsistent toujours. La puissance publique persiste à soutenir que la constitution de deux grands groupes serait seule de nature à sauver la construction navale française.

Pour l'instant, cinq grands groupes existent. Ces groupes monopolisent la totalité des livraisons de navires de commerce.

Viennent ensuite deux firmes moins importantes bien que leurs effectifs se situent entre mille et deux mille salariés. Il s'agit des Ateliers et chantiers réunis du Havre et de La Rochelle-Pallice, ainsi que des Constructions mécaniques de Normandie.

Leur production porte essentiellement sur la construction de navires de pêche, de remorqueurs, de ravitailleurs *off-shore*, de drague, de bateaux-pompes ou de petits bâtiments de combat.

Pour ce qui est de la réparation navale, le groupe Terrin, de Marseille, domine nettement la profession avec 5 200 travailleurs. Or ce groupe connaîtrait actuellement des difficultés financières importantes.

Viennent ensuite les Ateliers français de l'Ouest, qui comptent 1 500 travailleurs.

Cette restructuration, cette concentration a été orientée et imposée par l'Etat. Le Livre blanc de 1959 en est la preuve.

Les grands de la construction navale avaient ainsi satisfaction. Non seulement l'Etat facilitait l'expansion de leur domaine, mais il parlait leur langage : productivité, réduction des effectifs, profits. Et, surtout, il ouvrait la porte à un régime de faveur pour les crédits nécessaires aux investissements.

Mais des milliers d'emplois ont été perdus pour les travailleurs. Et cette voie de la concentration avec de nouvelles réductions d'effectifs est toujours celle qui est suivie par le Gouvernement.

N'est-ce pas M. Cavaillé qui déclarait lui-même « qu'il ne faut plus que 20 000 travailleurs dans la construction navale », ce qui suppose le licenciement de 6 000 à 7 000 travailleurs ?

On peut donc se demander si le Gouvernement ne tente pas de répéter dans la construction et la réparation navales l'opération qu'il a menée pour la sidérurgie.

Mais cela ne se passera pas sans bruit. Les travailleurs, que ni le pouvoir ni les patrons n'ont jamais consultés, sont décidés à faire entendre leur voix ; la semaine prochaine, les ouvriers, cadres et ingénieurs de la construction et de la réparation navales cesseront le travail sur les chantiers de la Loire-Atlantique, du Havre, de Dunkerque et des Alpes-Maritimes, pour défendre leur emploi et leur profession menacés.

Leur détermination est grande de ne laisser ni le patronat ni le Gouvernement saborder le potentiel existant.

La construction et la réparation navales ont toujours bénéficié d'une aide publique importante, mais celle-ci a toujours été jugée insuffisante.

Les autorités de la Communauté économique européenne ont, certes, tenu à faire disparaître les aides publiques, mais la crise, durement ressentie dans les pays occidentaux, a fait refluer ces pratiques.

Ainsi, le Gouvernement des Pays-Bas étudie les mesures à prendre pour limiter les effets de la crise.

Le cabinet britannique fait pression sur les armateurs en vue de réserver aux entreprises nationales les commandes nouvelles de navires.

La République fédérale d'Allemagne s'est toujours faite le défenseur du libre jeu de la concurrence à Bruxelles, mais les Länder côtiers pratiquent une politique de soutien.

En France, le contrat professionnel du 6 août 1968, qui ne concernait que les grands chantiers navals, a confirmé le caractère discriminatoire de la politique du Gouvernement, l'une des contreparties ayant été l'interdiction d'augmenter les effectifs existant au 31 décembre 1967.

Il faut bien voir que l'habileté de l'Etat a consisté à aider une partie seulement de la production pour rendre plus crédible un financement de caractère protectionniste. En revanche, prisonnière du traité de Rome, la France a dû diminuer le taux de l'aide spécifique pour supprimer celle-ci en 1975.

Malgré la réduction des effectifs, la productivité des travailleurs des cinq grands chantiers a augmenté de façon parfois impressionnante — plus de 38 p. 100 — et non seulement grâce à la modernisation des équipements.

L'aggravation de l'intensité du travail s'est parallèlement traduite — et ce n'est pas un hasard — par une augmentation du nombre des accidents de travail et leur taux de gravité.

Les entreprises ayant bénéficié de ces mesures se trouvent à nouveau devant des difficultés qui, comme hier, leur font souhaiter une aide de l'Etat et une restructuration accompagnée de licenciements ou plutôt, pour respecter la terminologie habituelle, de « réduction » ou de « compression des effectifs ».

Ce sont donc les travailleurs qui font essentiellement les frais de la crise dans la construction et la réparation navales.

Les difficultés que connaissent certaines entreprises ne doivent du reste pas servir de prétexte à noircir le tableau à souhait.

Ainsi, le total des recettes nettes, T. V. A. exclue, des cinq grands chantiers s'est accru de 125 p. 100 de 1971 à 1975. En francs constants, la progression est encore de l'ordre de 50 p. 100 en quatre ans ce qui est loin d'être négligeable. Par contre, le rapport des frais de personnel sur les recettes nettes a diminué dans tous les grands chantiers, spécialement à partir de 1972.

De même, la pression fiscale est dérisoire et varie de 1 à 5 ou 6 p. 100.

En outre, la construction navale, principalement les grands chantiers, a largement profité des largesses de l'Etat en crédits publics.

