

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

7^e Législature

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

(77^e SEANCE)

COMPTE RENDU INTEGRAL

1^{re} Séance du Lundi 9 Novembre 1981.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. GUY DUCOLONÉ

1. — Loi de finances pour 1982 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3389).

Mer.

M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Duroméa, rapporteur pour avis de la commission de la production.

M. Le Penec, ministre de la mer.

MM. Barthe,
Christian Bonnet,
Jean Lacombe,
Mauger,
Poignant,
François d'Harcourt,
Lengagne,
Lauriol,
Albert Pen.

M. le ministre.

M. le président.

Réponses de M. le ministre aux questions de :

MM. Peuziat, Beaufils, Kléber Haye, Dupilet, Mme Chaigneau,
M. Gaston Flosse.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption (p. 3404).

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption (p. 3404).

M. le président.

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

2. — Ordre du jour (p. 3405).

PRÉSIDENTE DE M. GUY DUCOLONE,
vice-président.

La séance est ouverte à neuf heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1982 (DEUXIÈME PARTIE)
Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1982 (n°s 450, 470).

MER

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère de la mer.

Je rappelle qu'après les exposés des rapporteurs et les interventions d'ordre général, la discussion se poursuivra par les questions transmises par les groupes et les réponses du Gouvernement.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Monsieur le ministre de la mer, mes chers collègues, c'est avec une certaine solennité et en tout cas avec une grande satisfaction que je vous présente un budget spécifiquement destiné aux hommes et aux choses de la mer.

Pour l'histoire, je rappelle que le premier ministère de la marine fut créé par Louis XIV en 1669, avec Colbert comme titulaire.

Depuis 1958, les affaires maritimes ont dépendu de l'autorité du ministre chargé des transports. La spécificité des problèmes maritimes est ainsi désormais consacrée et reconnue. Voilà qui peut nous faire espérer la mise en œuvre d'une politique des océans, d'une politique de transport maritime, d'une politique portuaire, d'une politique des pêches et de ses industries, mieux définies, plus volontaires et plus dynamiques, au service de l'économie française et de son développement.

Mes chers collègues, le projet de budget pour 1982 marque un réel redressement, avec près de 6 000 millions de francs de crédits de paiement, soit une augmentation de 30 p. 100, ramenée à 14 p. 100 si l'on tient compte du dernier collectif à la loi de finances pour 1981. C'est important, et il faut s'en féliciter car ce budget se veut annonciateur d'une politique maritime nouvelle et originale.

Puisque le temps à cette tribune m'est mesuré, je ne reprendrai pas toutes les actions qui relèvent du budget qui nous est soumis et me contenterai de n'en soulever que quelques-unes.

Vous avez, monsieur le ministre — et c'est une innovation intéressante — décidé la création d'un fonds d'intervention et d'action maritime intéressant, le F. I. A. M., que vous avez doté, dès la première année, de 5 millions de francs de crédits de paiement, avec une ouverture de programmes de 10 millions de francs.

Vous est-il d'ores et déjà possible de nous faire connaître avec assez de précision quel type de projets pourront dès 1982 bénéficier des financements de ce F. I. A. M. ? Pour notre part, nous souhaiterions donner l'impulsion nécessaire à des initiatives prises dans le domaine culturel par la voie d'associations représentatives de ces réseaux spécifiques que constituent les marins, tous les marins, et leur environnement familial et social.

Nous ne devrions pas, par exemple, laisser dépérir la communication radiophonique assurée aujourd'hui grâce au concours de Radio France internationale et animée par l'ANTELIM, l'association nationale pour les télécommunications du littoral et de la mer.

Un mot en ce qui concerne la société nationale de sauvetage en mer pour regretter la stagnation de ses crédits. Il faut faire pour cette société plus, et vite.

S'agissant de la compagnie nationale maritime, nous aimerions qu'elle soit le fer de lance d'une politique nationale des transports maritimes plus ardente et plus efficace.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Le Gouvernement, en lui confiant cette mission, a par ailleurs le devoir de l'encourager et de l'aider.

Quant à la construction navale française, nous la savons rudement touchée par la crise mondiale. Toutefois, il nous semble que la situation s'améliore. Quoi qu'il en soit, il importe de noter que les aides allouées par l'Etat sont importantes : 1 600 millions de francs pour 1982. Cependant, nous pensons que ces aides doivent être davantage modulées afin que nos chantiers et ateliers navals de construction et de réparation se dotent d'outillages plus modernes et de techniques plus performantes, capables d'affronter avec plus de chance de succès la concurrence compétitive de pays comme le Japon et la Corée.

L'Etat ne saurait pas, d'autre part, ne pas encourager dans ce domaine de la construction navale la recherche et l'innovation. Seriez-vous en mesure, monsieur le ministre, de nous dire aujourd'hui quelles sont dans ce secteur de l'économie navale la volonté et les intentions du Gouvernement ?

Venons-en maintenant au trafic trans-Manche. Le créneau recouvert par ce trafic est plein d'intérêt. Il ne peut et ne doit laisser le pavillon français indifférent ou réservé, quand on sait que les deux tiers des capacités de transport en service sur le trans-Manche sont assurés par des armements britanniques, dont les navires sont en général plus jeunes et plus performants que les nôtres. Pareille situation, désavantageuse pour l'économie de la France, est inacceptable.

Tous les partenaires français concernés, au premier rang desquels les marins, sont inquiets et sollicitent du Gouvernement des mesures d'urgence de proposition et d'intervention foncièrement efficaces et engageantes pour l'avenir. Une des mesures de redressement possibles, monsieur le ministre, pourrait consister à mettre en place une ou plusieurs sociétés d'économie mixte, régionales ou interrégionales, en raison des problèmes de spécificité et de territorialité que pose le trafic trans-Manche. La régionalisation pourrait alors, dans ce domaine, devenir une réalité au service des économies régionales.

Un autre élément d'intérêt pour les économies régionales, c'est le cabotage, à propos duquel vous auriez pris des engagements.

Je voudrais maintenant mettre l'accent sur deux points difficiles de ce budget de 1982 : les ports et les pensions. Mais avant de vous faire part à ce sujet des inquiétudes et de l'insatisfaction de la commission des finances, je me dois de souligner l'effort global considérable accompli en faveur des affaires maritimes depuis ces derniers mois. Ainsi, l'effort fait au bénéfice des pêches maritimes, pleinement justifié, est assez exemplaire et particulièrement significatif. Cet effort était nécessaire et il faudra le poursuivre encore pendant longtemps pour réussir à réduire le déficit de notre balance commerciale évalué en 1980 à plus de 3,5 milliards de francs.

Les crédits d'investissement qui sont consentis aux ports maritimes par ce projet de budget pour 1982, bien qu'importants pour certains établissements portuaires, sont cependant globalement en diminution de 15 p. 100 par rapport aux dotations de 1981. C'est inquiétant, monsieur le ministre, quand on sait que les trafics maritimes détournés sur les ports étrangers et notamment belges, néerlandais et italiens coûtent à la France chaque année plus de 1,5 milliard de francs en devises.

La nouvelle politique de l'énergie voulue par la France, la relance économique décidée par le Gouvernement sont autant d'éléments d'intérêt qui nous obligent à disposer de ports maritimes bien équipés, bien aménagés pour être compétitifs. La commission des finances sollicite donc avec insistance la vigilance et la diligence du Gouvernement.

Autre point difficile du budget de 1982 : l'affaire des pensions.

Le Gouvernement peut-il dès aujourd'hui nous assurer qu'il est fermement décidé à poursuivre ses efforts pour améliorer très rapidement le sort des pensionnés de la marine et de tous les ressortissants de l'établissement national des invalides, conformément aux propositions contenues dans le rapport Dufour ? Ainsi le Gouvernement tiendrait les engagements pris à ce sujet par le Président de la République. Il répondrait de surcroît à l'attente fébrile et légitime des pensionnés et de leurs organisations.

Les activités maritimes dépendant du ministère de la mer emploient plus de 110 000 personnes. Pour ces mêmes activités, le déficit de notre balance commerciale aura atteint, en 1980, 5,5 milliards de francs, d'où la nécessité, pour chacun de nous, de prendre pleinement conscience du rôle que jouent les acteurs des régions maritimes pour la sauvegarde de notre indépendance économique.

Un bon budget de la mer, comme ce sera le cas, à bien des égards, pour le budget de 1982, c'est une chance certaine de meilleure santé économique et sociale de la France.

La commission des finances, par ma voix, ne peut donc que demander à l'Assemblée d'adopter le projet de budget de 1982 du ministère de la mer. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Duroméa, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. André Duroméa, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de budget qui nous est proposé aujourd'hui amorce enfin un tournant dans notre politique maritime. Il va, après des années de récession et de déclin, dans le sens du progrès que nous souhaitons.

Nous réclamons, depuis longtemps, un ministère de la mer répondant à la vocation maritime du pays. C'est aujourd'hui chose faite.

Le budget de 1982 atteindra près de 6 milliards de francs, en augmentation de 30 p. 100 par rapport à celui de 1981, à structure comparable. Les dépenses de l'Etat, rappelons-le, progressent, quant à elles, de 27,5 p. 100. Rappelons, pour ceux qui l'auraient oublié, qu'en 1981 les crédits du secteur maritime n'avaient progressé que de 5,9 p. 100 alors que l'inflation atteignait 13 p. 100.

Les chiffres sont largement analysés dans mon rapport écrit. Je voudrais simplement, par type d'action, présenter les observations émises par la commission de la production et des échanges.

Les crédits pour l'administration en général augmentent de 33 p. 100 en crédits de paiement et dépenses ordinaires et de 30 p. 100 en autorisations de programme. Cela est dû pour partie au renforcement des effectifs des corps chargés de la sécurité maritime, notamment pour la mise en place d'un réseau de surveillance dans la Manche ; à la création du fonds d'intervention et d'action maritime, destiné à inciter financièrement les interventions coordonnées des différents départements ministériels, collectivités locales, professionnels de la mer ; à contribuer au financement des projets qui ne trouvent pas dans les structures classiques de prise en charge adaptée et à favoriser l'innovation et l'expérimentation. Dix millions de francs sont inscrits à cet effet en autorisations de programme et 5 millions de francs en crédits de paiement.

Pour ce qui est de l'action de police et de signalisation maritime, la commission a accueilli favorablement l'augmentation sensible des crédits. Il faut en effet savoir dépenser à temps et au bon niveau, la meilleure protection pour nos côtes étant d'abord d'éviter l'accident.

La commission a cependant considéré que les subventions à la société nationale de sauvetage en mer sont, étant donné son rôle de véritable service public, trop faibles ; même si elle ne paye plus à l'avenir les examinateurs du permis de plaisance ; elle a donc souhaité un relèvement sensible de ces subventions.

La commission s'est par ailleurs inquiétée de l'évolution des crédits de l'action de protection et d'aménagement du littoral, qui ne progressent que de 8,7 p. 100 pour les crédits de paiements et diminuent de 7 p. 100 en autorisations de programme. En effet, un accident est toujours possible.

Or les moyens employés pour le nettoyage de nos côtes lors des catastrophes de l'Amoco Cadiz, du Bohlen ou du Tania se sont révélés insuffisants.

Pensez-vous, monsieur le ministre, que les crédits retenus permettront un équipement correct, répondant aux besoins en cas d'accident ?

Pour les ports maritimes, les crédits de paiement augmentent de 8,5 p. 100 et les autorisations de programme de 50,7 p. 100.

Les crédits d'équipements des ports, rappelons-le, étaient passés en volume, de 1973 à 1980, de l'indice 109 à l'indice 32. Ces crédits permettront l'achèvement des programmes engagés à Dunkerque, Nantes, Saint-Nazaire et Marseille ; des dragages pour Le Havre et Fos en vue de la réalisation au Havre — ce dont je me réjouis — d'un centre multivrac indispensable et l'extension de celui de Fos ; l'engagement de la réalisation d'un nouveau port en baie de Possession à la Réunion.

Ces crédits d'investissement devront être encore renforcés pour les ports autonomes et secondaires, si l'on veut lutter efficacement contre l'évasion du trafic et éviter la mort de ports secondaires, comme celui de Dieppe, que j'ai pu visiter la semaine dernière, et dont l'activité conditionne en grande partie l'activité de l'agglomération.

La commission a également présenté une observation à propos de l'insuffisance des crédits d'entretien, qui ne progressent que faiblement et risquent d'aboutir à une dégradation des équipements. Par ailleurs, monsieur le ministre, quelles mesures entendez-vous prendre pour combattre l'évasion du trafic dont sont victimes nos ports ?

Quelle sera votre politique pour un développement de l'ensemble de nos parts, y compris les ports non autonomes et les ports de pêche, qui font vivre des régions entières ?

Quelles sont vos orientations pour la démocratisation, que vous envisagez, des conseils d'administration des ports autonomes, mais aussi pour celles des comités de gestion des ports non autonomes et des ports de pêche ?

Répondre à la vocation maritime de la France, c'est aussi assurer la place de notre pavillon dans le commerce extérieur de notre pays. Or, en cinq ans, notre flotte est tombée de 530 à 401 navires. Le tonnage, qui est passé de 11 300 000 tonnes à 10 700 000 tonnes, est loin des 16 300 000 tonnes que prévoyait le plan de relance.

Si cette tendance se confirmait, elle se traduirait par un accroissement du déficit de la balance des frêts et passages, qui atteignait déjà 3,2 milliards de francs en 1979 et risque d'avoisiner 5 milliards de francs en 1981.

Elle se traduirait aussi par la régression de l'emploi, qui a diminué de 20 p. 100, par l'affaiblissement de la capacité de présence de notre pavillon dans le commerce extérieur et par une aggravation des difficultés pour la construction et la réparation navales.

Pour la flotte de commerce et l'équipement naval, les crédits augmentent de 58 p. 100 en crédits de paiement et diminuent de 12,2 p. 100 en autorisations de programme. La commission a porté son attention sur la novation qui consiste à mettre à l'étude un plan de consolidation et d'expansion de la flotte. Elle a retenu votre volonté affirmée de stopper le déclin de la flotte de commerce, puis de la développer.

Elle demande que vous vouliez bien faire connaître à l'Assemblée les grandes lignes de ce plan, qui devrait s'orienter vers une augmentation du nombre de nos navires et du tonnage ainsi que vers un rééquilibrage des différentes catégories de la flotte : navires à passagers, pétroliers, cargos, vracquiers et caboteurs.

La commission a particulièrement noté votre intention de faire, comme nous le demandons depuis des années, de la Compagnie générale maritime le fer de lance de notre politique maritime. Elle a approuvé la décision de renforcer par des dotations en capital la surface financière de la compagnie.

La commission a également constaté une augmentation des crédits de paiement de 60 p. 100 et une diminution de 15 p. 100 des autorisations de programme pour la construction et la réparation navales. La diminution des autorisations de programme, nous avez-vous dit, est due à une décision remontant à 1979, accordant désormais les primes à la commande, ce qui avait eu pour effet d'abonder fortement les crédits en 1980 et en 1981.

La commission a surtout retenu votre affirmation que le maintien d'une industrie de la construction navale en France, si on ne se résigne pas à un transfert historique de cette activité de l'Europe vers l'Extrême-Orient, exclut toute réduction supplémentaire d'activité qui affaiblirait la capacité concurrentielle de nos chantiers.

