

# JOURNAL OFFICIEL



**DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
**DÉBATS PARLEMENTAIRES**  
**ASSEMBLÉE NATIONALE**

**CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958**

**8<sup>e</sup> Législature**

**PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987**

**(26<sup>e</sup> SÉANCE)**

**COMPTE RENDU INTÉGRAL**

**1<sup>re</sup> séance du mardi 21 octobre 1986**

## SOMMAIRE

### PRÉSIDENTE DE M. ANDRÉ BILLARDON

1. **Représentation de l'Assemblée nationale au sein d'un organisme extraparlimentaire** (p. 5061).

2. **Loi de finances pour 1987 (deuxième partie)**. - Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5061).

M. le président.

#### Mer

M. Antoine Rufenacht, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. Louis Le Pensec, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères.

M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission de la production.

MM. Bertrand Cousin,  
Roland Leroy,  
Aimé Kergueris,  
Pascal Arrighi,  
Jean Beaufile,  
Vincent Porelli,  
Roland Blum.

M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat à la mer.

Réponses de M. le secrétaire d'Etat aux questions de :  
MM. Jean de Lipkowski, Yvan Blot, Joël Hart, Charles Miossec, Philippe Vasseur, Léonce Deprez, Dominique Chaboche, Jean-Pierre Destrade, Jean Peuziat, Jean-Louis Goasduff, Yves Guéna.

#### ETAT B

##### TITRE III (p. 5080)

Amendement n° 26 de M. Chaboche : M. Pascal Arrighi. - Retrait.

L'amendement n° 27 de M. Chaboche a été retiré.

Adoption du titre III.

##### TITRE IV. - Adoption (p. 5080)

#### ETAT C

##### TITRES V ET VI. - Adoption (p. 5080)

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

3. **Ordre du jour** (p. 5080).

# COMPTE RENDU INTEGRAL

**PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ BILLARDON,**  
**vice-président**

La séance est ouverte à neuf heures trente.

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

1

## REPRÉSENTATION DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE AU SEIN D'UN ORGANISME EXTRA-PARLEMENTAIRE

**M. le président.** J'informe l'Assemblée qu'il y a lieu de désigner un représentant suppléant de l'Assemblée nationale au sein du Conseil national des transports, en remplacement de Mme Huguette Bouchardeau, devenue membre titulaire de cet organisme.

Conformément à la décision prise précédemment, l'Assemblée voudra sans doute confier à la commission de la production et des échanges le soin de présenter un candidat.

Les candidatures devront être remises à la présidence au plus tard le jeudi 30 octobre 1988, à dix-huit heures.

2

## LOI DE FINANCES POUR 1987

(DEUXIEME PARTIE)

### Suite de la discussion d'un projet de loi

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1987 (nos 363, 395).

Au moment d'aborder l'examen des fascicules budgétaires, j'invite chacun des intervenants à respecter strictement son temps de parole, condition indispensable du bon déroulement du calendrier arrêté en conférence des présidents.

Je rappelle que la conférence des présidents a recommandé aux membres du Gouvernement de s'en tenir à une seule intervention d'ordre général, à l'issue de la première phase de la discussion de chaque budget, après les rapporteurs et les orateurs.

Dans la deuxième phase de chaque discussion, les questions seront appelées par période d'un quart d'heure par groupe : je rappelle que l'auteur de chaque question dispose de deux minutes et que la conférence des présidents a recommandé aux ministres de répondre avec concision.

MER

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du secrétariat d'Etat à la mer.

La parole est à M. Antoine Rufenacht, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour quinze minutes.

**M. Antoine Rufenacht, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat à la mer, mes chers collègues, le projet de budget de la mer pour 1987 s'inscrit dans un contexte difficile.

Ce contexte est difficile eu égard à une conjoncture économique, nationale et internationale, qui suscite de légitimes inquiétudes, notamment dans les régions maritimes et littorales, qui sont plus durement touchées que d'autres par l'aggravation du chômage et qui comportent, nous le savons, des zones littéralement sinistrées.

Ce contexte est difficile dans la mesure où le budget de la mer ne peut échapper, et c'est bien naturel, à la nécessaire remise en ordre de nos finances publiques, à la clarification indispensable des dépenses de l'Etat, à la politique de redressement économique et, par conséquent, à une meilleure maîtrise des prélèvements publics engagée par le Gouvernement depuis quelques mois.

Le contexte est peut-être encore plus difficile pour les activités maritimes portuaires et littorales qui sont, plus que d'autres, confrontées à une concurrence internationale particulièrement intense. Cette situation est illustrée par les difficultés que connaît notre flotte de commerce, par les évasions de trafic dont sont victimes notamment nos grands ports du Nord-Ouest, sans parler des graves bouleversements qui frappent les sites de chantiers navals. Je sais, monsieur le secrétaire d'Etat, que les chantiers navals ne sont pas de la compétence du secrétaire d'Etat à la mer, mais comment ne pas évoquer rapidement ce difficile problème quand on parle des régions maritimes ?