L'exemple des Chantiers de l'Atlantique suffit à en bien comprendre le mécanisme. De 1967 à 1972, 107 millions ont été prêtés à ces chantiers. Les emprunts n'étant pas indexés, le remboursement de la charge annuelle s'est allégé avec l'inflation, alors que la productivité des investissements reste constante.

Dans ces conditions, les nouvelles alarmantes de la situation de la construction et de la réparation navales en France nous inquiètent beaucoup, surtout pour l'intérêt national et pour celui des travailleurs concernés.

On voit en outre certains dirigeants de la profession se livrer actuellement à quelques petites manœuvres pour obtenir une aide accrue.

Ainsi, la direction de tel chantier du Havre, consultée par la République démocratique allemande, pour des travaux de construction et de réparation navales, déclare ne pas vouloir travailler pour la R. D. A., ce qui est singulier à l'égard d'un pays reconnu par la France; mais elle ajoute que construire pour la R. D. A. entraînerait une perte de 20 à 30 p. 100.

Cet argument « économique » n'est-il pas significatif d'une volonté de la profession d'obtenir des aides supplémentaires de l'Etat pour se trouver, dit-elle, sur un pied d'égalité avec les concurrents ?

Mais ces propositions de la R. D. A. intéressent les travailleurs car le plan de charge de l'entreprise est très bas et des mesures de licenciement sont envisagées pour l'automne.

La crise de la construction navale pèse donc uniquement sur l'emploi des travailleurs, sur l'intérêt de la France.

La France, cinquième puissance mondiale pour son industrie et son commerce, n'est qu'au neuvième rang pour sa flotte de commerce. Il y aurait donc beaucoup à faire.

C'est pourquoi nous ne pouvons accepter la diminution de 30 p. 100 du niveau de production prévu par le VII<sup>e</sup> Plan, de même que la prétendue nécessité de fondre les chantiers navals français en de puissants groupes.

Nous n'admettons pas qu'aux chantiers nantais de Dubigeon-Normandie près de 500 licenciements soient programmés.

C'est pourquoi nous sommes aux côtés des travailleurs de la construction et de la réparation navales pour la préservation de l'outil de travail et sa modernisation.

Avec eux, nous nous élevons contre les licenciements et exigeons avec fermeté la garantie de l'emploi, en même temps que l'amélioration des conditions de travail, d'hygiène et de sécurité.

Nous sommes à leurs côtés pour demander au Gouvernement de prendre, en s'appuyant sur les sociétés nationales de navigation, les mesures indispensables pour mettre la flotte de commerce au niveau des besoins de notre pays et aussi d'aider la pêche artisanale, ainsi que les petits et moyens chantiers pour assurer le développement de la construction des navires de pêche.

Nous appuyons leur demande de retour aux quarante heures sans perte de salaires, la retraite à cinquante-sept ans en raison de la pénibilité du travail, le respect et l'extension des libertés syndicales.

Nous demandons, avec les travailleurs, des négociations en vue de l'élaboration d'une convention collective nationale de la métallurgie assurant la satisfaction de leurs revendications.

Demain, l'application du programme commun de gouvernement permettra de mettre en application une autre politique tendant au maintien et à l'extension de l'activité des chantiers navals français dans le cadre plus général de l'assainissement de la situation de l'emploi, du commerce extérieur et de la reconquête de l'indépendance nationale.

C'est ce que les travailleurs comprennent mieux chaque jour. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

**M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des transports.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, chargé des transports.

**M. Marcel Cavaillé, secrétaire d'Etat.** Monsieur Duroméa, vous m'avez prêté généreusement un propos selon lequel il ne fallait, à mon avis, que 20 000 travailleurs dans la construction navale.

J'aimerais que vous me donniez — informant ainsi l'Assemblée — la référence précise de cette déclaration, et si possible avant la fin de ce débat, afin que nous puissions en discuter.

**M. André Duroméa.** D'accord.

**M. le président.** La parole est à M. Guerneur.

**M. Guy Guerneur.** Pourquoi un débat sur la mer ? Pourquoi si tard ? Ces questions, les parlementaires peuvent se les poser aujourd'hui.

« La France est un peuple de terriens, avec obstination, presque avec excès », disait Claude Farrère, propos qui a été rappelé il y a quelque temps par M. Cavaillé. C'est un peuple qui tourne le dos à la mer.

Certes, nous avons une marine, et nous le savons bien, nous qui vivons sur le littoral, une marine pour protéger le pays, pendant un temps pour conquérir des positions extérieures, et

pour commercer. Mais nous ne sommes pas intéressés à la mer en tant qu'élément de contribution au développement économique ou d'accès à certaines ressources.

L'opinion publique, d'ailleurs, est indifférente ; depuis que le danger de guerre s'est estompé, on ne s'intéresse plus à la marine. La solitude des marins et de la population littorale est perceptible. Récemment encore, les problèmes de la mer n'intéressaient personne et étaient considérés comme marginaux et réservés à des spécialistes.

Au niveau du Gouvernement et des administrations, la coordination laisse à désirer, bien que quelques progrès — peu importants toutefois — aient été constatés récemment.

En matière maritime, il y a des politiques sectorielles, mais pas de vue globale, pas de politique à long terme. Le VII<sup>e</sup> Plan ne comporte pas de plan Océan ; le droit maritime est négligé. L'opinion publique a d'ailleurs découvert l'existence du droit international lorsque s'est tenue la conférence internationale du droit de la mer ; jusqu'à cette époque, elle ne s'intéressait que fort peu aux relations maritimes internationales.