Pour la réparation navale, dont j'ai eu à m'entretenir avec vous et avec votre cabinet, notamment au sujet de la COGER du Havre, vous m'avez fait part de votre désir de maintenir et de développer l'emploi dans cette branche. Vous aurez sans doute, monsieur le ministre, l'occasion de confirmer cette orientation.

Pour la pêche et les cultures marines, les dotations augmentent de 103 p. 100 en crédits de paiement et de 35 p. 100 en autorisations de programme.

Ces augmentations doivent permettre un renouvellement nécessaire de l'outil de travail, une aide à l'exploitation et à la commercialisation du poisson et l'arrêt de l'hémorragie de l'emploi, qui a subi une perte de 39 p. 100 au cours des dernières années.

Il faut noter que le déficit de la balance commerciale atteint en 1980 3,4 milliards de francs et se trouve aujourd'hui au niveau de la valeur de la production française débarquée.

Mais une rude bataille sera à mener dans le cadre de la Communauté économique européenne pour l'accès aux ressources, le respect des droits historiques des pêcheurs français et l'attribution de quotas convenables pour atteindre les 20 p. 100. Car si nous voulons diminuer le déficit de la balance commerciale et économiser des devises, il faudra pêcher davantage et mieux, donc renforcer nos moyens de capture et développer l'aquaculture et la conchyliculture.

Il faudra aussi améliorer la commercialisation et, pour cela, démocratiser les fonds d'intervention et d'orientation des marchés en assurant une participation juste des représentants des salariés, des artisans, des armateurs et de l'administration centrale.

De son côté, l'action en faveur des gens de mer voit ses crédits augmenter de 16,5 p. 100 en crédits de paiement et de 21,7 p. 100 en autorisations de programme. Deux problèmes essentiels se posent pour cette action. D'abord la nécessité de développer et d'adapter l'enseignement et l'apprentissage maritimes parallèlement à l'expansion et au développement des flottes de commerce et de pêche.

Mais le problème le plus important aujourd'hui est celui du décalage du salaire forfaitaire par rapport au salaire réel, mis en évidence par le rapport Dufour. Cette question est liée au calcul des pensions. En juillet, les salaires forfaitaires des dix premières catégories ont été uniformément relevés de 2 300 francs. C'est bien, mais c'est encore insuffisant. Une commission tripartite, à laquelle participe le ministre des finances, discute actuellement de ce problème. Notre commission souhaite que les négociations aboutissent vite et favorablement. Peut-être avez-vous, monsieur le ministre, des informations à nous donner à ce sujet ?

Pour la recherche, les crédits de H. S. T. P. M. sont en forte augmentation, plus 23,4 p. 100 au titre du fonctionnement, plus 105 p. 100 en équipement. Par ailleurs, le C. N. E. X. O. voit ses crédits augmenter de 10 p. 100 en investissement et de 31 p. 100 au titre du fonctionnement.

En conclusion, ce budget s'inscrit dans le sens d'un progrès, dans la bataille menée pour l'emploi et contre l'inflation. La commission de la production et des échanges, après un débat intéressant, a voté ce rapport, qui conclut à l'adoption des crédits du projet de budget de la mer pour 1982. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. Louis Le Penec, ministre de la mer. Monsieur le président, mesdames, messieurs, j'ai écouté avec attention les rapports qui ont été présentés par M. le rapporteur de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan et par M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges. J'ai pris connaissance avec un intérêt marqué de ces rapports, dont je les félicite car ils sont étayés par leur compétence et la connaissance qu'ils ont des choses de la mer.

Mesdames, messieurs les députés, le premier projet de budget de la mer est en progression de 30 p. 100 par rapport aux crédits du secteur maritime de 1981, qui n'avaient augmenté que de 5,9 p. 100 par rapport au budget précédent. La comparaison de ces deux pourcentages montre, à elle seule, l'importance qu'attache le Gouvernement à la mise en œuvre d'une politique ambitieuse de la mer.

Après avoir, en créant un ministère de la mer, mis en place une structure légitimement attendue par tous ceux qui souhaitent que la France affirme sa vocation maritime, le Gouvernement a donné à cette structure, dès le projet de budget pour 1982, les moyens financiers de sa politique.

Je présenterai les aspects budgétaires de cette politique à travers les trois fonctions de la mer : la mer comme vecteur de notre commerce extérieur ; la mer comme gisement de ressources ; la mer comme élément essentiel de notre cadre de vie. Mais j'insisterai également sur l'importance des hommes et du sens de l'innovation pour la mise en valeur de ces trois fonctions de la mer.

La mer est un des supports essentiels de notre commerce extérieur par la flotte de commerce, le système portuaire et les chantiers navals.

Depuis quelques années, nous avons assisté à une régression lente, mais régulière, de la place de notre pavillon dans le commerce extérieur de la France. Ce repli avait été encouragé par la politique passée dite « d'internationalisation de l'armement français », c'est-à-dire la gestion par l'armement français d'une partie de sa flotte sous pavillon étranger.

C'est pour mettre un terme à cette évolution que le Premier ministre m'a demandé d'élaborer, avant la fin de l'année, un plan de consolidation et d'expansion de notre flotte de commerce. Ce plan est en cours d'élaboration, en concertation avec les partenaires sociaux, notamment au sein du conseil supérieur de la marine marchande.

M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges m'a demandé des précisions à ce sujet.

Ce plan comportera un système modulé de subventions selon le type de navire. Alors que la loi de finances initiale pour

1981 comportait 100 millions de francs d'aides, j'ai obtenu en loi de finances rectificative pour 1981 et en loi de finances initiale pour 1982, 283 millions de francs, soit près du triplement des crédits, ce qui permettra de financer sans difficulté en 1982 la première tranche de ce plan de consolidation et d'expansion de notre flotte de commerce.

M. Jean Peuziat, M. Bernard Foignant et M. Dominique Dupilet. Très bien !

M. le ministre de la mer. L'attribution des aides sera liée à des engagements précis des armements en matière d'emploi et fera une place prioritaire aux commandes en France.

Le plan de consolidation et d'expansion de notre flotte comportera des dispositions relatives à la protection de notre pavillon contre les pratiques discriminatoires. Il comportera aussi des mesures de solidarité entre les transporteurs et les chargeurs.

Les ports constituent le second support logistique de notre commerce extérieur. En matière portuaire, ces dernières années ont été marquées par une diminution grave et régulière des crédits budgétaires affectés à l'équipement. Le projet de budget pour 1982 marque une première étape vers un renversement de la tendance. En effet, les crédits affectés aux ports maritimes progressent de 18 p. 100 en dépenses ordinaires et de 50 p. 100 en autorisations de programme.

Ces chiffres me permettent de donner à M. le rapporteur spécial de la commission des finances toutes assurances sur la progression des investissements, dans nos ports autonomes notamment. Les opérations programmées pour 1982, outre l'achèvement d'un certain nombre de travaux déjà en cours, concernent en priorité les aménagements pour le trafic du vrac et en particulier du charbon — achèvement des programmes engagés à Dunkerque, Nantes et Marseille — la mise en œuvre de travaux de dragage préparatoire à la réalisation du terminal charbonnier du Havre et de celui de Fos. Enfin, sera engagée la construction du nouveau port de La Réunion.

L'effort d'équipement portuaire est l'une des premières conditions de la reconquête de notre fonds de commerce portuaire, dont le champ est important, puisque 25 p. 100 de notre trafic maritime passe par des ports étrangers. M. Duroméa et M. Denvers ont très légitimement souligné la nécessité de mener une politique active de lutte contre le détournement de trafic. Mais, ils le savent, cette reconquête n'est pas uniquement liée à des problèmes d'équipement. Elle implique également une meilleure intégration de la chaîne de transports maritimes et de transports terrestres, de manière que la desserte routière et ferroviaire des ports français ne soit pas moins efficace que celle de certains ports étrangers concurrents.

Notre flotte de commerce et nos ports doivent pouvoir s'appuyer sur des chantiers actifs et technologiquement avancés. Les chantiers navals français, soumis depuis plusieurs années à une réduction drastique, ont vu leur production limitée à 370 000 tonneaux de jauge brute compensée, et ont connu une réduction de l'emploi de 26 p. 100 entre 1976 et 1980.

Le Gouvernement a la ferme volonté de mettre un coup d'arrêt à cette politique de recul, qui a commencé à compromettre la compétitivité relative de nos chantiers.

Grâce aux commandes passées depuis trois mois, le plan de charge de 1982 est assuré dans la plupart de nos chantiers, notamment ceux de La Ciotat et de Saint-Nazaire. Je puis vous donner l'assurance que je veillerai à assurer celui de France-Dunkerque.

La reprise de la production s'accompagnera d'une action de diversification ainsi que de la consolidation indispensable des structures des chantiers. Je fais, là, écho à la préoccupation de M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Quant à la réparation navale, elle devra trouver, à travers une plus grande solidarité des transporteurs, un plan de charge mieux garanti.

Mais la mer, c'est également un gisement de ressources vivantes et de ressources minérales.

En matière de pêche, nous avons comme objectif d'assurer la sauvegarde de nos droits d'accès à la ressource, de favoriser la modernisation de l'outil de production et d'améliorer les conditions d'organisation du marché.

En ce qui concerne la protection de nos droits d'accès à la ressource, le Gouvernement a marqué sa ferme volonté de défendre totalement les droits de pêche qui nous sont reconnus

par le traité et par l'acte d'adhésion. C'est dans cet esprit que je conduis les négociations actuellement à Bruxelles.

Pour ce qui est du renouvellement de l'outil, la progression de 30 p. 100 des crédits du budget de 1982 permettra de financer une première année d'exécution du « plan pluri-annuel de pêche » dont le Premier ministre a demandé la mise en place.

Le troisième volet de notre politique des pêches concernera l'organisation du marché.

La crise actuelle des pêches est due avant tout au fait que les prix du poisson au débarquement ne couvrent pas l'ensemble des charges d'exploitation du navire. Or seule une réorganisation aussi bien du marché européen que du marché national peut permettre d'aboutir à un système de prix au débarquement assurant l'équilibre des exploitations.

Pour favoriser la mise en place de cette politique, les crédits du fonds d'intervention et d'organisation des marchés, au titre de l'année 1982, connaissent une progression particulièrement forte puisqu'elle atteint 132 p. 100.

Quant à l'aide au carburant, son doublement est maintenu en 1982, de même que sont étudiés les problèmes posés par une éventuelle évolution modulée du gazole sous douane.

Le projet de budget pour 1982 marque également toute l'importance qui est accordée aux cultures marines, qu'il s'agisse de la conchyliculture, des crustacés ou de l'élevage du poisson, pour lesquelles les aides à l'investissement sont en progression de 54 p. 100.

La mer est également un gisement de ressources minérales et énergétiques qui peut jouer un rôle appréciable dans l'autonomie de nos approvisionnements.

Sur proposition du Gouvernement, le Sénat a déjà adopté, à l'unanimité, un projet de loi qui marque notre volonté de développer l'effort de recherche nationale, afin de permettre à notre pays d'être, le moment venu, en situation de prendre sa place dans l'exploitation des ressources minérales des grands fonds marins, sans pour autant renoncer dans ce domaine à la coopération indispensable avec les pays en développement.

La mer constitue un élément de notre cadre de vie dont il convient d'assurer activement la protection.

Sur ce point, il convient de donner la priorité, et les rapporteurs se sont fait l'écho de cette préoccupation, à l'action préventive, c'est-à-dire au renforcement de la sécurité de la circulation maritime et de la fiabilité des navires. A ce titre, je note une progression des crédits de 1982 de 24 p. 100 pour les dépenses ordinaires et les crédits de paiement, et de 44 p. 100 pour les autorisations de programme.

Le projet de budget pour 1982 permettra ainsi d'achever les centres de surveillance de Gris-Nez, de Jobourg et d'Ouessant qui contrôlent les dispositifs de sécurité dans le pas de Calais et la Manche.

Seront également renforcés les moyens des centres nationaux opérationnels de surveillance et de sauvetage, les C. R. O. S. S. Au sujet du sauvetage, notamment de la société nationale de sauvetage en mer, j'ai pris bonne note des remarques des deux rapporteurs auxquels je répondrai plus complètement dans le fil de la discussion tout à l'heure.

Le second axe de notre politique de prévention concerne le contrôle de l'état de navigabilité des navires, qui relève de la responsabilité des centres de sécurité dont l'action pourra être renforcée grâce à la création de dix-neuf emplois.

Le renforcement du contrôle et de la sécurité de la navigation passe également par l'augmentation des moyens nautiques confiés au ministère de la mer.

C'est pourquoi le projet de budget pour 1982 prévoit des crédits pour la commande d'une vedette de surveillance et de sauvetage ainsi que d'un baliseur. Ainsi commencera à s'engager enfin le renouvellement d'une flottille particulièrement vieillie.

En outre, je suis intervenu afin que le programme d'acquisition de moyens communs aux administrations exerçant des attributions de service public en mer, dont la réalisation, nous le savons, est confiée au ministère de la défense, bénéficie, dans le projet de budget pour 1982, des crédits nécessaires à la mise en ordre de la deuxième tranche, soit 180 millions de francs d'autorisations de programme.

Quant aux crédits de lutte contre la pollution, ils progressent de 40 p. 100 pour ce qui est des dépenses ordinaires, la dotation à l'investissement devant permettre de poursuivre l'acquisition de barrages et de matériels de récupération des hydrocarbures.

Cependant chacun doit être conscient que les moyens de lutte resteront toujours insuffisants en cas de sinistre et que la clé d'une véritable protection de l'environnement marin se trouve dans l'action de prévention, plus particulièrement dans la lutte contre les pavillons de complaisance qui constituent la menace majeure pour notre patrimoine maritime.

M. Marc Lauriol. Très bien ! Vous annoncez un effort !

M. le ministre de la mer. Dans ce domaine, la France, dû-elle être isolée, continuera d'avoir une attitude de fermeté dans toutes les enceintes où ce problème est évoqué.

M. Marc Lauriol. Merci, monsieur le ministre.

M. le ministre de la mer. Le développement de la mer, comme vecteur de notre commerce extérieur, sa valorisation comme gisement de ressources, sa protection comme élément de notre cadre de vie, ne seront possibles qu'en s'appuyant sur les hommes de la mer.

Cette volonté d'accorder aux « gens de mer » la place qui leur revient se traduira concrètement en 1982 par le rétablissement de la direction des gens de mer.

L'action à l'égard de ces personnels concerne également les moyens de formation, pour lesquels les crédits d'investissement progressent de 23 p. 100 et les crédits de fonctionnement de 13 p. 100. Grâce à ces crédits, seront mises en place de nouvelles sections.

L'action « gens de mer » concerne enfin les pensions et, à cet égard je peux annoncer aux rapporteurs, légitimement inquiets, que cet après-midi le groupe de travail tripartite créé à cet effet sera saisi d'un plan de rattrapage sur sept ans donnant la priorité aux pensions les plus faibles ! (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.*)

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. le ministre de la mer. La mer est enfin un lieu privilégié pour le développement de l'innovation. Il s'exprime au niveau du budget par la création d'un fonds d'intervention et d'action maritime, le F. I. A. M., qui constituera l'instrument privilégié du ministre de la mer pour l'exercice de sa mission de coordination.