Néanmoins, certaines évolutions vont dans le bon sens et certaines orientations doivent nous inciter à un relatif optimisme. J'en veux pour preuve une volonté affirmée de remettre en ordre et de soucier de clarté qui a présidé à l'élaboration du projet de budget de la mer. La commission des finances s'est ainsi félicitée de la « rebudgétisation » des crédits du fonds spécial de grands travaux. A la majorité, elle s'est également félicitée de l'abandon d'un projet non viable, celui de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant, sur lequel je reviendrai tout à l'heure.

Autre orientation nouvelle et essentielle car elle traduit la volonté gouvernementale de lever certains blocages et de prendre en compte la réalité économique mondiale comme d'entrayer la dramatique dégradation de notre flotte de commerce, avec le dossier dit « pavillon des Kerguelen », dont je reparlerai également.

Mes chers collègues, il ne me paraît ni utile ni nécessaire de faire devant vous une analyse détaillée, poste par poste, des chiffres qui figurent dans le projet du budget de la mer. Je vous propose de vous reporter à mon rapport écrit qui retrace, par grandes actions - administration générale, police maritime, protection et aménagement du littoral, notamment - les principales orientations du projet du budget qui nous est soumis. Je préfère axer mon bref rapport oral, monsieur le secrétaire d'Etat, sur trois domaines, qui m'ont paru prioritaires dans vos choix et dans vos arbitrages, tout au moins sur trois dossiers qui illustrent mieux que d'autres une nouvelle politique de la mer. Mais, quand je parle d'une « nouvelle politique de la mer », je n'ose évoquer « la mer retrouvée » car j'aurais peur de faire naître déceptions et désillusions ! (*Murmures sur les bancs du groupe socialiste.*)

Les trois dossiers qui me paraissent aujourd'hui mériter une attention particulière concernent respectivement l'aide majeure à la navigation et l'abandon du projet d'Ouessant - d'une manière générale le problème de la sécurité en mer - la politique portuaire et, enfin, la flotte de commerce et le plan qu'à cet égard vous avez récemment présenté, monsieur le secrétaire d'Etat.

Avant d'aborder ces dossiers majeurs, vous me permettrez, mes chers collègues, de formuler trois remarques, qui ne sont d'ailleurs pas mineures à mes yeux mais sur lesquelles je ne veux pas m'étendre compte tenu du temps de parole qui m'est imparti.

Ma première remarque concernera les crédits de la mer en général, qui connaissent une progression de 2,5 p. 100 par rapport à 1986, soit une croissance supérieure à celle des dépenses de l'Etat, qui est de 1,8 p. 100, et à la hausse prévue pour les prix, soit 2 p. 100. Voilà un signe encourageant de l'intérêt que porte le Gouvernement aux problèmes maritimes et aussi du soutien dont le secrétaire d'Etat à la mer a su bénéficier dans les arbitrages budgétaires toujours difficiles.

Ma deuxième remarque sera pour souligner le caractère profondément déséquilibré du budget de la mer. En 1987, la subvention versée à l'E.N.I.M., l'établissement national des invalides de la marine, représentera 67,4 p. 100 du total des crédits de la mer. Elle augmentera plus fortement que l'ensemble du budget.

Nous connaissons les efforts accomplis par l'E.N.I.M. pour moderniser sa gestion et maîtriser la progression de ses dépenses. Nous connaissons aussi l'attachement des gens de mer à cette structure particulière et à la reconnaissance des problèmes spécifiques qui sont les leurs. Nous comprenons ces préoccupations mais nous ne pouvons pas ne pas reconnaître que le déséquilibre du budget de la mer pose problème et qu'il faudra bien trouver un jour une solution.

Ma troisième remarque concernera un déséquilibre d'une tout autre nature, celui de la balance commerciale de nos pêches maritimes : 5,9 milliards de francs en 1985, c'est considérable et même intolérable ! On en connaît les raisons, mais comment ne pas souhaiter qu'une politique dynamique et pluriannuelle soit engagée pour porter progressivement remède à cette situation ?

J'en viens aux trois dossiers sur lesquels je souhaiterais m'étendre davantage.

D'abord, la sécurité en mer et, en premier lieu, l'aide majeure à la navigation d'Ouessant. Projet ambitieux, séduisant dans son principe, l'aide majeure à la navigation est apparue à certains comme la conséquence logique et nécessaire de la réflexion qui avait été engagée à la suite de la catastrophe de l'*Amoco-Cadiz* en 1978, de l'éloignement vers le large des rails de séparation de trafic et aussi des exigences formulées par l'organisation maritime internationale. Mon rapport écrit retrace l'histoire de cette affaire, avant et après la décision prise en octobre 1982 de construire l'aide majeure à la navigation.