Si un enseignement agricole important est dispensé, l'enseignement maritime, en dehors de celui qui permet d'assurer le transport et la conduite des navires, est inexistant.

Il en était ainsi depuis des décennies. Et, brutalement, un coup de tonnerre retentit dans ce ciel serein, dans cette indifférence : ce fut, en 1974, la brutale prise de conscience de la pénurie, des limites de l'exploitation de la mer.

Les pays en voie de développement revendiquent un nouveau territoire, celui de la mer qui borde leurs côtes, même s'ils n'ont pas les moyens de l'exploiter, ni l'espoir de les posséder prochainement. Ils ont le sentiment que, grâce à la mer, ils se mettent d'une certaine manière à égalité avec les pays développés, ces pays industrialisés qui devront de plus en plus passer par eux pour assurer leur propre développement.

Notre collègue Gabriel <sup>2</sup> appelé un propos que le général de Gaulle avait tenu le 25 janvier 1969 à l'École de guerre. Le chef de l'Etat avait alors perçu que les problèmes de la mer conduiraient aux heurts des nations et que, peut-être, la lutte serait plus âpre pour l'exploitation de la mer qu'elle ne l'avait même été pour la conquête des possessions coloniales.

L'affrontement se poursuit aujourd'hui, canalisé pour l'instant dans la conférence internationale de New York à laquelle vous et moi, monsieur le ministre, nous participerons ce mois-ci.

Ce débat a pour enjeu la politique maritime de la France. Le problème d'une politique de la mer a été soulevé non par nous mais par ceux qui ont perçu avant nous — peut-être parce qu'ils en ont davantage besoin — que le domaine maritime, ce nouveau continent, était indispensable à l'avenir de l'humanité.

L'opinion a donc souhaité ce débat ainsi que les parlementaires qui en sont la seule expression reconnue.

Pourquoi un tel débat ?

S'agit-il de combler un creux de session en attendant que nous soit soumis un texte plus intéressant qui mobilisera l'opinion publique et fera la « une » des journaux ? S'agit-il d'apaiser quelques parlementaires du littoral, soit qu'ils aient mauvais caractère, soit qu'ils estiment nécessaire de défendre une population quelque peu délaissée ?

S'il en était ainsi, à quoi bon le lustre qui l'a précédé ?

En réalité, ce débat revêt une grande importance. Il a pour objet d'informer les Français pour appeler leur attention vers la mer, de mettre l'opinion publique en face d'un monde nouveau, de poser les problèmes en termes de politique nationale, de politique européenne et de relations internationales, de dégager une volonté commune de la représentation populaire, de provoquer peut-être — et l'éventualité en a été évoquée — une réforme des structures administratives, voire gouvernementales ; mais assurément, il vise aussi à tracer les orientations d'une politique française de la mer, cohérente, concertée, à long terme.

Dans ce débat, je parle au nom du groupe du rassemblement pour la République où je suis chargé des affaires maritimes. Je m'exprime donc en accord avec l'ensemble de nos propositions pour une société plus libre, plus juste, plus responsable.

Face aux risques qui naîtront de l'exploitation d'un nouveau continent, mais aussi devant les chances qui s'offrent, quelle est notre ambition pour les temps qui viennent ?

Notre groupe avance trois préoccupations : sauvegarder l'indépendance nationale, renforcer le développement économique, servir la population littorale.

La sauvegarde de l'indépendance nationale doit inspirer l'action diplomatique de la France à Bruxelles et à New York.

A Bruxelles, il nous faut impérativement défendre notre accès à la matière première vivante. Deux décisions importantes ont donc été prises concernant la pêche : d'une part, création d'une zone de deux cents milles ; d'autre part, création par les neuf États membres de la Communauté économique européenne d'une mer commune.

Ces deux décisions présentent un intérêt, mais aussi un danger.

L'intérêt, c'est l'exclusion des prédateurs, de ceux qui, avec des navires très puissants, très sophistiqués, « ratissaient » le fond de la mer : de Douarnez à Lorient, on sait bien qu'il est inutile de passer derrière un navire-usine russe, convoyé de son armée de chalutiers, derrière les navires polonais ou ceux des Allemands de l'Est.

Ces marins venaient dans les eaux européennes rafter rapidement, massivement, le stock commun des nations européennes, alors que les nôtres allaient rarement pêcher dans les eaux territoriales soviétiques.

La décision de porter à deux cents milles la zone économique a donc été bonne, mais elle présente aussi des dangers. Nous les avons entrevus et quelques-uns d'entre nous sont allés vous les exposer, monsieur le ministre, en vous demandant d'y veiller particulièrement : c'est que nous risquons l'éviction de nos zones traditionnelles du fait des Britanniques qui, soit directement, soit en poussant d'autres devant eux, semblent s'orienter vers le système des bandes côtières et refusent celui des quotas. Si, par des moyens juridiques, des tracasseries ou des contrôles dissuasifs, ils repoussaient, de gré ou de force, les marins français vers les zones côtières, ce serait naturellement pour ces derniers une véritable catastrophe.