Ce fonds aura, et je réponds, là, à des questions qui m'ont été posées par les rapporteurs, trois fonctions : d'abord, inciter financièrement aux interventions coordonnées des différents départements ministériels, des collectivités locales et des professionnels de la mer ; ensuite, contribuer au financement de projets qui ne trouvent pas de prise en charge appropriée dans les structures classiques ; enfin, favoriser l'innovation et l'expérimentation dans le secteur maritime.

Ce fonds sera mis en œuvre à partir des programmes arrêtés par le comité interministériel de la mer, les dossiers étant instruits par la mission de la mer.

La seconde traduction concrète de la volonté de faire de la mer un champ privilégié de la recherche et de l'innovation se situe au niveau des crédits de recherche qui progressent de 39 p. 100, qu'ils soient inscrits à mon budget ou à celui du ministre d'Etat, ministre de la recherche et de la technologie.

Les crédits d'investissement de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes sont en augmentation de 235 p. 100 et ceux du centre national d'exploitation des océans de 32 p. 100.

Enfin, nous créons dans le budget de la mer un fonds d'aide à la recherche doté de 25 millions de francs, ce qui contribuera notamment à l'innovation et à la recherche dans les chantiers navals.

Ainsi dessiné, le projet de budget de la mer pour 1982 doit constituer un instrument de reconquête de notre fonds de commerce maritime.

Grâce à quelques indicateurs globaux, il est possible de mesurer l'ampleur de l'effort de reconquête à engager, qu'il s'agisse de notre flotte de commerce, qui laisse une balance de frets et de passage déficitaire de 3 milliards 300 millions de francs en 1980, de la pêche, où le déficit s'élève à 3 milliards 400 millions de francs, ou de l'activité portuaire pour laquelle 25 p. 100 de notre trafic maritime passe par les ports étrangers.

Nous disposons, par l'aide publique, les commandes publiques, la politique tarifaire et les solidarités inter-sectorielles, des instruments de la reconquête.

Il faut aussi en avoir la volonté politique, car une telle option heurte les habitudes, les systèmes de ristournes et les intérêts.

En conséquence, seule une volonté fermement, clairement et durablement affichée par les pouvoirs publics peut permettre le rétablissement d'un certain nombre de filières françaises dans le secteur maritime. Mesdames, messieurs les députés, en présentant ce premier budget de la mer, j'ai voulu vous confirmer que le Gouvernement est animé par une volonté de reconquête ! (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. Pierre Mauger. Très bien !

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Barthe.

M. Jean-Jacques Barthe. Après le rapport de mon ami André Duroméa, dont j'approuve pleinement les conclusions, et après votre intervention, monsieur le ministre, je me contenterai de mettre l'accent sur certaines questions qui me paraissent essentielles, et même cruciales.

D'abord, sur notre flotte de commerce qui, en cinq ans, a perdu 129 navires et 6 000 emplois. Quelle dégringolade ! Et quelle duplicité de la part du gouvernement de M. Barre, dont le plan de développement pour notre flotte commerciale prévoyait une expansion de la capacité de celle-ci à plus de 16 millions de tonnes et la création de 2 000 emplois ! Ce n'étaient que des mots. La réalité de l'héritage est là, sous vos yeux, et combien triste ! C'est un déficit énorme de notre balance commerciale ! Une insuffisance flagrante des navires français dans des secteurs essentiels !

Par exemple, nous ne saurions admettre, monsieur le ministre, que notre flotte continue à ne transporter que 10 p. 100 de nos importations pour le minerai de fer et 40 p. 100 pour le charbon. Nous ne pouvons pas non plus tolérer que toutes nos exportations de poulets par cargos réfrigérés, à partir des ports de l'Ouest continuent à s'effectuer sous pavillon étranger, pas plus que nous ne pouvons tolérer la quasi-disparition de notre flotte de cabotage ou l'effacement progressif de notre flotte en Méditerranée et sur le trafic trans-Manche.

Songez qu'entre Calais, premier port français de voyageurs, avec plus de 6 millions de passagers par an, et Douvres, un navire sur cinq seulement bat pavillon français. Est-ce concevable pour notre intérêt national et pour l'emploi ?

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour revenir à un taux de couverture suffisant dans les domaines que je viens d'évoquer, mais aussi, plus généralement, pour l'ensemble de notre flotte ?

En ce qui concerne l'emploi, ne serait-il pas temps de mettre fin à des abus notoires, comme l'utilisation discriminatoire de marins étrangers sur les paquebots de la N.C.P., et de calculer les congés des marins comme on calcule ceux des travailleurs à terre, sur la base de trente-neuf heures par semaine, et de cinq semaines de congés payés, ce qui permettrait de créer mille emplois supplémentaires ?

Pour répondre aux besoins actuels de notre flotte, la mise en service de quinze à vingt navires, effort somme toute relativement modéré, permettrait de résorber totalement le chômage des marins.

Nous souhaitons donc connaître rapidement le plan, en cours d'élaboration, de consolidation et d'expansion de notre flotte, car il est évident que si l'on ne prend pas d'urgence les dispositions opportunes, nous allons nous acheminer rapidement, dans le cadre communautaire, vers un écrasement de notre flotte, sous le poids de la flotte grecque en particulier.

L'activité de nos ports est évidemment étroitement liée à celle de la flotte de commerce. Or force nous est de constater une grande évasion du trafic vers les ports étrangers : quel abandon national des gouvernements de la droite !

Est-il admissible qu'Anvers soit le premier port de France de marchandises ? Non ! Et André Duroméa a justement rappelé dans son rapport écrit qu'en 1979 l'effort d'investissement des Belges avait été trois fois supérieur à celui de la France, ce qui explique bien des choses. Et je ne parle pas des infrastructures routières de la Belgique alors que nous attendons toujours

par exemple, l'achèvement de l'autoroute A 26 jusqu'à Calais qui est, je le rappelle sans esprit de clocher, et sans chauvinisme local, le premier port de voyageurs de France. Pourtant, il n'est pas encore relié par une autoroute à l'intérieur de notre pays !

Prendre la part qui doit nous revenir suppose donc un effort pour s'équiper, se moderniser, et entretenir les ouvrages existants. Monsieur le ministre votre projet de budget donne un « coup de pouce » en faveur des grands ports. Mais les ports secondaires doivent aussi retenir votre attention. Je considérerai deux exemples, ceux de Dieppe et de Calais, deux villes où le taux de chômage atteint presque 17 p. 100 de l'ensemble de la population active. Le fait d'avoir « conteneurisé », passez-moi ce mot barbare, le transport des bananes est, à notre sens, une mauvaise chose pour Dieppe. A Calais, il faut élargir le chenal pour les bateaux et engins trans-Manche, car nous risquons de voir une partie du trafic se détourner vers Ostende ou Zeebrugge. Il faut investir pour approfondir le bassin et construire une écluse afin d'obtenir un bassin très structuré et prêt à accueillir des navires à gabarit moderne. C'est une nécessité commerciale.

Dans votre projet les crédits pour les investissements augmentent de 18 p. 100, ce qui n'est pas mal, mais ils vont être largement entamés par quelques grandes opérations. Il reste donc beaucoup à faire et d'urgence. A mon avis, les progrès dépendent particulièrement de la démocratisation des organismes de gestion de tous les ports, de la prise en compte des observations des marins, et des dockers qui réclament justement le respect de leur statut découlant de la loi de 1947.

C'est aussi cela la décentralisation : écouter ceux qui, quotidiennement au travail, font preuve souvent d'énormément de bon sens. On aurait intérêt à les entendre mieux.

Les activités de construction et de réparation navales ont, elles aussi, beaucoup souffert de la politique suivie jusqu'au printemps dernier, avec les conséquences que l'on sait pour l'emploi, les pertes de devises, et même, l'évasion de trafic.

Dans ce secteur aussi, où la réputation des travailleurs français n'est plus à faire, une autre politique se révèle urgente. Ce n'est pas un hasard si le premier navire de 550 000 tonnes était un navire français, si nous construisons des méthanières ou si le paquebot France n'a connu aucune avarie notoire tant qu'il a été entretenu dans nos chantiers.

De plus, il est tout à fait indispensable que les départs des ouvriers des chantiers soient compensés par l'embauche de jeunes travailleurs formés en ouvriers qualifiés. Le problème se posera prochainement au Havre, à la COGER, où il sera impératif de compenser les 160 départs prévus, si l'on veut conserver un nombre d'ouvriers suffisant pour exploiter convenablement le dock flottant.

Quelques mots maintenant sur les pêches maritimes, qui sont un de vos grands soucis, monsieur le ministre. Le vieillissement de la flotte, l'alourdissement considérable des charges d'exploitation, les difficultés d'accès aux ressources, l'insuffisance des quotas attribués à notre pays nous préoccupent énormément. Nous demandons que le Gouvernement fasse preuve de la plus grande fermeté dans les négociations européennes afin de sauvegarder impérativement les droits historiques des pêcheurs français et d'obtenir un quota d'au moins 20 p. 100 dans le cadre d'une augmentation de notre flottille de pêche — il s'agit de tendre vers la résorption du déficit de la balance commerciale des produits de la mer.

Beaucoup reste également à faire en matière sociale, par la réorganisation des marchés, la fixation des prix, la coopération avec les pays tiers. Nous ne devons pas non plus négliger d'exploiter les eaux des départements et des territoires d'outre-mer, en Guyane, aux Kerguelen, en Polynésie par exemple, et poursuivre de grands efforts en faveur de l'aquaculture et de la recherche.

Quant à l'aide au carburant, vous connaissez notre position. Il faudrait la porter à cinquante centimes par litre. C'est une décision d'importance cruciale pour les pêcheurs de France.

Avant de conclure, je précise brièvement les positions du groupe communiste. S'agissant de la formation professionnelle des gens de la mer, bien des questions restent en suspens. Elles sont mises en relief actuellement par le mouvement des élèves mécaniciens de l'école d'Audierne. La formation doit être améliorée, prolongée pour déboucher sur un véritable C.A.P. maritime. Il est indispensable que la réflexion conduite en ce moment aboutisse très vite à des propositions concrètes en ce sens. Disposez-vous des moyens suffisants avec ce budget ? Je

crains bien que non ! Je me permets, monsieur le ministre, de vous interroger directement à ce propos.

De même, comment pourriez-vous financer les mesures indispensables pour poursuivre le rattrapage commencé des salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions de retraites sur les salaires réels, quand la commission Rudler aura rendu ses conclusions ? En effet, il est certain que les crédits alloués à l'établissement national des invalides de la marine, en augmentation de 17 p. 100, ne suffiront pas.

Néanmoins, j'ai conscience des efforts qu'a consentis le Gouvernement dès le printemps et je note avec satisfaction les orientations du projet de budget pour lequel, avec mes collègues du groupe communiste, je voterai. J'approuve vos engagements concernant les flottes de commerce et de pêche, la construction et la réparation navales, les ports maritimes, l'emploi. Mais je souhaite vivement que les différents organismes de discussion et de concertation saisis livrent rapidement leurs conclusions et qu'elles donnent lieu à de nouvelles décisions. Nous avons hâte, monsieur le ministre, de connaître ces dernières. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. Je vous remercie, Monsieur Barthe, d'avoir respecté votre temps de parole.

La parole est à M. Christian Bonnet.

M. Christian Bonnet. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'examen de ce projet de budget me procure une double satisfaction.

La première est celle d'un rajeunissement car je crois que nous sommes, « parlementairement » parlant, M. Denvers et moi, les seuls survivants d'une époque où, dans un hémicycle aux cinq sixièmes vide, comme toujours, nous nous retrouvions pour débattre avec passion des problèmes maritimes, auxquels nous nous sommes toujours intéressés.

La seconde est liée à ce ministère de la mer qui a heureusement vu le jour et que nous avons réclamé ensemble depuis 1965.

Monsieur le ministre, après avoir fait miennes les observations qui ont été formulées dans ce débat en ce qui concerne les pensions, avoir noté avec satisfaction l'annonce de la réunion prévue pour cet après-midi et en attendant les explications que vous nous avez promises sur la situation de la société nationale de sauvetage, je voudrais vous assurer de l'appui total de la représentation nationale dans le combat que vous êtes appelé à mener à Bruxelles et dont vous devez comprendre qu'il est, sur le plan communautaire, plus difficile aujourd'hui qu'hier dans la mesure où certains de nos partenaires qui faisaient chorus avec nous, ayant obtenu satisfaction en ce qui les concernait sur les îles Féroé, risquent maintenant de se montrer moins solidaires de notre position vis-à-vis de la Grande-Bretagne.

Je voudrais insister sur deux points qui sont liés tous les deux au problème de l'emploi. Le premier d'entre eux est la situation de la conchyliculture. Entendant M. le rapporteur évoquer la nécessité de développer cette dernière, j'avais presque envie de lever les bras au ciel : que ne vient-il la développer dans notre pauvre secteur ? En effet, après avoir connu bien des déboires, elle se trouve aujourd'hui, singulièrement en ce qui concerne l'huître plate, dans une situation catastrophique à la veille d'un hiver extrêmement difficile sur le plan de l'emploi. En 1920, des conversions avaient pu intervenir dans le bâtiment. Aujourd'hui des mesures ont été prises, des crédits débloqués, mais l'inertie, au sens économique du terme, est si grande dans ce secteur de la construction qu'aucune conversion n'apparaît possible avant de longs mois.

Monsieur le ministre, envisagez-vous, en liaison avec M. le ministre d'Etat, ministre de la recherche et de la technologie, cotuteur avec vous de l'I. S. T. P. M., des mesures qui apportent, au moins à ceux des ostréiculteurs qui ont accepté de se regrouper sous quelque forme que ce soit et de diversifier leurs activités, une assistance technique, biologique et de gestion par l'intermédiaire d'un homme de terrain connaissant la biologie — et pas un biologiste pur — suggérées ces jours derniers des professionnels de la conchyliculture ?

Ma seconde question, monsieur le ministre — et pour donner satisfaction à M. le président Ducoloné, je m'en tiendrais là ! — aura trait, là encore, à un problème directement lié à celui de l'emploi sur des côtes que vous connaissez bien. Il n'est pas question pour moi de condamner le progrès que constitue le

chalut pélagique. Mais il m'impute que celui-ci soit réservé à la pêche au poisson bleu dans certaines zones éloignées de nos côtes. Je rappelle enfin qu'une réglementation existe et qu'elle doit être appliquée. Les Français étant ce qu'ils sont, elle ne le sera que si des sanctions exemplaires sont prises à l'endroit de ceux qui la transgressent.

Je souhaite que vous puissiez, sur ces points, nous apporter des apaisements car, vous le savez, des centaines d'emplois sont liés à la poursuite de ce qu'il est convenu d'appeler la petite pêche côtière. Cette activité est vouée à la mort si la ressource est tarie non pas par l'utilisation mais par l'abus du chalut pélagique dans des eaux où il n'a rien à faire. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

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

M. Jean Lacombe. Monsieur le ministre, nous avons pris acte et nous nous félicitons de la progression de 30 p. 100 de vos crédits pour 1982 qui augure ainsi d'une grande politique de la mer qu'ont voulue le Gouvernement et le Président de la République en créant le ministère de la mer.

La Méditerranée, mer de la civilisation, source de vie et lieu d'échanges depuis des temps immémoriaux, va bénéficier de cette logique. Tel sera le sens de mon propos. En effet, nos régions du Midi — Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse — sont dotées d'une façade maritime et lagunaire exceptionnelle. La pêche, la conchyliculture et l'aquaculture sont une réalité. Tout en étant menacé, cet ensemble d'activités traditionnelles se trouve, en cette fin de XX^e siècle, promu parmi les plus porteuses d'avenir pour nos régions. En effet, un vaste plateau continental formé par le golfe du Lion et un chapelet d'étagés littoraux, un milieu particulier permettant une productivité élevée font de la Méditerranée une exception dans une mer considérée dans son ensemble comme pauvre.