L'analyse approfondie que j'ai effectuée à la demande de la commission des finances m'a convaincu que, non seulement le projet atteignait un coût vraiment considérable - il est vrai que la sécurité n'a pas de prix - mais surtout qu'il était devenu inutile, tant il est vrai que le dispositif en place s'est révélé efficace au cours des récentes années, et qu'il était sans doute aussi irréalisable en raison du comportement du sol sous-marin qui devait accueillir l'ouvrage.

En résumé, je crois pouvoir dire qu'en cette affaire le Gouvernement a pris une décision sage et courageuse. Peut-être eût-il simplement fallu la prendre plus tôt.

J'en viens à la société nationale de sauvetage en mer, second volet du problème de la sécurité maritime. Nous connaissons tous l'action dangereuse - le drame de cet été en a été, hélas ! l'illustration - menée avec un dévouement et un courage exemplaires par les sauveteurs de la S.N.S.M. Cette association reconnue d'utilité publique mériterait sans doute plus d'attention et plus d'intérêt de la part de certaines collectivités locales ou de certains particuliers. Faut-il rappeler à cet égard que son homologue britannique reçoit une aide extérieure dix fois supérieure ?

En tout cas, elle mérite que l'Etat la soutienne sur le plan financier avec plus de détermination. C'est la raison pour laquelle la commission des finances a voté, sur ma proposition, une observation dans laquelle elle souhaite qu'un effort budgétaire soit accompli pour permettre à la S.N.S.M. de réaliser son programme pluriannuel d'équipement. Chiffrer ce supplément à deux millions de francs me paraît raisonnable et j'espère que le Gouvernement pourra se rallier à cette proposition.

Deuxième grand dossier : la politique portuaire et l'évolution de nos ports maritimes.

Je signalerai d'abord la hausse spectaculaire de 600 p. 100, non significative sur le plan économique, des autorisations de programme pour les ports maritimes. Cette hausse traduit seulement, mais ce n'est pas négligeable, la volonté de clarté financière souhaitée par le Gouvernement qui a décidé de rebudgétiser les crédits du F.S.G.T.

Un mot aussi pour constater et regretter la faible augmentation des crédits de paiement - 1,2 p. 100 - et pour souligner l'évolution globalement stable de notre trafic portuaire maritime, stabilité qui masque en réalité de fortes disparités selon les trafics et selon les ports concernés.

Je saluerai aussi au passage le spectaculaire redressement financier du port de Marseille, dont la capacité et la marge nette d'autofinancement augmentent remarquablement.

Mais cela, mes chers collègues, c'est le passé, immédiat certes, mais c'est tout de même le passé ! Il semble plus intéressant de se tourner vers l'avenir quand on parle de nos grands ports maritimes.

A cet égard, on n'insistera jamais assez sur la nécessité de poursuivre et d'intensifier les mesures parfois engagées, mais le plus souvent imaginées dans des rapports fort pertinents, en vue d'améliorer la compétitivité de nos ports.

Les concurrents de nos grands ports français ne sont pas d'autres ports français : ce sont les ports d'Anvers, de Rotterdam ou de Gènes. Il faut donc, monsieur le secrétaire d'Etat, aller plus loin et plus vite pour réaliser des gains de productivité à l'intérieur même des périmètres portuaires. Des solutions sont possibles. Il faut, c'est une question de survie pour nos grands ports, aller de l'avant. En même temps, il faut mettre en place les réformes et faire sauter certains verrous qui pénalisent les ports français en ce qui concerne les conditions de pré- et de post-acheminement des marchandises. Sur ce point, la mission d'études mise en place par vos soins, en liaison avec le ministre chargé des transports, a fait naître de vifs espoirs.

Dans le même esprit, je souhaite que soient rapidement prises les décisions indispensables pour adapter certaines de nos lignes ferroviaires au gabarit international en leur permettant d'acheminer sans difficulté la nouvelle génération des maxi-conteneurs qui va se développer sur l'Atlantique Nord. Dans ce domaine, les choses et les mentalités bougent, et dans le bon sens. Il est juste de rendre hommage au Gouvernement, notamment à vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, qui avez compris qu'il fallait accompagner et favoriser cette évolution qui privilégie le mouvement, le dynamisme commercial et la remise en cause des idées reçues et des avantages immuablement acquis.

J'en vois - vous permettrez au rapporteur spécial de s'effacer un instant devant le député de Seine-Maritime - une illustration frappante dans le soutien déterminé que vous apportez au projet de port rapide à conteneurs du Havre. C'est un bon projet car il privilégie le souci d'agressivité commerciale affiché par le port du Havre face à ses concurrents étrangers. C'est un bon projet aussi car il associe et il engage de très importants capitaux privés, créant ainsi un effet multiplicateur considérable pour les crédits budgétaires prévus.