Nous faisons partie d'une Europe confédérale, pour le meilleur et pour le pire. Il ne faut pas que certains nous prennent le meilleur et nous laissent le pire. Le traité de Rome doit donc être appliqué. Une négociation qui sera capitale s'engage le 27 juin et le Gouvernement français, nous le savons, est décidé à faire ce qu'il faudra. Mais je voudrais que l'on sache à Paris, à Bruxelles et au Luxembourg que le Parlement, tout au moins le rassemblement pour la République, apporte dans cette affaire son soutien le plus total au Gouvernement pour qu'il défende nos marins-pêcheurs avec une extrême fermeté.

**M. Marcel Hoffer.** Très bien !

**M. Guy Guerneur.** Il nous faut garantir notre indépendance alimentaire pour rétablir la balance de notre commerce extérieur dont le solde négatif nous fait perdre près de deux milliards de francs chaque année.

**M. Pierre Mauger,** ce soir, traitera ce problème plus en détail. Mais je tenais à apporter solennellement notre soutien au Gouvernement, et à le faire savoir, avant l'ouverture de cette négociation importante.

A New York, nous serons confrontés à d'autres problèmes. Il nous faudra défendre notre accès aux richesses minérales. Notre approvisionnement dans ce domaine dépend, pour 50 à 60 p. 100, de l'étranger. Selon certains, le niveau de notre dépendance sera de 70 p. 100 en 1985. Nous devons tout faire pour réduire ce pourcentage. C'est une question d'indépendance nationale.

Nous aurons aussi à affronter les autres pays sur le problème de l'exploitation des nodules polymétalliques. Il nous faut obtenir le droit de participer à cette exploitation et refuser le

monopole américain dans cette affaire. Nous savons que les Etats-Unis bénéficient d'une avance technologique, mais il importe, dans le cadre de cette négociation globale, de faire valoir nos droits en la matière. Il ne serait pas convenable que quelques groupes, même multinationaux, sous la direction des Etats-Unis, monopolisent l'exploitation de ce qui pourra être demain une richesse considérable.

Il faut que nous gardions le droit de passage dans les détroits. L'extension des eaux territoriales à douze milles a intégré dans celles-ci plus de cent détroits que devront emprunter nos navires de commerce et de guerre. Si certains de ces détroits nous étaient interdits, nos pétroliers lourds — mais aussi ceux d'autres nations qui sont nos partenaires — seraient obligés de contourner des continents, brûlant du fuel en pure perte. On supporterait alors en frais de transport des charges supplémentaires qui aggraveraient encore notre déficit commercial dû à la facture pétrolière.

Ce libre passage est également très important pour nos navires de guerre, y compris pour nos sous-marins, car la possibilité de se rendre rapidement sur les lieux où un conflit pourrait se produire est un élément de dissuasion fondamental.

Protéger nos côtes, c'est aussi défendre notre indépendance nationale.

Nous disposons d'une force de contrôle qui est actuellement dispersée. Je citerai d'abord la marine nationale. A cet égard, je regrette qu'un membre du Gouvernement représentant le département de la défense n'ait pu assister à notre débat d'aujourd'hui. Ainsi, certains éléments essentiels de la politique de la mer ne seront pas perçus. Bien sûr, monsieur le ministre de l'équipement, vous rapporterez nos propos à M. le ministre de la défense. Voilà, en tout cas, qui souligne une nouvelle fois la nécessité d'une coordination.

Je citerai ensuite les douanes — mais M. le ministre de l'économie et des finances n'est pas là lui non plus — la gendarmerie, les ponts et chaussées dont vous êtes le patron, monsieur le ministre de l'équipement. Il convient de mentionner encore la marine marchande — et je suis heureux de constater votre présence, monsieur le secrétaire d'Etat aux transports — mais j'en oublie certainement.

**M. Frédéric Gabriel.** Le ministère de l'industrie !

**M. Guy Guerneur.** Compte tenu des missions nouvelles à accomplir, il est nécessaire de renforcer la défense de nos côtes.

Ces missions nouvelles, quelles sont-elles ?

Il s'agit de : la protection de notre zone économique qui s'étend sur plus de 10 millions de kilomètres carrés avec nos départements d'outre-mer ; la protection de nos pêcheurs, et nous avons vu récemment que le problème se posait dans les eaux dites britanniques ; l'assistance à la pêche hauturière, et nous souhaiterions qu'un navire pût apporter une aide médicale en même temps qu'une assistance technique à la pêche au germon qui intéresse 250 navires de chez nous ; la lutte contre les pollueurs dont nous parlerons tout à l'heure ; la protection des îles artificielles, qu'elles servent à la recherche pétrolière, comme aujourd'hui, ou qu'elles présentent un caractère militaire comme ce sera le cas demain ; la protection de nos réserves, car les Espagnols, par exemple, en viennent à draguer les fonds dans le golfe de Gascogne et certains de nos marins ne craignent pas de dire que les filets utilisés ont des mailles si petites que même la mer ne passe pas à travers et qu'il reste ensuite peu de chose pour les gens de chez nous : là aussi, il faudrait qu'une flotte vint apporter à nos marins un soutien psychologique et la certitude que leurs droits sont défendus. On a parlé de la création de garde-côtes. Je ne ferai pas ici de proposition. C'est une affaire technique, et je me borne à poser le problème.

Il est nécessaire de renforcer nos moyens navals pour protéger la mer et nos intérêts maritimes : accès aux ressources, défense de la souveraineté nationale.

Mais la politique de la mer doit aussi viser à renforcer le potentiel économique et à faciliter l'exploitation des richesses maritimes.