Du point de vue socio-économique, les produits de la mer et de nos étangs jouent un rôle non négligeable et pour les emplois existants ou à venir — car la pêche, la conchyliculture et l'aquaculture sont des activités à forte main-d'œuvre — et pour le chiffre d'affaires.

Mais certaines conditions et contraintes — les unes particulières à chaque secteur d'activité, les autres communes à tous les modes d'exploitation — sont nécessaires pour réaliser une politique cohérente de maintien, de protection et de mise en valeur de ces richesses.

En outre, je le souligne surtout à l'attention de ceux que n'attire en Méditerranée que son aspect touristique, le développement des activités halieutiques qui font partie de notre cadre de vie exige un site protégé des atteintes de l'homme et contribue en retour à la préservation du milieu naturel.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, votre action sera déterminante, ainsi que celle d'ailleurs d'autres ministères concernés — environnement, intérieur et agriculture en particulier — pour les actions d'assainissement.

Maintenir, développer, protéger la pêche la plus traditionnelle d'abord, celle des étangs côtiers. Cette activité menacée est cependant riche de grands espoirs. Elle accuse ces dernières années une baisse marquée de rendement due à la dégradation du milieu. Ces étangs devraient être cédés dans les délais les plus brefs au domaine public maritime et exploités par les pêcheurs professionnels.

Maintenir, développer et protéger la conchyliculture ensuite. Elle a connu un fort accroissement de productivité et une modernisation des structures. Il faudrait aujourd'hui définir un véritable statut et assurer la protection des concessions. Il faudrait, et vous le savez, monsieur le ministre, mettre en œuvre un véritable plan de protection et en particulier accroître le nombre très insuffisant de gendarmes maritimes.

Maintenir, développer, protéger la pêche en mer, enfin, pêche réglementée à partir, d'ailleurs, d'une discipline librement consentie par les professionnels eux-mêmes. Aujourd'hui, il s'agit plus d'améliorer que de développer parce, pour certains stocks, la pêche a dépassé la limite des rendements qui permet de maintenir l'équilibre désirable entre les stocks et leur exploitation. Les professionnels attendent de vous, monsieur le ministre, une aide à la remotorisation avec pour objectif, bien sûr, une économie d'énergie, une aide à la modernisation de la flotte et, enfin, une réforme de la commercialisation, avec l'installation de tunnels de congélation et de chambres froides à Sète notamment.

Il n'existe plus de conserverie sur la façade maritime méditerranéenne. La principale société de mareyage en Roussillon a fermé ses portes, mettant les pêcheurs en difficultés. C'est donc un véritable plan de commercialisation qu'il faut mettre en place en Méditerranée.

Développer enfin l'aquaculture en Méditerranée est un espoir pour les professionnels de la mer. Les conditions y sont très favorables. Mais encore faut-il affirmer que l'aquaculture n'est qu'un élément de l'ensemble des activités d'exploitation et de mise en valeur des ressources lagunaires et maritimes. La mise en œuvre de cette activité doit comporter des conditions afin que soit assuré le respect de deux principes fondamentaux : la valorisation du milieu et l'activité essentiellement maritime.

Maintenir, développer mais, surtout et avant tout, protéger la Méditerranée, mer fermée, mer sans marée dans laquelle un accident pétrolier anéantirait pour bien longtemps tous les efforts de maintien et de développement des activités existantes. Il s'agit de développer les moyens de prévention, mais aussi les moyens de protection dont nous savons tous qu'ils sont insuffisants.

Donner les moyens à l'institut scientifique et technique des pêches maritimes afin qu'il puisse tenir le rôle prépondérant qui lui est assigné : accroissement en moyens matériels et en moyens humains.

Maintenir, développer, protéger sont trois objectifs fondamentaux que nos régions méditerranéennes, et en particulier la région Languedoc-Roussillon, se sont fixés. Que ce soit aussi les vôtres, monsieur le ministre ! Pour les atteindre, il faudra au monde maritime un véritable outil financier, comme le crédit agricole pour l'agriculture.

Je ne voudrais pas terminer sans souligner que la Méditerranée, mer d'échanges, est appelée à jouer un rôle encore plus grand que celui qu'elle joue aujourd'hui.

Développer les ports de commerce et de voyageurs doit être un de vos objectifs prioritaires. J'ai pris acte, en particulier, de votre volonté de poursuivre l'extension du port de Sète, appelé à jouer un rôle primordial dans le cadre des échanges Nord-Sud, afin qu'il soit relié au grand axe Rhin—Rhône ainsi qu'à l'Europe centrale, condition primordiale pour sortir la région Languedoc-Roussillon de ses difficultés économiques. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Pierre Mauger. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les professionnels de la mer ont pris acte avec satisfaction de la constitution d'un ministère de la mer, estimant, à juste titre, que la spécificité de leurs problèmes demandait des spécialistes.

Sa création et votre nomination à sa tête, monsieur le ministre, ont enraciné beaucoup d'espoir et ils attendent des retombées concrètes de nature à assurer le maintien de la profession.

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. Pierre Mauger. Etant donné le temps qui m'est imparti, je ne me lancerai pas dans une analyse générale des problèmes de la mer et je me contenterai de vous entretenir du problème particulier de la pêche artisanale.

La situation de cette activité n'est pas bonne et, en quelques chiffres, je vais vous en donner la preuve : le chiffre d'affaires de l'année dernière a augmenté de 11 p. 100, les frais de 27 p. 100, le carburant de 50 p. 100. En revanche la part de l'équipage ne s'est accrue que de 3,82 p. 100. Quant à l'armement, il enregistre une perte de 2,24 p. 100.

Il est urgent de remédier à cette situation si l'on ne veut pas voir cette activité périr.

Or, comme vous le savez, ce sont les charges qui entraînent une diminution de rentabilité, et tout particulièrement la charge du carburant qui représente de 20 à 25 p. 100 du chiffre d'affaires.

L'augmentation du prix du carburant, de 50 p. 100 en moyenne, sans répercussion possible sur le chiffre d'affaires, voilà la raison principale du déséquilibre !

Encore un exemple. En 1973, le litre de carburant coûtait 18 centimes. Actuellement, il vaut 1,50 franc. Compte tenu de l'effort fourni par le Gouvernement et par l'Etat, son prix a donc été multiplié par huit. En comparaison, le prix du poisson n'a fait que doubler en huit ans.

Il convient donc de régler une fois pour toutes ce problème de carburant si l'on veut permettre à nos marins pêcheurs artisans de continuer à exercer leur profession.

C'est pourquoi je me permets de vous suggérer la définition d'un prix de carburant sous douane qui serait réévalué annuellement en fonction de l'évolution du prix moyen du poisson. La base étant, si vous le voulez bien, le prix actuel du carburant, c'est-à-dire 1,50 franc, l'indexation permettrait une stabilisation de la situation qui, sans être bonne, est encore supportable.

C'est la principale revendication des marins pêcheurs artisans et celle qui demande la décision la plus urgente.

Le deuxième point sur lequel je voudrais appeler votre attention est celui du renouvellement de la flotte.

Nos bateaux vieillissent. Il faut les renouveler. Mais les nouvelles unités que nous devons acquérir sont d'un coût extrêmement élevé.

Il faut donc mettre au point des conditions de financement très particulières afin de permettre le renouvellement de la flotte, et plus spécialement lorsqu'il s'agit pour un jeune qui débute dans la profession d'acquérir sa première unité, car le grand problème est celui de l'autofinancement.

Selon une étude en préparation, les subventions départementales et régionales viendraient en diminution des prêts, et non de l'autofinancement, comme cela se faisait précédemment. Cette vision des choses est mauvaise.

Il est nécessaire que l'ensemble des subventions accordées par l'Etat, le département ou la région, viennent en diminution de l'autofinancement et non des prêts. Sinon, un artisan ne pourrait plus commander un navire s'il lui était demandé plus de 15 p. 100 du coût en autofinancement, soit, pour un navire courant, environ 500 000 francs. Quand il s'agit d'un renouvellement on peut espérer tirer quelque argent de la vente de l'ancien navire, mais pour l'achat de la première unité, il est impossible de le financer soi-même.

Un meilleur financement pour le renouvellement de la flotte réclame donc une révision du système de la dotation globale du F.D.E.S. Cette dotation devrait en tout état de cause être au minimum de deux cent millions de francs. Ce problème demande une réponse urgente de votre part.

N'oublions pas qu'il faudrait normalement renouveler la flotte à peu près tous les dix ans et qu'en ce qui concerne, par exemple, notre région les navires reviennent à l'achat à environ 26 millions de centimes et vraisemblablement à environ 30 millions de centimes en 1982. Par conséquent, s'impose une dotation du F.D.E.S. d'un montant de 18 à 20 millions de centimes. Dans la situation actuelle, c'est délicat, je le sais, mais il importe, me semble-t-il, que nous vous informions de façon très précise, non seulement de nos préoccupations, mais de nos besoins et de la réalité de la situation.

Pour le financement, je vous demande d'étudier le problème administratif suivant : les subventions du ministère de la mer sont actuellement versées en deux tranches de 50 p. 100 ; la seconde n'intervenant que lorsque la totalité du navire est payée, c'est-à-dire, dans la plupart des cas, plusieurs mois après sa mise en service.

Ce système a pour conséquence d'obliger les patrons à demander des prêts relais qui sont coûteux. Ne pourriez-vous envisager la procédure suivante : 50 p. 100 de la subvention serait versée lorsque le navire est payé à 20 p. 100, 40 p. 100 à la livraison du navire et seulement 10 p. 100 lorsque la totalité du prix du bateau est réglée. Cela soulagerait les finances des armateurs marins pêcheurs et serait très apprécié.

Pour en terminer avec ce problème de gros sous et pour favoriser la collecte de l'épargne qui permettrait un meilleur financement de ces actions destinées aux marins pêcheurs, ne serait-il pas possible que les caisses régionales de Crédit maritime mutuel puissent obtenir un livret d'épargne maritime identique aux « livrets bleus » qui sont accordés dans les caisses d'épargne, livrets dont les ressources serviraient à financer les activités maritimes en complément du F.D.E.S., ainsi que le développement de l'économie du littoral, et cela à des taux qui ne soient pas prohibitifs ?

Une telle mesure permettrait sans aucun doute de renforcer le tissu maritime et de conserver des emplois toute l'année sur le littoral.

Si une telle décision était prise, par exemple dans la région des Pays de la Loire, ces financements nouveaux, s'ajoutant à ceux du F.D.E.S. qui seraient accordés pour le développement

des activités du littoral, à savoir, chantiers navals, ateliers mécaniques, ateliers d'électricité-électronique, criées, marcyages, etc., concerneraient environ 3 885 emplois qui sont directement liés aux activités maritimes dans notre région. L'affaire vaut donc la peine d'être étudiée sérieusement.

Je vous pose donc la question, monsieur le ministre, afin qu'avec vos services vous puissiez étudier ma proposition et m'informer des conclusions auxquelles cette étude pourrait aboutir.

Je voudrais vous parler maintenant des problèmes sociaux de la profession.

En gros, vous connaissez les revendications : premièrement, la possibilité pour les marins de prendre leur retraite à cinquante ans avec toutes les annuités ; deuxièmement, l'égalité pour toutes les catégories en ce qui concerne les bonifications pour enfants car il est anormal qu'une haute catégorie puisse bénéficier d'indemnités plus substantielles que les basses catégories, l'entretien de l'enfant étant le même ; troisièmement, l'augmentation de la pension de réversion des veuves, portée à 75 p. 100 dès que cela sera possible.

Enfin — petit problème très matériel — en ce qui concerne le remboursement des prestations de la caisse générale de prévoyance, il semblerait que la situation ne s'améliore pas : les prestataires se plaignent de plus en plus du retard apporté dans le remboursement des feuilles de maladie. Il doit être assez facile de régler ces petits problèmes d'intendance.

Voilà en gros pour les problèmes sociaux.

J'aborderai maintenant le volet économique. Il s'agit, bien entendu, de l'accès des navires français dans toutes les eaux communautaires et, ensuite, des précautions à prendre au moment où l'Espagne entrera dans le Marché commun. Ces sujets ne sont pas nouveaux pour vous, vous les connaissez tous à fond.

Enfin, il faudrait, de plus, si l'on veut maintenir la rentabilité de nos pêches, protéger le marché intérieur en veillant à ce que les importations en provenance, soit de la C.E.E. soit des pays tiers, ne soient pas vendues sur le marché français à un prix inférieur au prix de retrait majoré des frais de transport et de transformation. Cette exigence tout à fait normale ne devrait rencontrer aucune opposition car elle constitue une garantie pour la production nationale.

En terminant, monsieur le ministre, j'appelle votre attention sur un problème que j'avais déjà soulevé l'année dernière et qui concerne la fiscalité, à savoir le relèvement du plafond en-dessous duquel les marins pêcheurs sont admis au forfait en matière de bénéfices industriels et commerciaux. Actuellement, le plafond est de 500 000 francs, ce qui est trop bas. Il faudrait au moins le relever à 750 000 francs car tous les petits bateaux procurent actuellement un chiffre d'affaires d'environ 500 000 francs.

De plus, dans la mesure où cela serait possible — et il faudrait que vous voyiez votre collègue chargé du budget à ce sujet — il serait souhaitable d'accorder un abattement spécial supplémentaire pour frais professionnels aux marins pêcheurs artisans.

Telles sont, monsieur le ministre, très rapidement exposées, les observations que je voulais présenter à l'occasion de ce projet de budget. J'ajoute que je n'ai rien inventé et que je ne suis ici que le porte-parole des marins pêcheurs, comme vous l'avez d'ailleurs été pendant tellement longtemps. En vous remerciant de bien vouloir les prendre en considération, j'espère que vous pourrez bientôt, sur ces diverses questions, fournir des réponses qui satisferont le milieu maritime et amélioreront sa condition. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.)

M. le président. Et moi, je vous remercie, monsieur Mauger, d'avoir respecté votre temps de parole.

La parole est à M. Poignant.

M. Bernard Poignant. Monsieur le ministre, mes chers collègues, les intervenants précédents ont tous marqué leur satisfaction de l'existence d'un ministère de la mer. Je la partage tout à fait. C'est, en effet, la preuve d'une volonté politique de se préoccuper d'un secteur longtemps délaissé.

M. Pierre Jagoret. Très bien !

M. Bernard Poignant. Vous l'avez, monsieur le ministre, prouvé par votre budget, montré par votre action depuis plusieurs mois et réaffirmé dans votre intervention.

Mon propos sera consacré à la pêche et plus spécialement à la pêche artisanale. Je n'aborderai que quelques points.

Le premier concerne le système d'aide à la flotte de pêche.

Ces aides sont essentiellement de deux natures : communautaires et nationales.

Les aides communautaires n'ont été jusqu'à présent qu'intérimaires, limitées à des périodes de quelques mois. Les bénéficiaires éventuels n'en sont informés que tardivement et il convient de constituer les dossiers dans des délais très courts.