Je souhaite, monsieur le secrétaire d'Etat, que, dès ce matin ou au plus tard à l'occasion de votre visite au Havre lundi prochain, vous puissiez annoncer que les crédits d'Etat, permettant d'engager l'opération dès 1987 et de la réaliser complètement d'une manière très rapide, sont en place. Le dossier est suffisamment exemplaire de la nouvelle politique maritime et portuaire du Gouvernement pour mériter toute votre sollicitude, comme celle de votre collègue chargé du budget.

Le dernier grand dossier que je voudrais évoquer est celui de la flotte de commerce. Il s'agit également d'un dossier prioritaire, qu'il me paraît nécessaire d'examiner.

Je ne reviendrai pas sur l'évolution véritablement dramatique de la flotte de commerce et du pavillon français dans la dernière période. Un seul chiffre suffit pour illustrer la situation : quarante-trois navires ont quitté le pavillon français entre le 1<sup>er</sup> janvier 1985 et le 1<sup>er</sup> juillet 1986.

Chacun ici connaît la raison de cette évolution, qui n'est d'ailleurs pas propre à notre pays. Chacun aussi en mesure l'enjeu pour la France, en termes de chômage, notamment dans les zones littorales et côtières, en termes d'indépendance nationale et de balance des paiements. Chacun a en mémoire la décision que vous avez prise au début de l'été, de mettre en application une mesure de sauvegarde pour arrêter l'hémorragie. Ce fut la mise en place du pavillon des Kerguelen.

Cette mesure, sans doute parce qu'elle préservait les règles de sécurité et les droits des Français embarqués, sans doute surtout parce qu'elle arrivait à un moment où elle paraissait

en quelque sorte inévitable, inéluctable, a été accueillie comme une bouée de sauvetage, c'est-à-dire sans enthousiasme, mais avec tout de même un immense soulagement.

Le plan marine marchande répond à une tout autre ambition. Il marque en tout cas une volonté clairement affichée de redressement maritime pour notre pays. La présence du Premier ministre pendant la présentation de ce plan a apporté au monde maritime la preuve que, décidément, quelque chose avait changé. L'allègement de certaines contraintes, la modification de certaines réglementations, le dégrèvement de la taxe professionnelle représentent pour les armements français un soutien très significatif.

Plus intéressante, car plus originale et plus porteuse d'avenir, est la mise en place d'une aide structurelle aux compagnies maritimes françaises. Cette opération de restructuration des entreprises d'armements maritimes était nécessaire. Souhaitons que tous les moyens financiers indispensables soient dégagés pour faire face à cette remise en ordre de notre flotte de commerce.

Deux mots, mes chers collègues, pour conclure.

Premièrement, la commission des finances a accepté à la majorité les conclusions tendant à vous proposer d'adopter le projet de budget de la mer.

Deuxièmement, je veux essayer de vous faire partager un certain optimisme sur l'évolution de notre politique maritime et portuaire. Certes, tout n'est pas favorable. La compétition est rude, la pente à remonter est forte. Néanmoins, l'air du temps me paraît propice, un air du temps qui s'alimente plus d'analyses sérieuses que de promesses factices. Mais, après tout, les choses maritimes et les gens de la mer appartiennent au domaine du sérieux. Pourquoi ne serions-nous pas satisfaits d'avoir un secrétaire d'Etat sérieux, s'appuyant sur une politique sérieuse ? (*Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.*)

**M. le président.** La parole est à M. Louis Le Penec, rapporteur pour avis de la commission des affaires étrangères, pour cinq minutes.

**M. Louis Le Penec, rapporteur pour avis.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs dans cette brève intervention, je privilégierai deux dossiers : l'avenir de la marine marchande et les pêches dans les négociations internationales. Dans ces deux domaines, l'avenir ne dépend pas seulement des moyens budgétaires dégagés. Les crédits risqueraient, en effet, d'être inopérants si n'était pas engagée, aux niveaux européen et international, une action globale et soutenue.

En matière de soutien à la flotte de commerce, les mesures budgétaires prises pour 1987, dans le cadre du nouveau plan de relance, demeurant très modestes et autorisent peu d'ambition. Le montant des crédits d'aide à l'investissement ne permet même pas, par exemple, d'assurer le renouvellement minimal de la flotte de ligne.

Fondamentalement, la nouvelle politique maritime souffre d'une triple insuffisance : faiblesse des moyens financiers, absence de conception globale avec une négligence du rôle des acteurs impliqués dans la chaîne de transport, insuffisante prise en compte de la dimension internationale.

J'ai déjà souligné que le plan de relance se présentait comme un catalogue de mesures disparates destinées à améliorer le seul coût d'exploitation des navires, d'où la création de ce triste pavillon de complaisance français qui, loin de résoudre les problèmes de la flotte de vrac, ne lui donne qu'un sursis tout en sacrifiant l'emploi et en consacrant un régime de discrimination sociale.