Il faut d'abord assurer la prospérité de la pêche. La situation actuelle, vous la connaissez bien ; nous vous l'avons souvent décrite. En fait, la pêche va affronter une crise de pénurie alors qu'elle n'est pas encore sortie d'une crise de surproduction et de déséquilibre des marchés. Nous sommes dans une période où deux crises interfèrent. Celle dont nous allons peut-être sortir était due à la chute des prix des poissons, à la multiplication par quatre ou cinq du prix de gas-oil, à l'augmentation du coût d'entretien des navires, au déséquilibre des comptes d'exploitation, à la vente de chalutiers et au dépôt de bilan de certains armateurs.

Des remèdes ont certes été proposés. Lors de sa venue à Concarneau, M. Jacques Chirac, alors Premier ministre, nous avait apporté une aide d'un montant total de 1 200 millions de francs : 600 millions en subventions et 600 millions en prêts. Le concours du F. I. O. M., l'octroi de prêts du F. D. E. S., l'intervention du C. I. A. S. I. et une fermeté nouvelle des instances de Bruxelles ont pu être enregistrés. Mais tout cela n'a pas permis le redressement de la pêche. Nous avons étalé la voie d'eau, nous ne l'avons pas obturée, ne permettant pas ainsi une navigation en sécurité.

Certes, le prix du poisson est en hausse depuis quelques mois, mais le prix du gasoil a de nouveau augmenté. Aussi la situation n'est-elle pas meilleure qu'au début de 1976.

Monsieur le ministre de l'équipement, vous nous avez annoncé qu'une somme de 50 millions de francs était prévue au titre de l'aide au carburant. Mais son montant est inférieur à celui de l'année dernière, qui était de 100 millions de francs. Or ce n'est pas le moment de diminuer l'effort entrepris. Nous pensons que, d'une manière ou d'une autre, à la faveur d'un collectif ou d'un virement de crédit, l'aide au carburant doit être portée à un niveau tel que la charge supportée pour la pêche ne soit pas plus lourde que l'année dernière. C'est une condition capitale pour que les armements et les marins soient à même d'affronter la crise avec succès.

Le marché reste anarchique. Les prêts du F. D. E. S. doivent être remboursés. Les amortissements ne sont pas possibles parce que la durée des prêts n'a pas varié alors que les navires coûtent plus cher. Les importations sauvages continuent et celles qui sont justifiées interviennent souvent d'une façon inopportune. Comment a-t-on pu importer à Saint-Guénolé un camion de maquereaux en pleine crise de la pêche artisanale ? Peut-être, à la limite, est-ce de la provocation ? Si les pêcheurs ne se sont pas comportés plus violemment, c'est parce que ce sont des gens responsables.

Aidons les pêcheurs à passer le cap et à affronter la crise qui vient. Pour cela, je le répète, il faut consentir une aide supplémentaire de gasoil et promouvoir des réformes de structures. Je demande que le F. E. O. G. A. s'intéresse à la pêche au moins autant qu'il s'intéresse au tabac et que des aides nationales prennent le relais les aides communautaires si celles-ci ne sont pas suffisantes.

Que sont devenus ces 220 millions d'unités de compte qui devaient aider à la restructuration de la flotte et à la réalisation d'une nouvelle flotte artisanale ?

Je voudrais que l'on prenne des dispositions pour assainir le marché et que les douanes et les services spécialisés n'aient pas peur de dresser des barrières sanitaires à nos frontières. Il est, par ailleurs, scandaleux que soit accepté, sur le marché, un poisson auquel il aura suffi de transiter par le Danemark pour recevoir une étiquette communautaire.

Que l'on renforce l'action du fonds d'intervention outre-mer. A cet égard, monsieur le ministre, vous avez eu la bonté d'indiquer que le conseil d'administration du F. I. O. M. se réunirait prochainement pour étudier le problème du remboursement du prêt du F. D. E. S. Je souhaite qu'il prenne des dispositions positives.

Je souhaite aussi, parce que c'est une question de morale, qu'au lieu de détruire le poisson lorsqu'il est trop abondant, on le retire du marché pour le donner soit aux pays sous-développés, soit à des communautés à vocation sociale. C'est un simple devoir d'humanité.

Je crois donc que, même si les prix du poisson sont en hausse, ils ne pourront pas dépasser ceux des autres aliments à base de protéines : le poisson ne sera pas vendu plus cher que la viande. Par conséquent, il ne faut pas attendre des

prix qu'ils règlent tous les problèmes qui se posent à nous en raison de la diminution des captures. Il faut savoir — et c'est le problème de fond — que si la pêche n'est pas aidée constamment et structurellement, elle ne pourra pas continuer de vivre sur nos côtes parce qu'un fait nouveau est intervenu, avec la réduction des captures : on en connaît les conséquences : la perte d'emploi, la baisse de l'activité économique, le départ des marins, la réduction irréversible de la population littorale. Dans certaines régions comme la mienné, à la fois rurale et maritime, si l'on ne fait rien de plus on risque de voir une sorte de désertification maritime s'ajouter à la désertification rurale que nous connaissons déjà.

Des mesures sont donc indispensables.

Il faut évincer les étrangers, coordonner l'exploitation des fonds, gérer rationnellement les stocks, interdire la pêche pour la transformation en farine. Le temps de la « prise au tas » est fini. L'Europe détient un capital dont elle ne doit pas consommer que le revenu. Il faut financer la recherche de nouveaux fonds et conclure des accords de coopération avec d'autres pays, hors de la Communauté économique européenne.