Pour 1981, le conseil de ministres européens, lors de sa réunion du 29 septembre, a décidé la reconduction de l'action intérimaire. En l'absence d'un accord sur un « règlement définitif », cette reconduction engagée depuis 1978 représente certes un élément positif pour le développement de la pêche, mais il est, à terme, indispensable de mettre en place une action permanente à laquelle la France a toujours été favorable.

De plus, en l'état actuel, l'aide du F.E.O.G.A. n'est pas réellement incitative, car le candidat à la construction n'a pas la certitude d'obtenir cette aide, même s'il réunit apparemment toutes les conditions. En outre, la lenteur et la complexité des procédures de décision et de liquidation sont excessives.

Un contact plus étroit entre les services du ministère de la mer et ceux du F.E.O.G.A. devrait permettre d'aplanir certaines difficultés.

Les conditions d'application devraient être réexaminées sur les plans tant technique que financier, mais dans le sens de la simplification et de la rapidité, donc de l'efficacité, notamment en ce qui concerne l'agrément des types de navire pouvant bénéficier d'une subvention.

Une réflexion approfondie sur ce sujet doit, en tout état de cause, être menée pour conduire à la mise en place d'une doctrine précise des aides à la construction.

Le deuxième point de cette courte intervention concerne l'aide au carburant dont il a déjà été beaucoup question. Je souhaite cependant y insister à mon tour. C'est en effet un sujet de très grande préoccupation pour tous les marins et pour tous les patrons-pêcheurs, en particulier artisans.

Certes, l'aide a doublé depuis le 1^{er} juillet. Il s'avère qu'elle reste tout de même bien insuffisante. Vous avez indiqué que des discussions étaient en cours pour trouver une solution. Je suis satisfait d'en prendre acte aujourd'hui. Chacun sait en effet que le seul argument que l'on puisse avancer pour aboutir est d'ordre économique : la pêche est une des rares et peut-être la seule catégorie professionnelle qui ne peut pas intégrer dans le prix de son produit la hausse du prix du gazole.

Enfin, à propos des subventions attribuées aux patrons au titre des économies d'énergie par un changement de moteur, les marins demandent que soient supprimées les normes restrictives liées à la puissance, actuellement fixées à quarante tonnes. Je souhaite, monsieur le ministre, que vous reteniez cette proposition.

Le dernier point que je traiterai et qui n'a pas encore été évoqué concerne la gestion et l'organisation des ports de pêche non autonomes.

J'appelle votre attention notamment sur les ports du quartier maritime du Guilvinec, un des tout premiers de France.

Actuellement ces ports sont gérés par les chambres de commerce et d'industrie.

Or il se trouve que les marins non patentés ne sont pas représentés au sein de ces organismes consulaires.

Ainsi donc, les principaux utilisateurs — à savoir les marins — n'ont aucun droit de regard sur les décisions prises et qui les concernent pourtant directement.

Il convient donc de revoir en profondeur le système existant pour redonner la maîtrise et la gestion des outils portuaires à ceux qui en sont les principaux utilisateurs.

C'est en ce sens, monsieur le ministre, que je vous demande quelles mesures vous entendez prendre pour résoudre à terme ce problème si important.

Voilà quelques remarques concernant la pêche artisanale. Leur solution dépend pour une large part de votre ministère, mais aussi des négociations européennes. Je sais, monsieur le ministre, que les marins peuvent compter sur votre entêtement pour voir leurs revendications aboutir. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

M. le président. La parole est à M. François d'Harcourt.

M. François d'Harcourt. Monsieur le ministre, vos visites dans certains ports de France, notamment en Basse-Normandie, ont

montré votre volonté de résoudre les difficultés de la pêche artisanale. A cet égard les augmentations sensibles de certaines aides prévues dans votre budget sont les bienvenues.

Les inquiétudes demeurent cependant pour les marins pêcheurs. A Port-en-Bessin, les elignotants restent au rouge. Les marins pêcheurs, comme vous le savez, se battent pour leur survie.

S'agissant du soutien au maintien en flotte, nous souhaitons l'institution rapide de prêts à taux faible et à long terme pour permettre aux patrons de chalutiers de continuer à exercer leur activité, et surtout d'éviter les licenciements de matelots.

Quant au soutien au marché par l'intermédiaire des crédits du fonds d'intervention et d'orientation des marchés, nous proposons un allègement des procédures, une réduction des délais d'octroi des aides et le maintien de l'aide du F.I.O.M. à 100 p. 100, quel que soit le taux du chiffre d'affaires.

Vous n'ignorez pas, en effet, les raisons qui ont conduit aux événements d'août 1980 : l'asphyxie des exploitations de pêche et l'amputation des revenus des marins. Aussi souhaitons-nous très vivement que soit bien défini un prix de carburant sous douane, réévalué annuellement en fonction du prix moyen du poisson, la base de cette définition pouvant être le prix actuel du litre, soit 1.50 franc.

Pour les charges sociales, nous proposons que tombe enfin la barrière du jaugeage qui oblige certains navires à supporter une charge supplémentaire d'assurance maladie et accident des équipages, pouvant atteindre la somme de 40 000 francs.

Quant à la taxation de la plus-value, nous proposons son exonération en cas de réinvestissement, car cette taxation ampute d'autant l'apport personnel du marin pêcheur.

S'agissant de l'impôt sur le revenu, nous souhaiterions que soit accordé un abattement spécial compte tenu du temps de travail des marins par rapport à leur salaire.

En ce qui concerne l'obligation qui est faite à la profession de s'équiper au 1^{er} janvier 1982 de l'appareil radio B.L.U., nous souhaiterions que la date de prise d'effet en soit retardée de quelques mois, car le type d'appareil actuellement présenté sur le marché à un prix assez élevé sera probablement périmé techniquement dès le début de 1982 et remplacé par une gamme de récepteurs à synthétiseur d'un prix sans doute très inférieur.

Au niveau des investissements, il serait sans doute judicieux de compléter la réforme que vous avez prévue par la modernisation du système de classification des navires, en retenant non plus la notion de tonnage, mais plutôt celle de longueur. Cela permettrait d'améliorer la sécurité des équipages et d'installer à bord des matériels plus modernes.

Nous attachons enfin un grand intérêt au maintien du taux des prêts du F. D. E. S. à leur niveau actuel et à l'extension de ces prêts à l'achat d'un navire d'occasion par des entreprises nouvellement créées.

Pour la quatrième année consécutive, la valeur des importations de poisson dépasse celle de la production nationale. C'est un paradoxe de voir la France, troisième puissance maritime du monde, riche de ses côtes, de ses départements et territoires d'outre-mer, de sa tradition, ne pouvoir faire vivre sa pêche. Il nous paraît donc urgent de stopper les importations en provenance des pays tiers, de taxer ces importations hors C. E. E. pour affecter le produit de ces taxes au soutien de la pêche française.

Dernier point : nous souhaitons l'exonération des cotisations sociales sur les pensions et le bénéfice de toutes les annuités pour les marins qui prennent leur retraite à cinquante ans.

Monsieur le ministre, vous dirigez un ministère de la mer dont j'ai toujours souhaité la création. Je suis membre de l'opposition, mais parce que vos propositions sont honnêtes et constituent un réel progrès, je voterai votre budget. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

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

M. Guy Lengagne. Monsieur le ministre, mes chers collègues, comme chacun d'entre vous, j'ai écouté ce matin la radio et j'ai lu mes journaux habituels. Intrigué, je me suis rendu à la salle des conférences où j'ai consulté tous les journaux qui sont à notre disposition : gros titres sur l'éducation nationale, mais rien sur le budget de la mer ! M'étais-je trompé de jour ? J'ai rencontré mon collègue Haye et je lui ai demandé si c'était bien ce matin qu'on devait discuter de ce budget. En fait, la discussion du budget de la mer figurait bien au programme de nos

travaux, mais la mer n'intéresse pas la presse nationale ! (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et du rassemblement pour la République.*)

M. Marc Lauriol. Hélas ! Vous avez raison ; la France est un pays de terriens !

M. Guy Lengagne. Ce ne fait, malheureusement, que traduire l'état d'esprit couramment répandu dans la mesure où les Français n'ont souvent pas conscience que notre pays devrait être une très grande puissance maritime. Nous avons la chance, la très grande chance d'avoir 5 700 kilomètres de côtes extrêmement variées, baignées par quatre mers différentes, d'avoir ainsi des possibilités extraordinaires, inexploitées depuis des années.

Certes, des progrès ont été réalisés mais — et je me permets au passage d'émettre un avis peut-être personnel qui, je le crois, sera partagé par ceux qui sont ici présents ce matin — si la France traverse aujourd'hui une crise aussi profonde, c'est notamment parce que, pendant des années et des années elle n'a pas estimé qu'elle pouvait être une grande puissance maritime.

M. Marc Lauriol. C'est un drame historique chez nous !

M. Guy Lengagne. Monsieur le ministre, votre présence à ce banc montre que les choses ont changé.

M. Marc Lauriol. Espérons-le !

M. Guy Lengagne. Un ministère de la mer a enfin été créé, répondant ainsi au souhait des 110 000 travailleurs des régions côtières. Un collectif budgétaire a fait une large place à votre ministère et enfin, comme l'a souligné le rapporteur spécial, mon ami Albert Denvers, le projet de budget qui nous est présenté aujourd'hui est à la hauteur de nos besoins.

Pour gagner quelques minutes, je signalerai simplement les problèmes qui restent en suspens. Ils sont nombreux, tant est lourd le passif.

Le trafic trans-Manche : la faiblesse du pavillon français en ce domaine, comme on l'a relevé à plusieurs reprises, est dramatique. S'y ajoute le vieillissement de nos navires, en particulier ceux de l'armement naval de la S. N. C. F., si l'on met à part le Côte d'Azur, qui vient d'être mis en service. Il conviendrait donc de commander rapidement un nouveau transbordeur pour le trafic trans-Manche.

De plus, monsieur le ministre, quelles initiatives pensez-vous prendre pour que soit enfin respecté le principe de l'égalité des droits d'accès dans les ports ? Car les conditions actuelles avantagent incontestablement les navires britanniques.

Enfin, il me paraît nécessaire de clarifier la situation des armements français présents sur le trafic Manche-mer du Nord. Quelle peut être l'évolution de la B. A. I. ? Faut-il constituer un groupement d'intérêt économique regroupant nos armements ? Faut-il y associer les régions ? Quelles sont vos intentions à ce sujet ?

Je tiens à rendre hommage, au passage, à l'effort qui a été consenti par le Gouvernement et par vous-même pour sauver le N500.

J'ajoute que nous devons être très vigilants pour maintenir notre présence dans le trafic aéro-glisser.

La pêche maritime ? Félicitation, votre projet de budget est à la hauteur des besoins. Mais, vous le savez, tout n'est pas réglé. Je relèverai simplement quelques points.

Sur le plan social, il me paraît essentiel que les nouveaux textes sur le droit syndical et les conditions de travail soient préparés sans tarder, en collaboration avec les organisations syndicales.

Rappellerai-je que les négociations sur la convention collective de la pêche hauturière boulonnaise n'ont pas repris ? Or, il faut se souvenir qu'elles ont été à l'origine du vaste conflit de la pêche de 1980, et cette ancienne convention expire en mars 1982.

En septembre, votre attitude à la fois ferme et habile, monsieur le ministre, a permis d'avancer sur la voie de la construction de l'Europe « bleue ». Mais 80 p. 100 des prises de nos bateaux industriels de Lorient ou de Boulogne proviennent d'eaux étrangères. Nous devons obtenir, particulièrement des Britanniques, des assurances formelles sur l'accès aux ressources.

Nos bateaux de pêche industrielle vieillissent. Je tiens à souligner l'effort fait pour son renouvellement dans ce projet de budget. Mais, qu'en contrepartie les aides soient assorties d'assurances sur le respect des engagements sociaux !

La flotte semi-industrielle de Gravelines, de Boulogne, d'Étel, de La Rochelle a besoin d'aides spécifiques pour ne pas disparaître. Pourtant elle est indispensable à l'équilibre de nos pêches.

Pourquoi ne pas tenter les expériences de reconstitution de flotte par le biais de sociétés coopératives de production ?

A propos du carburant, vous l'avez reconnu, seule une modification fondamentale du marché permettrait un rééquilibrage des comptes d'exploitation.

Mais, dans l'immédiat, je vous propose de fixer un prix spécial du gazole sous douane qui serait déterminé de façon contractuelle pour une période triennale, et dont l'évolution serait modulée sur celle du prix du poisson à la production. Ce serait sans doute préférable à une aide systématique.

Enfin, pour le marché du poisson, vous avez souligné l'augmentation des crédits du fonds d'intervention et d'orientation des marchés — le F. I. O. M. —, mais nous connaissons mal ce marché. Les crédits pour la recherche technique sont en augmentation, mais ceux qui sont consacrés à la recherche économique, et en particulier aux recherches sur le marché sont inexistantes. Ne pensez-vous pas qu'il serait intéressant, et même indispensable d'engager des recherches à ce sujet ?

Paul Valéry disait : « Un regard sur la mer, c'est un regard sur le possible. » Je suis persuadé, monsieur le ministre, que votre action, donc celle du Gouvernement, tendra à transformer ce possible en probable, et ce probable en certain. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

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

M. Marc Lauriol. Peut-être qu'au-delà des divergences d'options politiques, M. Lengagne sera satisfait de voir un député d'un département exclusivement terrien — les Yvelines — s'occuper passionnément des choses de la mer.

M. Guy Lengagne. Très bien et merci !

M. Marc Lauriol. Maigre consolation, sans doute, mais il faut savoir se contenter !

Parmi les nombreuses préoccupations que nous cause la régression de notre marine marchande, je voudrais, monsieur le ministre, dans le temps très bref qui m'est imparti, appeler spécialement votre attention sur la Compagnie générale maritime, dont tout le monde sait que l'Etat a la maîtrise exclusive.

Je ferai trois séries d'observations qui porteront sur l'évolution de la flotte, l'évolution des effectifs et la structure financière.

En ce qui concerne la flotte, on peut constater que, de 1975 à octobre 1981, le nombre de navires est passé de 84 à 53. Le seuil fatidique — du moins est-il considéré comme tel — de 58 navires est donc franchi et, selon les prévisions, la Compagnie n'aura plus, dans quelque temps, que 50 ou 45 navires.

Sans doute la capacité de transport en tonnage n'est-elle pas atteinte, puisqu'elle a même légèrement augmenté. Mais le nombre de navires commande la souplesse du service et la multiplicité des lignes desservies. Or je constate un parallélisme entre la diminution du nombre des navires et les menaces qui pèsent sur certaines lignes.

Quel est l'avenir du service d'exploitation de l'Atlantique sud — le service d'Amazone a déjà disparu — de la ligne Australie—Nouvelle-Zélande par la Nouvelle-Calédonie et la Polynésie, des lignes de l'océan Indien et des lignes de l'Asie du Sud, c'est-à-dire de l'Inde et de l'Indonésie, dont il me semble avoir entendu dire que, sous prétexte qu'elles ne sont pas suffisamment rentables, elles pourraient disparaître ?

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de bien vouloir intervenir, car on ne peut imaginer que notre pavillon pourrait disparaître de cette partie du monde si importante. Je viens de la parcourir en cargo, et je peux attester que le trafic y est intense, mais que, de plus en plus, les armements concurrents prennent notre place. Il ne faut pas abdiquer !