Pourquoi ne pas avoir, en ce domaine, choisi la voie de la négociation syndicale et recherché avec les grands utilisateurs la voie d'une nouvelle solidarité armateurs-chargeurs qui existait déjà en partie pour le transport de charbon dans le cadre de l'A.T.I.C., l'association technique de l'importation charbonnière ? Sans doute parce que le ministre de l'industrie préfère, au nom du credo libéral, jouer des facilités de la complaisance, par exemple en s'engageant aujourd'hui dans la voie du démantèlement de l'A.T.I.C. pour les importations de charbon et, demain, dans l'abandon de la loi de 1928 pour les importations pétrolières.

De même, dans le secteur des lignes régulières, pourquoi, alors que le plan de relance encourage les opérations de restructuration de l'armement français, avoir refusé la reprise de

la flotte et du fonds de commerce des « Chargeurs Réunis » par la C.G.M. ? Ce refus n'a pu résulter que de considérations purement idéologiques. Les ultras-libéraux du Gouvernement n'ont pu tolérer qu'une entreprise publique puisse reprendre une entreprise privée ! L'armement français aurait gagné à renforcer ses positions commerciales en Extrême-Orient où se joue sans doute l'avenir de l'activité maritime internationale.

Bref, il est regrettable que le dogmatisme doctrinal l'ait emporté sur le pragmatisme commercial. Je formulerais donc, monsieur le secrétaire d'Etat, trois recommandations pour l'action au niveau international où se situent les véritables enjeux maritimes de notre pays.

Premièrement, il faut poursuivre la lutte contre les concurrence déloyales, aussi bien celles exercées par les pavillons de complaisance dans le secteur du vrac que celles développées sous forme de dumping par les pays de l'Est et d'Extrême-Orient dans le secteur des lignes régulières.

Deuxièmement, il faut résister à Bruxelles aux pressions de certains armements nord-européens désireux de s'emparer de nos fonds de commerce en cabotage national et international, notamment sur l'Afrique du nord et de l'ouest. Il est indispensable que la France soit absolument intransigeante, notamment pour sauvegarder le monopole de pavillon sur les liaisons avec la Corse ainsi que ses positions sur l'Afrique et les départements et territoire d'outre-mer.

Troisièmement, il faut renforcer nos positions commerciales dans le monde, par la recherche d'une coopération active entre nos armements de lignes privés et publics. Il est grand temps, à l'heure où se mettent en place de puissants consortiums internationaux sur la plupart des routes maritimes du monde, que l'armement français additionne ses forces et ses moyens pour assurer son avenir.

C'est à ces conditions, bien plus qu'en s'attaquant au statut social des marins, que sera assuré l'avenir de l'armement français.

S'agissant des pêches maritimes, sur le plan communautaire, je demande au Gouvernement de veiller à ce que, lors des négociations en cours ou à engager dans le cadre de la communauté élargie, avec de nombreux pays tiers, les intérêts de la pêche française soient préservés.

Il apparaît essentiel, en particulier, de subordonner étroitement l'accès au marché communautaire, très convoité, à l'accès aux ressources dans les eaux des pays tiers concernés. Sur ce point, un document récent de la Commission a mis en lumière qu'une très grande partie des importations de produits de la mer dans la Communauté s'effectuait actuellement à tarifs nuls ou réduits alors que le volume de ces importations avait très sensiblement augmenté depuis quelques années.

Il m'apparaît donc nécessaire, dans le respect des équilibres à préserver entre les différents agents économiques, de lier davantage à l'avenir l'octroi de toute concession en matière de droit de douane d'ordre conventionnel ou autonome à des contreparties satisfaisantes en matière de droit de pêche.

Dans la même perspective de la négociation du G.A.T.T., il convient de valoriser le plus possible les crédits en matière tarifaire résultant de l'adhésion de l'Espagne et du Portugal à la Communauté.

Ajouterai-je qu'en matière structurelle, le Gouvernement doit exiger une non-discrimination dans le financement communautaire des navires, qu'ils mesurent plus ou moins de trente-trois mètres. Ce clivage s'est, en effet, révélé artificiel à l'épreuve. Il convient d'en tirer toutes les conséquences.

Enfin, au mois de juillet 1983, le Gouvernement français avait présenté un mémorandum sur la mise en œuvre d'une politique sociale communautaire.

Alors que des décisions communautaires seront prises d'ici à la fin de l'année concernant les mesures structurelles pour la pêche et l'aquaculture, il est indispensable que celles-ci comprennent un volet social. Ainsi, pour illustrer notre propos, il est anormal que le principe d'un repos minimal à la pêche, facteur de sécurité, ne soit pas encore reconnu au plan communautaire.

En conclusion, la faiblesse des dotations budgétaires, une politique de la flotte de commerce qui ne saurait rencontrer notre agrément, des interrogations sur la politique européenne des pêches maritimes, des reculs certains quant à la

sécurité ont conduit votre rapporteur à se prononcer devant la commission pour le rejet des crédits du secrétariat d'Etat à la mer. La commission a cru devoir en décider autrement. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour dix minutes.