Les prises ont atteint 64 millions de tonnes en 1963 et 65,7 millions en 1973, ce qui montre qu'elles plafonnent. Mais, dans l'Atlantique Nord, 11,2 millions de tonnes de poisson ont été pêchées et 4 millions de tonnes dans l'Atlantique Nord-Ouest. Nous savons donc que, sur le plateau de la Patagonie et dans le nord-ouest de l'océan Indien, il y a des zones qui ne sont pas prospectées. Je demande que le Gouvernement aide la recherche de nouvelles zones de pêches et la découverte de nouveaux gisements et stocks.

Il faut aussi développer l'aquiculture dont la production s'élève à 5 millions de tonnes, chiffre qu'on doit comparer aux 75 millions de tonnes pêchées. L'importance de la « prise au tas » par rapport à la culture est encore trop grande ; il faut accroître cette dernière qui ouvre une voie aux marins.

En fait, la France doit être mise en état de participer à l'exploitation des fonds marins. Ici se posent alors des problèmes qui ne sont plus ceux de la matière vivante, mais ceux des minéraux et d'abord du pétrole.

Il ne faut pas relâcher notre effort en ce qui concerne le pétrole off shore. Dans le monde, 18 p. 100 du pétrole est tiré maintenant du fond de la mer, et l'on pense que cette proportion croîtra considérablement. L'institut national du pétrole américain estime que l'on pourra bientôt exploiter le pétrole par 3 000 mètres de fond. Ce sont des centaines de milliards de tonnes que représentent les gisements, et l'on en aurait déjà découvert 20 milliards de tonnes au fond de la mer. Il y a là, pour nous, un champ d'action à ne pas négliger. Il nous appartient d'être présents dans la chasse au permis, mais aussi dans la recherche à l'intérieur de nos 200 milles et ailleurs.

J'ai déjà parlé des nodules polymétalliques. Je crois que l'on a inscrit 25 millions de francs dans le budget de 1976 et un peu plus dans celui de 1977. Si nous voulons être dans la cou, il est nécessaire que nous fassions davantage pour favoriser la recherche et la localisation.

S'agissant de l'uranium, ce n'est pas tirer des plans sur la comète que d'affirmer que l'uranium peut être extrait de l'eau de mer à un prix de revient compétitif. On annonce le chiffre de 50 dollars par livre : cela nous mettrait en mesure de répondre à tous nos besoins et, donc, d'assurer notre indépendance d'approvisionnement.

Les Russes, dit-on, ont déjà créé une usine sur le bord de la Caspienne et exploitent l'uranium de la mer avec un certain succès. Je crois qu'il y a là une voie à suivre.

Le problème du calcaire nous concerne tout particulièrement, nous Bretons, puisque nous avons un piège à calcaire en face de nos côtes. Il doit être exploité et permettre la création d'une industrie du ciment.

Le dessalement de l'eau de mer offre des perspectives très intéressantes. Sait-on qu'en vingt ans la consommation d'eau doublera sans doute et que l'on espère voir passer le prix de revient du mètre cube de 3,50 F à 50 centimes ? Si nous parvenons à ce résultat, c'est un marché qui s'ouvrira, pour notre technologie et notre ingénierie, dans les pays sub-tropicaux, dans ceux du Moyen-Orient en particulier.

Il nous faut aussi, comme l'ont montré plusieurs de mes collègues, assurer le développement de notre flotte marchande et de notre construction navale.

Pour la flotte marchande, la France occupe le neuvième rang dans le monde alors que, pour le commerce extérieur, elle est au quatrième rang. Ce sont donc les autres pays qui assurent le transport de notre commerce extérieur.

Cette situation, bien connue, dans laquelle nous perdons de l'argent, met notre commerce extérieur en difficulté, nous prive d'une certaine activité sur les côtes et donc d'emplois. Il est donc indispensable non seulement de suivre, mais surtout de renforcer le plan de cinq ans. Il serait déjà réalisé à 60 p. 100 et les crédits d'investissement auraient déjà été engagés dans une proportion de 40 p. 100. Je ne l'ignore pas, mais il faut aller plus vite.

Notre pays doit disposer d'une marine marchande correspondant aux besoins de son commerce extérieur. Il y va de notre indépendance mais aussi de notre activité économique et de l'emploi.

M. Jacques Guinebretière. Très bien !

M. Guy Guerneur. Mon collègue Maurice Cornotte parlera ce soir de la construction navale et des ports maritimes. La construction navale, qui réalise six milliards de chiffre d'affaires et occupe 30 000 salariés, mérite bien de retenir l'attention de l'Assemblée nationale et du Gouvernement.

Certes, des efforts sont également entrepris dans ce domaine. Nous savons que le gouvernement français a tenté de s'opposer à la concurrence sauvage exercée par le Japon, où vous êtes rendu, monsieur le ministre, pour que nous puissions nous tirer d'affaire. Chaque fois que le Gouvernement prendra des dispositions dans ce sens, il aura derrière lui notre groupe parlementaire et notre mouvement.

Peut-être conviendrait-il également d'orienter la construction navale dans d'autres directions. Si la construction des pétroliers géants venait à être interrompue pour une raison ou pour une autre — par exemple, à cause d'une difficulté de passage dans certains détroits — il nous serait possible de nous reconverter dans la construction d'îles artificielles, pour y installer des centrales nucléaires notamment. Celles-ci ne poseraient plus alors les problèmes que nous connaissons puisque les îles pourraient être ancrées où l'on veut en pleine mer.