Par ailleurs, sur les lignes qui desservent les départements et les territoires d'outre-mer sont apparus des armements étrangers qui, ne respectant pas les grilles tarifaires, rafflent le meilleur fret, laissant le plus mauvais à notre pavillon, ce qui entraîne une perte regrettable et paradoxale de devises sur un trafic franco-français. Là encore, que comptez-vous faire, monsieur le ministre, pour remédier à une situation dangereuse ?

En ce qui concerne les effectifs, je suis préoccupé par l'importance du personnel sédentaire par rapport au personnel

navigant. De 1975 à 1980, la proportion de personnel sédentaire est passée de 38 à 45,5 p. 100. Je sais bien que la diminution du nombre des navires et l'automatisation de ceux-ci entraînent normalement une diminution du nombre des navigants. Mais il ne faudrait tout de même pas que la Compagnie générale maritime devienne une compagnie de terriens ! D'autant que le poids financier des sédentaires est fort lourd : en 1981, la dotation budgétaire de 97 millions de francs a été intégralement consacrée à la compensation du déficit de la caisse de retraite du personnel sédentaire.

Aujourd'hui, vous allouez une dotation d'un milliard de francs — 500 millions dans le collectif et 500 millions dans le budget. Vous avez raison, mais à quoi sera-t-elle consacrée ? La question doit être posée.

Pour le moment, je constate que la proposition des sédentaires augmente alors que le nombre des marins et des navires diminue. Face à cette situation, quelle est votre politique ?

Enfin, à propos de la structure financière, je vais droit au but : il s'agit de la lourdeur anormale des frais financiers.

Voici les faits : en 1981, selon le rapport de M. Duroméa, ces frais financiers atteignent 14 p. 100 du chiffre d'affaires et selon les prévisions de la Compagnie, avec 500 millions de francs ils représenteront 17 p. 100 du chiffre d'affaires. Or dans les autres compagnies comparables, cette proportion est de 5 à 7 p. 100. Ce handicap est donc écrasant pour notre compagnie nationale, et il faut en chercher la raison.

Eh bien, la raison essentielle, à mon avis, réside dans un endettement excessif de la C. G. M. sur un marché financier très onéreux, endettement lui-même dû à l'insuffisance de capitaux propres pour financer les investissements, les achats et les constructions de navires.

L'Etat a, ici, une attitude doublement paradoxale : d'une part, lorsqu'il aide les armements privés, il exige — et il a raison — un effort en fonds propres équivalent ; d'autre part, il accorde des subventions budgétaires élevées à la C. G. M. destinées à compenser un déficit qui vient, en grande partie, d'un recours abusif au marché financier très onéreux, recours dû à l'absence de fonds propres.

Dans ces conditions, ne conviendrait-il pas de procéder à une augmentation de capital ?

Les immobilisations nettes, c'est-à-dire amortissements déduits, s'élevaient, dans le bilan de 1980, à 975 millions de francs. Les dettes à long terme représentent 936 millions de francs, c'est-à-dire 98 p. 100 du montant des immobilisations. Les capitaux propres, avec 422 millions de francs, n'atteignent même pas la moitié des immobilisations.

Ne serait-il pas plus sain d'affecter la subvention budgétaire que nous accordons à la C. G. M. à cette indispensable augmentation de capital qui, au moins, éviterait un recours au marché financier et le paiement d'intérêts à des créanciers extérieurs ?

Pour conclure, monsieur le ministre, je vous demande quelle est votre politique à long terme pour la C. G. M. Il s'agit là d'un outil maritime exceptionnel, héritier de la prestigieuse Compagnie générale transatlantique et des Messageries maritimes. Il serait inconcevable que l'Etat en ait pris la maîtrise pour la conduire à sa perte. Je vous fais confiance pour l'éviter, monsieur le ministre. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République, de l'Union pour la démocratie française et sur plusieurs bancs des socialistes.)*

M. le président. La parole est à M. Albert Pen.

M. Albert Pen. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, ne disposant que de très peu de temps de parole, je ne puis revenir sur les sujets abordés en réunion de la commission de la production et des échanges et que je résume ainsi : intérêt de relancer la pêche industrielle à Saint-Pierre-et-Miquelon, existence d'une aquaculture toujours ignorée et pourtant déjà parvenue au stade de la commercialisation à Miquelon, grâce en grande partie aux efforts de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes — l'I. S. T. P. M. — et aux crédits locaux.

Je ne parlerai donc que de l'essentiel.

Lisant l'autre jour un journal parisien, je n'ai pu m'empêcher d'éprouver un peu d'amertume, monsieur le ministre. De passage à Tahiti, vous auriez en effet déclaré : « Le Gouvernement entend associer étroitement le territoire de la Polynésie française à tous les travaux, réflexions et recherches qui intéressent la mise en valeur de la mer. Le territoire sera étroitement

associé à la négociation des accords de pêche, et les intérêts de la Polynésie seront scrupuleusement garantis lors de la conclusion de ces accords. »

Bravo pour la Polynésie ! J'en suis heureux pour mes collègues Juvenin et Flosse. Mais pourquoi n'en est-il pas de même pour Saint-Pierre-et-Miquelon ?

Pour éclairer mes collègues, je vais donner lecture du texte de la question écrite que, faute d'un temps de parole suffisant dans la discussion du projet de budget du ministère des relations extérieures, je viens d'adresser à M. Cheysson.

Je lui demande s'il est exact que la dernière négociation franco-canadienne des 21 et 22 octobre dernier relative à la délimitation des zones économiques respectives des deux Etats autour de l'archipel de Saint-Pierre-et-Miquelon, s'est soldée par un échec total, le Canada menaçant de dénoncer les accords de 1972 si Paris persistait à réclamer l'application de la thèse de l'équidistance.

Les deux délégations s'étant toutefois accordé un délai de réflexion jusqu'au 11 novembre, le Gouvernement français devait déterminer sa position définitive au cours d'une réunion tripartite regroupant les représentants du secrétariat d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer et des ministères de la mer et des relations extérieures, réunion qui a dû se tenir le 29 octobre. Je m'étonne que les élus de Saint-Pierre-et-Miquelon n'en aient même pas été informés.

Tout l'avenir économique des îles étant déterminé par une solution rapide en la matière, je m'inquiète des possibilités de recours à l'arbitrage de la Cour de la Haye.

Si cela peut faire l'affaire des armateurs métropolitains de grande pêche, lesquels, en toute hypothèse, devront abandonner les eaux du gelfe du Saint-Laurent en 1986, la lenteur d'une pareille procédure risque d'entraîner le déclin définitif de l'économie des îles Saint-Pierre-et-Miquelon.

Un raidissement de l'attitude canadienne se traduirait immédiatement par la suppression de nos quotas de pêche, donc par la fermeture de l'usine Interpêches avec toutes les conséquences sociales qu'elle comporterait.

Je souhaite donc que le Gouvernement parvienne à un accord avec Ottawa sur une exploitation commune des zones situées autour de Saint-Pierre-et-Miquelon. Cet accord devrait être facilité par le prochain changement de statut de l'archipel, changement qui garantira à nos voisins notre non-appartenance à la Communauté économique européenne. Ainsi pourrions-nous peut-être être traités comme la Polynésie.

Il est de l'intérêt commun de la mère patrie et de ses îles lointaines que ces dernières parviennent à un véritable développement économique fondé sur l'exploitation de ses ressources halieutiques et sous-marines.

Puisque votre ministère est représenté au sein de la délégation française, monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre point de vue sur le sujet, comptant sur votre appui auprès de votre collègue des relations extérieures.

J'ajouterai un mot avant de terminer : Saint-Pierre-et-Miquelon étant jumelé avec la ville de Port-en-Bessin, en métropole, je me fais un plaisir d'appuyer les requêtes présentées par mon collègue François d'Harcourt, malgré notre différence d'étiquette politique. *(Sourires et applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

M. Marc Lauriol. Très bien !

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. le ministre de la mer. Mesdames, messieurs, je tiens à remercier les orateurs qui viennent d'intervenir pour la diversité des sujets qu'ils ont traités et pour la richesse des suggestions qui ont été présentées. Leurs interventions témoignent que la mer, à défaut d'être un thème qui rassemble les foules, constitue bien un champ privilégié pour la coopération.

Je voudrais d'abord compléter les réponses que j'ai faites tout à l'heure aux deux rapporteurs au sujet du trafic trans-Manche, thème qui a été repris par plusieurs orateurs, et notamment par M. Lengagne.

Le plus urgent était de mettre fin aux projets de repli de l'armement naval de la S.N.C.F. qui avaient été élaborés avant le 10 mai 1981, aussi bien pour Dunkerque que pour Dieppe. Le Gouvernement a donc, dans un premier temps, mené une action de consolidation. Il nous faut maintenant reconquérir, et donc nous appuyer notamment sur l'armement naval de la S.N.C.F.

Je suis d'accord pour associer les régions intéressées à cette action. Elles seront d'ailleurs conviées à une première réunion de travail avec les représentants de l'armement naval afin de discuter, précisément, de cette reconquête.

A l'intention de M. Denvers, qui m'a interrogé sur le fonds d'intervention et d'action maritime, je précise de nouveau qu'il revient aux élus et aux professionnels de faire des propositions dans des secteurs qui sont actuellement mal pris en charge par les circuits traditionnels. J'ajoute que le domaine culturel entre pleinement dans les champs d'intervention du F.I.A.M. et que les parlementaires représentant les régions côtières — comme d'ailleurs tous ceux qui s'intéressent aux problèmes de la mer — auront leur rôle à jouer pour soutenir des projets originaux et novateurs.

M. Barthe m'a interrogé sur les taux de couverture dans le secteur du transport en vrac. Mais compte tenu du grand nombre de questions qui m'ont été posées, je ne pourrai répondre à toutes. Mais des courriers suivront, et les parlementaires ont toujours la possibilité de poser des questions écrites et orales, possibilité dont ils font d'ailleurs largement usage.

Dans le secteur « vrac » il convient de développer la solidarité entre chargeurs et transporteurs, par le biais de contrats à moyen terme de transports maritimes. Il n'est pas normal que certaines grandes entreprises françaises utilisent des pavillons de complaisance pour leurs transports, et il faut mettre fin à de telles pratiques. Je l'ai déjà indiqué, mais je tenais à souligner de nouveau cette nécessité.

M. Barthe se préoccupe également du recours à des personnels étrangers sur les paquebots. A la suite d'une rencontre avec les organisations syndicales, un groupe de travail sur ce sujet a été mis en place, dans le cadre du conseil supérieur de la marine marchande. Je tirerai les conséquences des conclusions de ce groupe qui me seront très bientôt remises.

En ce qui concerne la durée du travail, la négociation est engagée entre les partenaires sociaux, et je veillerai à ce qu'elles aboutissent, afin que l'activité maritime ne reste pas en marge des légitimes préoccupations relatives à la réduction du temps de travail.

Au sujet de l'E.N.I.M. — l'établissement national des invalides de la marine — je puis vous assurer que le budget de 1982 n'est pas incompatible avec le financement du plan de rattrapage, notamment pour les pensions, qui sera présenté cet après-midi aux partenaires sociaux.

MM. Denvers, Duroméa et Lauriol m'ont interrogé à propos de la Compagnie générale maritime, et j'y reviendrai plus longuement tout à l'heure.

M. Christian Bonnet a évoqué la situation très difficile de la conchyliculture. Le ministre de la mer ne peut que se réjouir du mouvement de diversification qui s'amorce dans certains bassins ostréicoles, et cela sous l'impulsion de producteurs regroupés.

Par ailleurs, j'ai demandé aux organismes scientifiques dont j'exerce la tutelle de se mettre à l'écoute des professionnels pour que ceux-ci puissent bénéficier des retombées de leur activité. Je répète que les chercheurs doivent sortir des laboratoires — certains d'entre eux le font déjà — et assumer pleinement leur rôle de conseil des professionnels.

A plus long terme, il serait souhaitable que les producteurs se regroupent au sein d'organisations, ce qui est déjà le cas notamment pour les producteurs de fruites de mer en Bretagne. Cela leur permettrait de disposer des moyens de nature à assurer leur propre assistance technique. Qu'ils sachent que, dans ce domaine, les concours de mon département ministériel leur seront acquis.

Pour la conchyliculture, je précise qu'il a été mis en place, vendredi dernier, un plan de sauvegarde de l'huître plate, en liaison avec les professionnels. Nous suivrons avec attention l'évolution de la situation.

Pour ce qui est de l'interdiction du filet pélagique dans certaines zones sensibles, je peux vous donner l'assurance que la réglementation actuelle sera intégralement respectée et que les moyens de contrôle seront renforcés. L'année 1980 a vu la mise en service d'une unité de surveillance nouvelle, *La Sterne*. En 1981, deux vedettes côtières, *Le Courlis* et *L'Avocette*, viendront s'y ajouter.

Depuis le 1^{er} janvier, soixante-six infractions pour pêche en zone interdite ont été relevées, dont dix-huit pour le chalutage en couple.

Vous avez, monsieur Lacombe, évoqué de nouveau la spécificité de la situation en Méditerranée dont vous vous êtes déjà fait l'écho auprès de moi. Je puis vous assurer de ma volonté de poursuivre le processus, que j'ai déjà engagé, de « déprivatisation » de la mer, qui prend tout son sens pour la Méditerranée et les étangs salés privés.

Vous avez souligné la nécessité de protéger ces milieux sensibles du littoral. C'est une tâche qui ne relève pas exclusivement du ministère de la mer et j'entends bien la mener en étroite liaison avec Mme le ministre de l'agriculture et avec M. le ministre de l'environnement, notamment. Les moyens nécessaires à la surveillance des étangs seront dégagés dans le budget de 1982.

Je réaffirme ma volonté d'aider tout projet concret d'amélioration de la commercialisation, notamment dans la région de la côte Verméille, par les organisations de producteurs.

M. Mauger ainsi que M. Poignant, M. d'Harcourt et M. Lengagne ont évoqué les problèmes auxquels est confrontée la pêche artisanale. M. Lengagne m'avait déjà fait part, par courrier, des orientations qu'il conviendrait de suivre, selon lui, en ce qui concerne le carburant.

Vous avez tous noté que, suite au second choc pétrolier, les aides spécifiques aux carburants avaient été doublées depuis le 1^{er} juillet dernier, qu'il s'agisse de l'aide au maintien en flotte ou des prix d'objectif. Je rappelle, par ailleurs, qu'une étude interministérielle est en cours sur une éventuelle modulation de l'évolution du coût du carburant. Cela va tout à fait dans le sens de vos préoccupations.

M. Mauger m'a interrogé sur l'aide à l'investissement à la pêche artisanale, et notamment sur l'avenir du système actuel : 20 p. 100 de subvention de l'Etat auxquels s'ajoutent les prêts du F. D. E. S. et d'éventuelles subventions locales régionales.

Dans le cadre de la préparation du Plan pluriannuel, ce système est actuellement soumis à l'examen et à la critique de la profession sur la base de quelques hypothèses de travail fournies par l'administration. Pour ce qui est notamment des clés de financement, il appartiendra à la profession de faire des propositions qui, sans alourdir la charge budgétaire, pourront améliorer le rendement de l'aide.

Pour les jeunes pêcheurs, le taux de subvention est plus élevé de 5 p. 100 et la quotité de prêts F. D. E. S. plus importante.