Monsieur Lacombe, je vous demande surtout de ne pas dépasser votre temps de parole.

**M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis.** Monsieur le président, je vais essayer de satisfaire votre souhait, ce qui est bien naturel.

Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la mer ne fait guère recette ici, une fois encore, pas plus d'ailleurs que dans les arbitrages interministériels. Malgré les intentions affichées qui, elles, sont non seulement bonnes mais encore louables, l'examen détaillé de la situation des différents secteurs d'activité maritime et des programmes d'action du ministère reflète une insuffisance des moyens. La politique engagée ne peut pas faire face aux défis de l'avenir. Qui pourrait croire le contraire ?

Votre projet de budget, monsieur le secrétaire d'Etat, marque cette année une diminution réelle - comparons ce qui est comparable, avec la budgétisation du fonds spécial de grands travaux - de 8,4 p. 100, avec des baisses spectaculaires, de l'ordre de 40,6 p. 100 pour les polices maritimes et la signalisation, de 24 p. 100 pour les pêches maritimes et les cultures marines, mais aussi de 2,9 p. 100 pour la recherche scientifique et technique et de 1,9 p. 100 pour l'administration générale. A l'heure où ceux qui sont attachés à la fonction publique et à la mission publique dans notre pays sont en train de manifester, cette diminution des crédits de l'administration générale confirme la suppression de 106 emplois au secrétariat d'Etat à la mer.

Cela ne permet pas, malheureusement, d'envisager l'avenir avec optimisme pour relever les défis que représente la maîtrise des ressources marines et de notre commerce extérieur maritime pour notre pays.

Or la mer, à la fois source considérable de richesses et lieu privilégié des échanges commerciaux internationaux, est au cœur des enjeux majeurs qui commandent notre développement et notre indépendance économique.

Notre flotte de commerce, d'abord, constitue un enjeu capital pour l'équilibre de nos échanges. Est-il besoin et utile de rappeler que, pour la France, la part de commerce extérieur maritime représente en tonnage 60 p. 100 du commerce total, et 40 p. 100 en valeur ? Notre dépendance maritime peut s'évaluer à près de 20 p. 100 de notre produit national brut !

Notre flotte de commerce est dans une situation très difficile - nous serons unanimes pour le reconnaître - et de plus en plus grave. En 1986, il n'est pas exclu qu'elle se retrouve entre le quatorzième et le vingtième rang mondial. Dans ce domaine, monsieur le secrétaire d'Etat, votre projet de budget s'apprécie nécessairement à la lumière du plan pour la marine marchande que vous avez très récemment présenté. Force est de constater que, s'il comporte des mesures positives, il ne répond que partiellement aux besoins de la marine marchande et présente certains aspects préoccupants. En fait, il ne traite pas les problèmes de fond.

Positif, il faut le reconnaître, est le dégrèvement de 66 p. 100 de la taxe professionnelle acquittée par les compagnies maritimes pour 1986 et 1987. Il convient d'ailleurs qu'à terme, la flotte française ne soit plus soumise à la taxe professionnelle. En matière maritime, il n'y a pas de lien entre un navire et une commune. D'ailleurs, les ports comme les manutentionnaires portuaires sont déjà exonérés de cette taxe qui n'a pas d'équivalent en Europe.

L'aide à l'investissement s'inspire très largement des régimes précédents. Son maintien était considéré comme indispensable par les armateurs qui constatent que la plupart de leurs concurrents occidentaux bénéficient aussi d'un mécanisme semblable de soutien. Quoi qu'il en soit, l'ensemble du régime d'aide est caractérisé par une insuffisance des crédits de paiement. L'inscription est de 80 millions de francs, ce qui pourrait couvrir uniquement le financement de deux gros navires. Cette insuffisance est une des grandes lacunes de ce projet. Les sommes en cause ne sont même pas à la hauteur

des besoins d'une conjoncture déprimée. Les rares projets des armateurs seront gelés. Qu'en sera-t-il, par exemple monsieur le secrétaire d'Etat, du projet d'achat par la C.G.M. du porte-conteneurs *La Pérouse* pour l'Australie ?

Nous ne nions pas les difficultés et les problèmes de compétitivité de notre flotte de commerce. Mais le remplacement de marins français par des marins étrangers pour améliorer la compétitivité de notre marine marchande est une fausse solution ou une solution en trompe-l'œil, ainsi que le déclarait le rapport Lathière. Le pavillon des Kerguelen est encore trop coûteux par rapport au pavillon philippin ou à celui des Bahamas. Dans ce cas particulier, les difficultés des vraciers français nécessitaient que des mesures soient prises afin d'éviter la fuite vers un pavillon étranger. Une solution plus concertée et plus souple aurait été possible, au moins pour les plus gros d'entre eux. Si l'on estime que les charges sociales et salariales pèsent sur les compagnies d'armement françaises, il fallait prendre des mesures d'allègement, tout simplement. A terme, l'instauration d'un pavillon économique n'atteindra pas le résultat escompté. C'est la perfusion qui permet au malade de prolonger sa vie.