Un autre domaine est négligé, sinon négligeable, parce qu'il relève du tourisme et donc des distractions, sur lesquels certains pays ont bâti des fortunes, je veux parler de la flotte de plaisance. A mon avis, celle-ci offre une chance à notre pays. En effet, pour les habitants des autres pays, la France est en train de devenir une nation de marins. Nous gagnons les courses internationales, ce qui peut avoir des répercussions économiques considérables.

Mais nos chantiers de construction sont dispersés sur la côte. Cet élément d'aménagement du territoire me paraît capital. Il faudrait encourager davantage la concentration des entreprises pour normaliser les unités et réduire leur nombre, diminuer les prix de revient et concurrencer sur ce plan les Américains, les Hollandais et les Anglais. Vous seriez assurément aidés et encouragés par la population de ma région.

Nous considérons la protection de la mer comme un objectif fondamental. Lorsque je lis à l'arrière d'une voiture : « sauvez la mer », je me sens de cœur avec la personne qui la conduit.

La mer est, en effet, parvenue à un stade où c'est bien de sauvetage qu'il s'agit.

En matière de lutte contre la pollution, c'est notre groupe parlementaire qui a pris l'initiative, voici quelque mois, de formuler des propositions en « accrochant » des amendements au premier texte qui passait. Nous avons demandé que l'Etat se dote de moyens juridiques et l'Assemblée comme le Sénat nous ont suivis.

M. Achille-Fould vient de nous rappeler que le préfet du département peut agir rapidement. Cela a été démontré dans l'affaire du *Boehlen*. Il faut nous féliciter d'avoir été prudents et d'avoir ainsi prévenu le danger. Mais d'autres mesures n'ont pas été

acceptées. Nous avons, certes, entendu affirmer que l'Etat est en train de se doter de certains moyens de lutte contre la pollution, mais cela est sans aucune mesure avec le risque que nous courons.

Depuis que nous avons déposé ces propositions, il y a eu l'affaire de l'*Urquiola* avec son chargement de cinquante mille tonnes de pétrole et celle du *Bochlen* dont on pompe actuellement la cargaison pour la brûler. Un autre *Olympic Bravery* peut se briser demain sur nos côtes.

Je sais que les navires sont compartimentés, que 50 000 tonnes représentent la quantité maximale qu'un pétrolier pourrait libérer sur les côtes. Mais 50 000 tonnes à la pointe du Raz, sur la plage de La Baule ou à l'embouchure de la Loire, c'est tout de même quelque chose, et cela mérite de mettre sur pied une armature administrative, voire politique, et surtout financière !

Je n'ai pas trouvé — je le regrette, monsieur le ministre — d'éléments qui, sur le plan financier et budgétaire, correspondent aux engagements pris par le Gouvernement de déposer devant nous un rapport avant le 31 décembre 1976.

En ce qui concerne la protection des zones sensibles, nous avons raison de demander qu'il soit interdit aux navires pétroliers de s'approcher à moins de douze milles des côtes.

En effet, on ne navigue pas avec un pétrolier lourd dans le raz de Sein ou sur la chaussée de Sein comme on se déplace avec une automobile sur l'autoroute du Sud. C'est un navire qui fait ce qu'il veut, qui part quand il veut, qui n'est jamais contrôlé et qui navigue sous la seule responsabilité de son capitaine.

Si je devais aller de Paris à Toulouse avec un avion qui ne serait pas plus large que cette tribune, je devrais déposer un plan de vol, avoir une radio, changer de fréquence, obéir aux contrôleurs aériens. En revanche, si, avec un diplôme dans ma poche, je partais avec un pétrolier de 250 000 ou 500 000 tonnes, je n'aurais rien à demander : je partirais quand je voudrais, j'irais où je voudrais. Cela n'est plus tolérable.

Et lorsqu'on nous dit que les Français sont menacés de mesures de rétorsion, je réponds que l'Afrique du Sud a déjà pris la décision d'interdire à moins de vingt milles de ses côtes le passage des pétroliers et qu'à ma connaissance aucune mesure de rétorsion n'a été prise.

Il faut donc faire quelque chose à cet égard, et si l'on doit saisir l'occasion de la conférence internationale du droit de la mer, eh bien ! monsieur le ministre, il faut le faire.

**M. Xavier Hamelin.** Très bien !

**M. Guy Guerneur.** Je voudrais enfin dire quelques mots de l'avenir des hommes, qui est, en fait, celui des familles et des travailleurs.

Le danger, c'est la pêche en recul, ce sont les emplois en baisse, c'est la marine marchande en baisse, s'il n'y est pas remédié par un effort suffisant de l'aménagement du territoire.

J'ai évoqué tout à l'heure la désertification des zones rurales et maritimes. Elle n'est pas encore intervenue mais le danger existe. La côte ne doit pas être réservée aux touristes. Nous ne voulons pas être une réserve d'Indiens pour les travailleurs des autres régions de France. Il y a un choix à faire : ou bien se résigner à voir cette population se « convertir », comme on dit, soit s'en aller ou disparaître ; ou bien maintenir la population sur place.