M. Mauger a émis la crainte que les subventions départementales ou régionales ne servent à réduire le montant des prêts plutôt que l'autofinancement. Il ne s'agit là que d'une hypothèse de travail, sur laquelle la profession sera appelée à se prononcer.

M. Poignant s'est, lui aussi, intéressé à la pêche artisanale et il a évoqué les aides communautaires au renouvellement. Nous assurons la subvention nationale au minimum, de telle sorte que le marin pêcheur ne soit pas défavorisé si le dossier n'est pas retenu en définitive par le F. E. O. G. A. Par ailleurs, l'action intérimaire de la Communauté économique européenne va devenir permanente à la suite des récentes décisions communautaires.

Je confirme la volonté du Gouvernement d'étudier l'évolution du coût du carburant.

Je confirme aussi — et je réponds également ici aux questions des rapporteurs — la volonté de démocratiser la gestion des ports, en permettant l'entrée des professionnels et des élus dans les organismes de gestion. Je l'ai déjà dit à l'occasion de visites que j'ai effectuées dans certains ports autonomes, mais je le répète pour l'ensemble des ports. Je présenterai prochainement des propositions en vue d'assurer cette démocratisation qui est souhaitée, je crois pouvoir le dire, par l'ensemble des élus et des professionnels.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Très bien !

M. le ministre de la mer. M. d'Harcourt a évoqué ma visite à Port-en-Bessin. Nous avons eu à cette occasion la possibilité d'étudier sur le terrain les problèmes que connaissent les pêcheurs de ce port.

Nous préparons actuellement l'octroi par le F. D. E. S. d'un prêt spécial de trois milliards de francs pour assurer le maintien de la flotte des chalutiers de Basse-Normandie qui sont actuellement confrontés à de sérieuses difficultés. J'ajoute qu'à ma demande, le F. I. O. M. suit tout particulièrement l'organisation des producteurs de Basse-Normandie, et que le développement des innovations qui y sont actuellement expérimentées en matière de commercialisation sera bien évidemment encouragé.

Monsieur Lengagne, vous avez souligné la nécessité d'une reprise de la négociation sur la convention collective entre les partenaires sociaux. Je partage pleinement votre souhait.

Une phase décisive s'engagera demain dans les négociations communautaires, puisque je rencontre mon collègue britannique dans le cadre d'une négociation bilatérale préparatoire aux conseils de ministres sur la pêche. Croyez bien que la fermeté qui a prévalu à Bruxelles sera également de mise à Paris !

Je vous confirme ma prochaine venue à Boulogne, qui me permettra d'étudier les problèmes sur le terrain.

M. Guy Lengagne. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre de la mer. Pour ce qui est, enfin, de la modulation du prix du gazole pour la pêche, j'ai pris connaissance avec intérêt des propositions très concrètes contenues dans la lettre que vous m'avez adressée.

Monsieur Lauriol, vous avez soutenu avec ferveur le dossier de la C. G. M. Il est de fait que j'ai trouvé, à mon arrivée au ministère de la mer, un plan dit « de redressement » mais qui prévoyait plutôt le démembrement, puisqu'il situait le nombre des navires à moins de quarante.

J'ai déjà précisé que mon ministère étudiait un plan de consolidation à cinquante navires qui permet de conserver l'ensemble du fonds de commerce de la C. G. M. dont je tiens à faire, selon la formule qui a été utilisée à la tribune par de nombreux orateurs, le fer de la lance de la reconquête dans le domaine de l'armement.

Pour ce qui est des lignes du Pacifique, j'ai eu l'occasion, notamment en me rendant sur le *Rostand*, de donner aux membres de l'équipage toutes assurances pour ce qui est de la sauvegarde de ces lignes.

M. Marc Lauriol. C'est le bon sens, monsieur le ministre.

M. le ministre de la mer. Vous avez rappelé, et les rapporteurs l'ont également souligné, que la C. G. M. aura bénéficié, en 1981 et 1982, d'une augmentation de capital d'un milliard de francs pour consolider le financement de ses investissements et donc d'alléger ses frais financiers.

M. Marc Lauriol. C'est de bon sens, monsieur le ministre. Mais qu'en est-il des autres lignes, notamment celles de l'Inde et de l'Indonésie ?

M. le ministre de la mer. L'assurance que j'ai pu donner au commandant et aux membres de l'équipage du *Rostand* valait pour toutes les lignes, et pas seulement pour celle de Papeete. Nous serons intransigeants sur ce point — j'aurai l'occasion d'y revenir en d'autres lieux.

Monsieur Pen, vous vous êtes fait l'écho des préoccupations du monde de la pêche de Saint-Pierre-et-Miquelon, dont vous m'aviez entretenu lorsque je vous ai reçu à mon bureau. Vous m'avez invité à venir à Saint-Pierre-et-Miquelon. J'ai l'intention de m'y rendre, comme je l'ai fait pour Port-en-Bessin, respectant ainsi l'égalité de traitement entre ports de pêche jumelés.

Vous avez évoqué les difficiles négociations en cours avec le Canada sur la détermination de la zone économique. Le Gouvernement sera très ferme. Les intérêts de Saint-Pierre-et-Miquelon seront sauvegardés, et je suis prêt à informer complètement les élus de l'évolution des négociations. Mon bureau vous reste largement ouvert.

Je crois, mesdames, messieurs, avoir répondu à l'ensemble des intervenants. J'invite les députés à me demander par écrit des réponses sur les points que je n'aurais pas évoqués. (*Applaudissements sur tous les bancs.*)

M. le président. Nous en arrivons maintenant aux questions.

Je rappelle que l'auteur de la question dispose de deux minutes.

Dans l'intérêt du débat, je demande instamment aux intervenants de respecter strictement ces temps de parole et au Gouvernement de répondre avec la plus grande concision.

Nous commençons par les questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Peuziat.

M. Jean Peuziat. Monsieur le ministre, comme mon ami Pierre Jagoret l'avait fait l'année dernière, je vous interrogerai sur l'évolution des crédits de la société nationale de sauvetage en mer.

Vous connaissez l'apport fondamental et irremplaçable de cette société dans le domaine de la sécurité des gens de mer. Ces dernières années, les crédits alloués par vos prédécesseurs étaient insuffisants et en baisse constante.

Entendez-vous, comme je l'espère fortement, doter cette société de moyens suffisants pour qu'elle puisse assurer sa mission avec toute l'efficacité voulue ?

Autre problème, la formation des marins, qui est actuellement dispensée dans les écoles nationales de la marine marchande et dans les écoles d'apprentissage maritime.

Cette formation doit être développée et redéfinie, en ce qui concerne tant la formation initiale que la formation permanente.

Tout d'abord, la formation initiale doit répondre à des objectifs clairs. Il convient, notamment, de l'adapter à l'évolution du métier de marin, ce qui implique qu'elle soit enrichie. Il faut ainsi développer une pédagogie nouvelle en intégrant des notions de connaissances biologiques, des données techniques plus poussées en électromécanique et techniques de pêche. Les éléments de gestion d'entreprise et d'économie de pêche ne sauraient être oubliés.

Ensuite, cette formation doit être polyvalente de façon à permettre un passage de la marine de pêche à la marine de commerce et inversement.

Enfin, elle doit permettre une réinsertion dans une profession terrestre et ne doit donc pas être trop spécialisée.

Monsieur le ministre, cette organisation doit être préparée avec les partenaires sociaux dans un souci de concertation.

La redéfinition du rôle de la formation initiale suppose un accroissement de la contribution financière de l'Etat, tant en ce qui concerne les moyens de fonctionnement que pour permettre à des jeunes sans ressources, par le biais des crédits de promotion sociale, de se destiner au métier qu'ils ont choisi.

Le conflit que connaît actuellement l'E. A. M. d'Audierne, dont j'ai eu l'occasion de vous entretenir, est là pour vous le rappeler.

Il convient également d'élargir la formation permanente. Là aussi, l'enrichissement des programmes, la polyvalence de l'enseignement constituent des objectifs à ne pas négliger. Mais le développement de la formation permanente n'aura un sens que si nous ouvrons aux marins comme aux autres salariés le droit au congé-formation.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande de bien vouloir me préciser la politique de formation que vous entendez mener, en indiquant les moyens financiers dont vous disposez à ce titre.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. le ministre de la mer. Monsieur le président, je m'efforcerai à la concision, comme vous m'y avez appelé.

Monsieur Peuziat, vous avez notamment posé le problème de la formation. Je partage votre souci d'adapter celle-ci à l'évolution des métiers de la mer et aux aspirations personnelles et collectives des hommes. Un groupe de travail a été mis en place. Il doit déposer ses conclusions avant le mois de mars et notamment présenter des propositions d'orientation pour répondre au besoin d'adaptation à l'évolution des activités maritimes.

Mais d'ores et déjà le projet de budget pour 1982 permettra l'amélioration de l'équipement, notamment des écoles d'apprentissage maritime, la création, à Concarneau, d'un centre d'instruction à la sécurité destiné en priorité aux marins pêcheurs, l'installation de deux ensembles d'instruction par simulateurs électroniques au Havre et à Marseille et la réhabilitation totale de l'école d'apprentissage maritime de Boulogne. Ainsi 1982, qui verra également — et ce point doit être souligné — le démarrage effectif des travaux de construction de la nouvelle école d'apprentissage maritime de Saint-Malo, marquera bien un nouveau départ de la formation maritime.

Vous m'avez également interrogé, comme les rapporteurs, l'avaient fait, sur le problème de la société nationale de sauvetage en mer.

Ma réponse sera succincte, mais positive. Je suis en mesure de vous indiquer que le Gouvernement déposera au projet de budget primitif de 1982 un amendement tendant à augmenter de manière très significative la subvention d'investissement versée par l'Etat à la société nationale de sauvetage en mer, œuvre d'intérêt national.

Grâce au Parlement, hommage sera ainsi rendu au courage et au dévouement de tous les sauveteurs bénévoles. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

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

M. Jean Beauvils. Monsieur le ministre, le port de Dieppe était le premier port pour l'importation des bananes.

Il a suffi d'une décision technocratique, prise par la C. G. M. avec le soutien du gouvernement de l'époque, mettant en œuvre la conteneurisation pour le transport de la banane et dérivant tout le trafic sur Le Havre, seul port s'efforçant grand pour accueillir les porte-conteneurs, pour ruiner les espoirs dieppois.

A l'époque, des compensations avaient été annoncées, des promesses de trafics de remplacement avaient été faites. Or les Dieppois n'ont rien vu venir.

Le trafic bananier détourné, ce sont 400 dockers au chômage, des installations et un outillage inutilisés, de très nombreux emplois induits supprimés.

Il ne s'agit pas d'opposer grands et petits ports, mais il faut que soit reconnue la place des ports secondaires. Ces ports subissent aujourd'hui de grosses difficultés. Ils ont été abandonnés, victimes de l'absence d'une politique d'aménagement du territoire, faute d'une véritable volonté de partager les trafics.

Lors d'une récente visite à Dieppe, vous avez pu voir, monsieur le ministre, ce qu'avait engendré une politique excessive de concentration des trafics. Vous avez pu juger de l'inquiétude, du désespoir de ces ports secondaires et de leur population.

Dans le cas particulier, s'ajoutent à l'arrêt du trafic lié à l'importation de la banane et à l'absence de trafic de remplacement les difficultés de la ligne trans-Manche. Vous comprendrez mieux, dans ces conditions, la volonté des Dieppois de voir les pouvoirs publics prendre en compte les besoins des ports secondaires.

Pour l'avenir, une solution existe à Dieppe, vous le savez. Elle passe par la construction d'un port à l'extérieur, dont l'amorce a été réalisée avec une plate-forme multivrac, destinée aux graves de mer. L'unanimité s'est faite sur place pour reconnaître que cette plate-forme ne peut rester en l'état, qu'elle doit être le point de départ d'un grand port.

Je me félicite, monsieur le ministre, que la dotation d'automatisations de programme des ports de commerce soit en progression pour la première fois. Je voudrais que cet effort se développe au profit d'une politique d'aménagement du territoire, d'une politique volontariste qui revitalise nos ports secondaires.

Le second volet de ma question concerne la deuxième activité du port de Dieppe : la pêche de la coquille Saint-Jacques.

M. le président. Veuillez conclure, mon cher collègue, vous avez déjà épuisé votre temps de parole sur le premier volet de votre question.

M. Jean Beauvils. La France a produit, en 1980, 18 000 tonnes de coquilles Saint-Jacques ; elle en a importé 8 000 tonnes dont 50 p. 100 en provenance du Royaume-Uni et 20 p. 100 en provenance du Japon. Or, notre production pourrait aisément augmenter si les réglementations française et britannique étaient moins antagonistes, et ce aux seuls dépens des pêcheurs normands et bretons. En effet, la France limite volontairement sa période de pêche d'octobre à mai afin de protéger le patrimoine coquillier.

A cette concurrence de la Grande-Bretagne sur le terrain s'ajoute celle du Japon sur les prix ; les coquilles en provenance de ce pays se vendent 30 p. 100 moins cher que les nôtres, ce qui fait chuter les cours.

Monsieur le ministre, quelles initiatives comptez-vous prendre, aux échelons national, communautaire et international, pour défendre la pêche des coquilles ? *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. le ministre de la mer. S'agissant du port de Dieppe, où je me suis rendu il y a quelques jours, monsieur Beauvils, j'ai eu l'occasion, lors de cette visite, d'annoncer un premier train de mesures. Ce sont des mesures sociales en faveur des dockers, qui ont été touchés, notamment, par la perte du trafic bananier des Antilles. Je rappelle les deux principales.

D'une part, par l'arrêté interministériel paru le 5 novembre au *Journal officiel*, de lever de 300 à 500 pour chaque dockeur le nombre des vacances chômées ouvrant droit à l'indemnité de garantie dont pourront ainsi bénéficier tous les chômeurs.

D'autre part, les dockers dieppois pourront, dès le début de 1982, et à condition qu'ils aient atteint l'âge de 56 ans et deux mois, bénéficier d'une préretraite avec un revenu égal à 70 p. 100 de leur salaire brut.

En ce qui concerne la plate-forme « grave de mer », la possibilité d'une nouvelle extension du port de Dieppe à partir de cette plate-forme sera étudiée sous ses aspects techniques, financiers, économiques ; ce n'est qu'au terme de cette étude qu'une décision pourra être prise.

Quant aux préoccupations qui ont été exprimées à l'égard des autres ports, les actions entreprises à Dieppe démontrent que l'Etat ne s'intéresse pas moins aux ports non autonomes qu'aux autres. Cette volonté de donner à ces ports les moyens de leur développement dans les secteurs qui correspondent à leur vocation naturelle se traduit dans le projet de budget pour 1982 : les ports non autonomes n'y sont pas négligés, bien au contraire, et la poursuite d'importantes opérations, à Sète ou à La Rochelle par exemple, témoigne de l'intérêt du Gouvernement.

Pour ce qui est de la pêche à la coquille Saint-Jacques, les instances de la C. E. E. sont saisies du dossier depuis 1979. J'ai, pour ma part, souligné l'urgence d'un règlement. Un plan d'action a été établi. La phase préalable de concertation scientifique qui vient de s'amorcer en vue de dégager un consensus sur les fondements d'une gestion rationnelle des stocks de cette ressource commune, doit déboucher sur une proposition de règlement communautaire qui sera présentée au conseil par la Commission.