Afin de permettre une véritable amélioration de la situation, il convient de s'attaquer aux problèmes de fond par une politique d'ensemble du transport maritime.

Il faut d'abord prendre en compte les difficultés liées à l'endettement dans le compte d'exploitation des navires. Cet endettement, effectué à l'époque où les taux d'intérêt étaient très élevés, pèse lourd. Restructurons donc la dette. Par ailleurs, le réaménagement de la formule de la copropriété des navires, dite quirataire, pourrait constituer une voie intéressante.

Il faut ensuite affirmer la politique du transport maritime comme un élément majeur de la politique du commerce extérieur français dans les négociations internationales, dans le respect des accords bilatéraux existants, établir les conditions d'une plus grande solidarité entre chargeurs et transporteurs par la refonte globale de la chaîne de transport, développer notre fonds de commerce maritime par l'incitation à une plus grande implantation française dans les ports étrangers.

Enfin, une politique des transports ne peut faire l'économie de la dimension européenne. Aujourd'hui, la défense commerciale s'exerce au-delà des actions nationales et se conçoit à ce niveau. Ce cadre est particulièrement adapté à la lutte contre les protectionnismes et les concurrences déloyales. Dans cet espace, le flux intra-européen est très important et devrait être réservé aux armateurs de la Communauté. De même que doit y être réaffirmée pour la desserte des îles la préférence du pavillon national.

Notre politique portuaire constitue un maillon essentiel dans la chaîne des transports pour le commerce extérieur. Par voie de conséquence, l'affaiblissement de notre flotte de commerce, ce sont des difficultés plus grandes pour nos ports, ainsi que le démontre l'abandon d'escalas à Marseille et, demain, au Havre par l'*U.S. Lines*, et, à terme, de tous les terminaux des lignes de porte-conteneurs, si la situation continue à se dégrader.

Un bilan d'activité fragile, avec une évolution des détournements du trafic des marchandises vers les ports étrangers, rend nécessaire le rétablissement de la compétitivité de la filière portuaire française. Pour cela, il faut assurer la mise à niveau de la compétitivité des ports français vis-à-vis de leurs principaux concurrents étrangers, ce qui suppose, d'une part, de réduire le coût du passage portuaire et d'alléger les procédures, d'autre part, d'élaborer un plan d'ensemble de la chaîne des transports.

Dans ce domaine, comme pour la flotte de commerce, une large concertation est nécessaire, à la mesure de l'enjeu. Elle passe par une négociation port par port entre les partenaires sociaux. Rendre responsable pour la modernisation de nos ports, essentiellement la main-d'œuvre portuaire, de la même manière que les marins pour notre flotte de commerce, serait un erreur et, à terme, porterait préjudice à notre économie portuaire. Là encore, une politique communautaire est nécessaire.

Mais d'abord, il incombe à notre pays de poursuivre ses investissements portuaires, en les orientant vers la rentabilisation optimale des infrastructures existantes, par le développement du tertiaire portuaire, notamment par la mise en place de systèmes informatisés et l'extension de la procédure des « zones et magasins francs » à l'ouvroison.



Si le projet de loi de finances pour 1987 budgétise le fonds spécial de grands travaux consacré aux équipements portuaires, comme je le soulignais dans mon propos liminaire, il n'inscrit aucune autorisation de programme pour les ports non autonomes d'intérêt national ou de vastes chantiers pluriannuels étaient depuis longtemps ouverts. C'est vrai en particulier pour Bayonne, Port-la-Nouvelle et Sète. Les ports de Dieppe, Calais et Boulogne, qui avaient fait l'objet de décisions antérieures d'autorisations de programme afin qu'ils puissent s'adapter à la concurrence du lien fixe transmanche, n'ont pas obtenu les crédits prévus.

En ce qui concerne les pêches et les cultures marines, depuis 1980, la crise a été évitée par un effort soutenu de l'Etat à ce secteur qui se concrétise par un fort résultat d'ensemble : pour l'année 1985, 20 p. 100 de plus pour la pêche.

C'est le chiffre qui apparaît à la lecture du bilan du Crédit maritime, en particulier, qui se soucie du soutien à cette activité économique.

Il est vrai que le résultat varie selon les types de pêche. Il convient donc de poursuivre cette politique en insistant sur la commercialisation des produits. Or, il est regrettable de constater une diminution de 24 p. 100 des crédits de paiement dans le projet de loi de finances pour 1987. Il eût été préférable que la diminution des subventions de fonctionnement due à la baisse du coût du pétrole et du cours du dollar entraîne en faveur de ce secteur un redéploiement des crédits rendus disponibles.