Il peut être tentant de comptabiliser le coût d'une aide permanente à la pêche, à la construction navale, à l'exploitation du littoral, à la décentralisation industrielle. Mais on ne comptabilise jamais la peine des hommes ni le coût de la conversion.

Nous savons quelles difficultés ont causées les conversions du bassin du Nord et du Pas-de-Calais ou de la Lorraine, qui étaient nécessaires parce qu'elles dépendaient, par exemple, du changement dans les matières énergétiques et nous savons que l'on n'est pas toujours gagnant en choisissant la voie qui, économiquement, paraît être la meilleure.

Je demande que le Gouvernement prenne le parti d'aider les populations du littoral, qui dépendent des éléments économiques dont j'ai parlé, et non pas de leur apprendre à faire autre chose à quoi elles ne sont pas préparées, tout au moins en une génération.

Il est par conséquent nécessaire d'avoir une politique maritime à long terme. Il faut conjurer le danger, en assurant l'aménagement du territoire et l'emploi.

Pour cela, on doit employer les moyens indispensables, et établir un véritable plan de rénovation maritime qui touche à tous les éléments que je viens d'évoquer.

L'Etat doit signer des contrats avec les régions et les groupes de régions, pour mettre cette politique maritime en œuvre.

Il faut créer un commissaire à la rénovation maritime, à l'image du commissaire à la rénovation rurale, qui puisse, sous sa propre autorité et sous le contrôle du pouvoir politique, mettre en œuvre tous les éléments nécessaires pour aboutir à la réalisation des propositions que j'ai faites.

Il faut prévoir des aides à l'installation des jeunes. Je ne vois pas pourquoi les jeunes marins ne bénéficieraient pas de prêts comparables aux prêts accordés aux jeunes agriculteurs, pourquoi l'on ne prêterait pas de l'argent à bas taux d'intérêt pour l'achat d'un navire comme on accorde des prêts à bas taux d'intérêt pour la construction d'une étable.

Le crédit maritime mutuel, qui est la banque du littoral et que nous avons réformé ici même il y a deux ans, doit obtenir ce que le crédit mutuel ou le crédit agricole ont obtenu pour remplir leur mission, c'est-à-dire des avantages fiscaux qui permettent de consentir des prêts à un taux qui soit significatif pour ceux qui veulent travailler, pour ceux qui veulent se lancer soit dans la pêche, soit dans une activité maritime.

**M. le président.** Monsieur Guerneur, veuillez conclure.

**M. Guy Guerneur.** Je termine, monsieur le président. Je vous remercie de m'accorder encore quelques instants.

Il faut aussi imaginer, toujours par analogie avec ce qui s'est passé dans l'agriculture — qui a vingt ans d'avance sur les activités maritimes — une indemnité viagère de départ.

Le marin qui arrive à un certain âge ne doit pas être contraint d'aller chaluter par force huit ou neuf dans des régions où l'on se demande même comme l'on peut envoyer un chrétien. Lorsque l'I. V. D. a été accordée et que personne ne peut reprendre directement le navire, il faut éviter de recourir à la solution de facilité qui consiste à le vendre, à le brader à l'étranger, pour le voir ensuite revenir nous concurrencer. Il faut créer pour les affaires maritimes une sorte de S. A. F. E. R., qui rachèterait ces navires, les gérerait et les revendrait ensuite à des patrons qui pourraient les acheter avec l'aide du crédit maritime. C'est cela qu'il faut faire pour permettre le renouvellement de la flotte.

Lorsqu'on aura dit un mot de la formation — qui est, à l'heure actuelle, insuffisante — lorsqu'on aura compris qu'il faut former les hommes, non pas leur donner une spécialité pour trente ans, mais leur apprendre à s'adapter, à changer de métier si les conditions évoluent, alors on aura introduit un élément de progrès dans le domaine maritime.

Enfin, il faut renforcer la protection sociale.

Certes, la protection sociale française est l'une des meilleures du monde, mais des améliorations doivent être apportées dans le domaine des licenciements. Il faut aussi imposer aux autres nations européennes une protection sociale égale à la nôtre, de manière que la concurrence, sur ce plan, ne joue pas contre nous.

Monsieur le ministre, monsieur le président, mes chers collègues, excusez-moi d'avoir dépassé quelque peu le temps de parole qui m'était imparti.

Ce débat a été organisé pour informer l'opinion. Nous faisons des propositions. C'est le Gouvernement qui a les cartes en main.

Je ne reprendrai pas la proposition de création d'un ministère de la mer, mais je crois qu'une réflexion est devenue indispensable — ce débat n'en est que l'esquisse — et elle doit avoir deux objectifs : le dépôt d'une loi d'orientation maritime et la définition d'une charte des affaires maritimes.

Si, pour atteindre ces buts, était constituée une commission nationale des affaires maritimes à laquelle seraient associés les parlementaires, les professionnels, les fonctionnaires et le Gouvernement, notre débat aurait augmenté les chances des marins, celles des populations du littoral, les chances des hommes. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, du groupe républicain et des réformateurs, des centristes et des démocrates sociaux.)*

**M. le président.** La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 3 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Ce soir, à vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Fixation de l'ordre du jour ;

Suite du débat sur une déclaration du Gouvernement sur les problèmes de la mer.

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-neuf heures dix.)*

*Le Directeur du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale,  
JACQUES RAYMOND TEMIN.*

**(Le compte rendu intégral de la 2<sup>e</sup> séance de ce jour sera distribué ultérieurement.)**