Quant aux importations des pays tiers, il nous faut vérifier qu'elles représentent bien, pour la production nationale, une menace réelle qui justifierait l'introduction auprès des autorités communautaires d'une demande de mesure de sauvegarde. L'enquête est en cours. Je note cependant que l'évolution des prix de la coquille Saint-Jacques sur le marché mondial semble accuser une hausse assez sensible, ce qui est, à mes yeux, un élément favorable pour la sauvegarde de notre production nationale. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Kléber Hays.

M. Kléber Hays. Monsieur le ministre, je ne puis résister au plaisir de dire à mon tour que la création même de votre ministère et l'augmentation notable du budget consacré à la mer, notamment en ce qui concerne la recherche, montrent la volonté du Gouvernement de s'attaquer aux nombreux problèmes dont il a hérité.

Mais cette volonté ne pourra s'exprimer pleinement que dans la mesure où les structures permettront de la traduire efficacement sur le terrain. Or, si les services concernés disposent d'un personnel compétent, la coordination nécessaire entre ces divers services n'existe pas toujours ; c'est tout au moins l'impression que ressent le nouvel élu que je suis.

Pour illustrer mes propos, je prendrai trois exemples concernant le domaine des cultures marines, et plus spécialement celui de l'aquaculture dont vous connaissez les problèmes.

Premièrement, au niveau de la recherche, il n'existe pas, semble-t-il, de liens suffisants entre l'I. S. T. P. M., le C. N. E. X. O. et les universités. Il n'est pas bon de délimiter de façon trop étroite les domaines de compétence. Il me semblerait cependant souhaitable de définir et de mieux répartir les grands axes de la recherche, que celle-ci soit fondamentale ou appliquée.

Deuxièmement, de nombreux organismes sont chargés de la surveillance de la qualité des eaux et de leur protection : I. S. T. P. M., D. D. A. S. S., laboratoires municipaux ou intercommunaux, ports autonomes, cellules anti-pollution. Il est vrai que chacun d'eux couvre des aspects fort différents. Néanmoins, la dispersion des moyens de prélèvement et d'analyse, donc des résultats, nuit à l'efficacité des dispositifs mis en place ainsi qu'à la recherche cohérente des causes de dégradation. Cela ne facilite guère la tâche des élus ou des services lorsqu'ils doivent prendre les décisions nécessaires.

Troisièmement, lorsque les problèmes concernent des secteurs aussi différents que la protection des côtes contre l'érosion, les activités aquicoles ou la plaisance, leur complexité est telle qu'elle rend toute initiative pratiquement impossible.

C'est le cas, par exemple, des dragages du bassin d'Arcachon, préconisés et même jugés indispensables par certaines études.

Malgré cette complexité, monsieur le ministre, ma question sera toute simple.

Pensez-vous pouvoir assurer une meilleure coordination entre les services ou administrations intéressés par le milieu marin ? Si tel est le cas, pouvez-vous préciser les mesures qui vont dans ce sens ?

Sinon, quelle sera, en ce domaine, la politique que vous conduirez dans un proche avenir, en vue de mieux coordonner les efforts tendant à assurer le maintien et surtout le développement des cultures marines ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. le ministre de la mer. Monsieur le député, présentant la situation spécifique du bassin d'Arcachon, vous avez déjà fait état d'une nécessaire concertation entre les différents organismes scientifiques qui se préoccupent des problèmes de la mer. J'ai souscrit à votre diagnostic.

La création d'un ministère de la mer et d'un ministère de la recherche et de la technologie était la condition préalable pour remédier à cette dispersion et pour élaborer une politique de recherche non seulement dynamique mais aussi cohérente.

En liaison avec le ministère de la recherche et de la technologie, le ministère de la mer a mis en place une mission chargée d'examiner les conditions de la coordination en matière de recherche scientifique, de cultures marines et de pollution. J'attends de cette mission qu'elle nous soumette des propositions avant la fin de l'année.

Le cas du bassin d'Arcachon nous donnera l'occasion de les mettre à l'épreuve de la réalité.

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

M. Dominique Dupilet. Monsieur le ministre, j'ai écouté avec attention la réponse que vous avez fournie tout à l'heure sur les écoles d'apprentissage maritime. Vous avez annoncé que le groupe de travail constitué à cet effet déposerait aux environs du mois de mars un rapport portant notamment sur le contenu des études.

Je vous interrogerai pour ma part sur la gestion financière de ces établissements.

La subvention octroyée par l'Etat aux écoles d'apprentissage maritime représente en moyenne 52 p. 100 de leur budget, les directeurs étant chargés de se procurer les 48 p. 100 restants, lesquels proviennent essentiellement des subventions des départements et des régions, ainsi que de la taxe d'apprentissage. Vous imaginez les difficultés qu'ils rencontrent pour établir leur budget prévisionnel alors qu'ils n'ont pas encore connaissance des subventions qui seront inscrites aux budgets départementaux et régionaux.

En outre, les subventions de fonctionnement accordées par l'Etat diminuent régulièrement en valeur relative, ce qui rend particulièrement difficile la gestion de ces établissements. Comptez-vous, monsieur le ministre, redéfinir le mode de financement de ces écoles en augmentant, par exemple, la part des recettes accordées par l'Etat ? (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. le ministre de la mer. Monsieur le député, il est exact que la subvention attribuée à l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime, telle qu'elle est inscrite au budget de la mer, ne couvre qu'une partie des dépenses de ces établissements. Pour 1980, dernier exercice arrêté, cette subvention a représenté 55 p. 100 du budget de l'association. Mais si l'on ajoute les financements centraux qui proviennent d'autres budgets ministériels que celui du ministère de tutelle, les fonds apportés représentent à peu près 58 p. 100 des ressources.

Quant aux collectivités publiques décentralisées, leur concours, pour la même année, représente un peu plus de 5 p. 100 des ressources. Cette contribution n'est certes pas négligeable, mais il convient de la comparer à la grande densité du réseau des écoles et à l'intérêt que celles-ci présentent pour les collectivités et pour les populations.

En matière de formation, vous avez rappelé que le groupe de travail qui a été mis en place déposerait ses conclusions avant le mois de mars. La réflexion qu'il a entreprise et qui progresse activement participe, faut-il le dire, de l'esprit de décentralisation. Nous sommes donc très ouverts à un débat sur la gestion décentralisée de ces écoles, et vos suggestions nous seront très précieuses avant que ne soient arrêtées les dispositions. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à Mme Chaigneau.

Mme Colette Chaigneau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, enfin un ministère de la mer, enfin un interlocuteur compétent devant les professionnels de la mer, capable d'inciter et de coordonner les efforts !

Il était temps, car le port de La Rochelle-Pallée, comme tant d'autres, voyait ses difficultés s'aggraver d'année en année. Son trafic est en régression de 4,95 p. 100 par rapport à l'an dernier, malgré de remarquables efforts d'investissement qu'il faudrait poursuivre en construisant une deuxième cale tournée vers l'extérieur.

Mais le secteur le plus touché est celui de la pêche. Manifestement surexploitées, les ressources du golfe de Gascogne s'épuisent. Il est grand temps de les protéger et d'arrêter ce gâchis.

La flotte de pêche industrielle ne compte plus que dix chalutiers en août 1981, alors qu'elle en possédait quatre-vingt-cinq en 1965. Elle est inadaptée : trop gros tonnages ; forte consommation de combustible. L'augmentation de l'effort de pêche espagnole inquiète les pêcheurs artisans.

Les marins ne peuvent renouveler leur flotte étant donné l'inadaptation du système bancaire qui leur demande le double de l'investissement. Pourquoi ne pas créer une banque de la mer qui aiderait les armateurs et les pêcheurs à construire, rénover et entretenir la flottille, les mareyeurs à atténuer leurs problèmes de trésorerie, les conchyliculteurs à investir ?

Une antenne du C. N. E. X. O. serait la bienvenue. La protection des activités économiques maritimes, en particulier de la pêche et de la conchyliculture, est de toute première importance pour le maintien du capital économique de la région.

En conséquence, monsieur le ministre, je vous demande quelles mesures vous comptez prendre pour que les gens de mer retrouvent l'espoir et la place qui leur revient, et pour que La Rochelle, durement touchée par le chômage, puisse vivre. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. le ministre de la mer. Madame le député, vous avez évoqué la situation du port de La Rochelle. Je ne doute pas que la journée de vendredi prochain vous donnera l'occasion de traiter de nouveau de l'ensemble des problèmes auxquels ce port est confronté.

Je vous précise que j'ai obtenu pour 1982 l'aide au maintien en flotte qui doit permettre de sauvegarder les navires qui subsistent encore à La Rochelle.

Vous avez cité des chiffres que je confirme : pour soixante-huit chalutiers en 1968, il n'en reste plus que dix aujourd'hui.

Mais au-delà de la sauvegarde de ce potentiel de pêche, j'entends tout mettre en œuvre pour la diversification des activités. Le ministère de la mer est disposé à accompagner tout effort qui s'engagerait dans cette voie, en liaison avec toutes les parties prenantes, et notamment avec le marcyage.

Pour ce qui est de la préservation des stocks dans le golfe de Gascogne, la réglementation communautaire détermine précisément l'accès des pêcheurs étrangers au golfe. Depuis 1978, il faut le noter, aucun navire des pays de l'Est n'est plus autorisé à y pêcher. Quant à la flotte espagnole, qui est soumise à la réglementation communautaire, son activité est régie par un accord cadre qui limite, en les réduisant d'ailleurs chaque année, les tonnages et le nombre de chalutiers autorisés à pêcher dans les eaux de la C. E. E. La réduction de l'activité des pêcheurs espagnols s'est traduite de la façon suivante dans le golfe de Gascogne : cent quarante chalutiers en 1978, quatre-vingt-dix-neuf en 1979, soixante-neuf en 1980 et cinquante-huit en 1981 !

M. le président. Pour le groupe du rassemblement pour la République, la parole est à M. Gaston Flosse.

M. Gaston Flosse. Monsieur le ministre, un différend s'étant élevé entre la Polynésie et l'Etat au sujet de la compétence du territoire sur la zone économique maritime, l'Etat admet-il, comme il découle des débats parlementaires ayant précédé le vote de la loi du 12 juillet 1977 relative à l'organisation de la Polynésie française, que l'exploration, la recherche et l'exploitation des richesses naturelles maritimes, biologiques ou minérales dans la zone économique, au large des côtes du territoire telle qu'elle est définie à l'article 1^{er} de la loi du 15 juillet 1976, soient de la compétence du territoire ?

Est-il prévu, à l'occasion des négociations qui doivent s'engager entre la France et un certain nombre de nations du Pacifique en vue de la signature d'accords de pêche, de faire droit

aux légitimes revendications des pêcheurs polynésiens en leur réservant l'usage exclusif d'une zone de pêche de cinquante milles nautiques autour des terres émergées, zone où se trouve l'essentiel des stocks naturels de thons et de bonites nécessaires à la consommation locale ?

Lors de votre récente visite en Polynésie, vous avez déclaré que « la réussite d'une politique maritime passe, à l'évidence, par le développement de la formation des hommes ». Vous vous êtes également prononcé en faveur d'un renforcement de l'effort de formation à mener sur place. Dans cet esprit, êtes-vous favorable à la création, en Polynésie, d'une université de la mer dont le domaine d'activité s'étendrait progressivement à toutes les sciences et technologies se rapportant à l'océan et qui permettrait à la Polynésie de devenir une vitrine de la France dans le Pacifique, en matière de sciences et de techniques appliquées à la mer ?

Enfin, vous vous êtes prononcé en faveur de l'extension aux chantiers navals polynésiens du système d'aide à la construction navale qui existe actuellement en métropole. Quelles sont, concrètement, les mesures qui seront prises en faveur de la construction navale polynésienne et à quelle date les effets de ces mesures se feront-ils sentir ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de la mer.

M. le ministre de la mer. Monsieur Flosse, votre question relative à la compétence du territoire sur la zone économique maritime me paraît plutôt s'adresser au secrétaire d'Etat chargé des départements et des territoires d'outre-mer. Je vous rappelle cependant qu'aux termes de l'article 62 de la loi du 12 juillet 1977, « l'exploitation des richesses naturelles maritimes restent de la compétence du territoire, sous réserve des engagements internationaux et des dispositions législatives qui en découleront ».

Vous m'avez interrogé sur la possibilité de l'usage exclusif pour les pêcheurs polynésiens d'une zone de 50 milles. Vous vous étiez déjà fait l'avocat de cette cause, lorsque j'ai rencontré les pêcheurs polynésiens. Mais il me semble que le groupe R. P. R. condamne — et avec raison — l'instauration d'une bande de 50 milles dans les eaux de la Grande-Bretagne. J'invite donc votre groupe à harmoniser ses positions en ce domaine, car on ne saurait demander une chose et son contraire.

Lors de ma venue en Polynésie, j'ai pu également mesurer les besoins de renouvellement de la flotte de cabotage inter-insulaire et l'intérêt des initiatives prises localement.

Le Gouvernement souhaite vivement limiter le recours aux importations pour les navires neufs. Les gros navires doivent être construits en métropole, mais ceux de petite taille peuvent l'être sur place.

J'ai signé à ce sujet une convention avec le territoire. Je préciserai prochainement les modalités du soutien du ministère de la mer à l'industrie locale, qu'il ne démentira pas.

Sans tirer de conclusion sur ce débat, je remarque qu'aucun orateur n'a formulé de critique fondamentale ni sur ce budget ni sur les orientations du ministère de la mer. La mer est donc un facteur d'unité. Je souhaite que, dans une France trop terrienne, cette unité s'affirme dans le vote d'un budget qui est au seul service de la vocation maritime de la France. *(Applaudissements sur tous les bancs.)*

M. le président. J'appelle les crédits inscrits à la ligne « Mer ».

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

« Titre III : 44 128 598 francs ;
« Titre IV : 474 676 911 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme : 718 millions de francs ;
« Crédits de paiement : 197 millions de francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 1 635 254 000 francs ;

« Crédits de paiement : 423 427 000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère de la mer.

Mes chers collègues, un orateur a fait remarquer ce matin qu'on avait peu parlé avant ce débat du ministère de la mer et de son budget. A l'instant, je constate que ses crédits ont été votés à l'unanimité. Il est trop tard, me semble-t-il, la séance devant être levée à douze heures trente, pour commenter l'examen du budget des anciens combattants. (Assentiment.)

La suite de la discussion est donc renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Cet après-midi, à quinze heures. deuxième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1982, n° 450 (rapport n° 470 de M. Christian Pierret, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

Anciens combattants :

Annexe n° 3. — M. Jean-Louis Dumont, rapporteur spécial ; avis n° 471, tome II, de M. Jean Falala, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Education nationale et article 87 :

Commission des finances, de l'économie générale et du Plan :

Enseignement primaire et secondaire :

Annexe n° 13. — M. François Mortelette, rapporteur spécial.

Enseignement supérieur :

Annexe n° 14. — M. Gilbert Gantier, rapporteur spécial.

Commission des affaires culturelles, familiales et sociales :

Avis n° 471 : éducation nationale, tome V : M. Bernard

Derosier ; enseignement primaire et secondaire, tome VI :

M. Jacques Brunhes ; universités, tome VII : M. Jacques

Santröt ; enseignement technique, tome VIII : M. Jean-

Paul Fuchs ; éducation physique et sportive, tome IX :

M. Jean-Hugues Colonna.

Ce soir, à vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée à douze heures quinze.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

LOUIS JEAN.