Au niveau européen, à l'occasion de la prochaine réunion du conseil des pêches - et cela mon collègue Louis Le Penec l'a dit, je n'y reviendrai pas - il est regrettable que les propositions faites par la commission pour les dix prochaines années ne retiennent aucune mesure afin d'harmoniser les politiques sociales des Etats dans la suite logique du mémorandum présenté par Guy Lengagne en juillet 1983.

Le chapitre V concerne essentiellement une subvention à l'E.N.I.M., qui représente 67,4 p. 100 du total des crédits pour la mer. L'on ne peut que regretter que le projet de budget remette en cause l'évolution normale des salaires forfaitaires qu'avait prévue le plan de rattrapage fixé en 1981, à la suite des conclusions du rapport Dufour.

Dans le même chapitre, la formation maritime traduit, par voie de conséquence, les mêmes difficultés que la marine marchande. Quant à l'AGEMA, tout le monde sait ici ce que j'en pense. Je vous renvoie à ce que j'en ai dit dans mon rapport écrit.

En ce qui concerne l'abandon du programme d'aide majeure à la navigation d'Ouessant, si cet investissement, monsieur le secrétaire d'Etat, s'avérait irréalisable, il aurait été nécessaire de redéployer les crédits pour renforcer, moderniser, créer des dispositifs de sécurité. A la sécurité de la navigation en mer se rattache le problème du redéploiement des moyens en remorqueurs disponibles en haute mer, de la modernisation des baliseurs, des techniques de l'intervention sous-marine sur épaves polluantes.

La réduction ou la suppression des équipages des Abeilles en Méditerranée pour des raisons financières est regrettable.

Monsieur le secrétaire, pouvez-vous m'indiquer quelles sont les mesures de sécurité que vous comptez prendre pour les marins français naviguant dans le golfe Persique avant que les incidents graves qui s'y sont produits et qui ne manqueront pas de s'y reproduire n'aient des conséquences plus fâcheuses ?

La navigation de plaisance, dont le chiffre d'affaires à l'exportation est de 66 p. 100 pour les navires à voiles, ne bénéficie d'aucune aide dans le budget, sauf de la mise à disposition d'un fonctionnaire. Pouvez-vous me dire quelles sont les raisons qui vous ont inspiré pour supprimer cette seule et unique ligne budgétaire ?

Enfin le tout dernier chapitre, « soutien des activités de recherche », accuse une baisse de 85 p. 100 en autorisations de programme et de 3,8 p. 100 en crédits de paiement. Cela est évidemment regrettable pour l'océanologie française et, dans ce domaine, c'est l'avenir qui est sacrifié.

En conclusion, ce projet de budget ne permet malheureusement pas d'engager une politique d'ensemble du secteur maritime. Les problèmes de fond ne sont pas suffisamment pris en compte. Aussi votre rapporteur de la commission de la production et des échanges émet-il, à titre personnel, un

avis défavorable à l'adoption des crédits du budget « mer » pour 1987. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Bertrand Cousin.

**M. Bertrand Cousin.** Mes chers collègues, le projet de budget de la mer qui nous est présenté par M. Ambroise Guellec est un budget réaliste et courageux, qui remet ce secteur d'activité dans la voie de l'espérance. Il répond à l'objectif que le rassemblement pour la République s'était fixé avant les dernières élections législatives et que Jacques Chirac avait clairement indiqué à Saint-Brieuc en recevant, en mars 1986, une délégation de l'association française des capitaines de navire : conforter le rôle de puissance maritime de la France.

La volonté gouvernementale en faveur de la mer n'est pas un vain mot. Elle se traduit, comme l'a rappelé le rapporteur spécial, M. Rufenacht, par une progression des crédits supérieure à l'augmentation moyenne des crédits du budget pour l'année 1987.

Il était temps, mes chers collègues, à la vérité, de prendre en main ce dossier. La politique des précédents gouvernements socialistes s'étant caractérisée, là comme ailleurs, par un immobilisme verbeux (*Exclamations sur les bancs du groupe socialiste*), à tel point, même, que M. Le Penec, n'obtenant pas à l'époque les moyens nécessaires pour honorer les belles promesses de la luxueuse brochure préélectorale « La Mer retrouvée », avait dû quitter le navire socialiste en pleine traversée.

**M. Charles Miossac.** En perdition !

**M. Bertrand Cousin.** Ce budget donne au groupe du R.P.R. plusieurs motifs de satisfaction.

En effet, le Gouvernement nous propose des orientations courageuses donnant lieu à la réorganisation nécessaire des crédits de l'Etat. D'abord, face à la concurrence redoutable de l'étranger, il est essentiel que les ports maritimes français soient modernisés. Ceux-ci sont destinés à accueillir les activités de production et d'échange qui subissent de plein fouet la concurrence internationale. Il leur fallait donc une plus grande souplesse d'adaptation et des moyens pour se développer. Dans ces conditions, nous devons approuver les opérations envisagées au Havre, à Rouen, à Marseille et à Fort-de-France.

Deuxièmement, ce budget est tout particulièrement orienté dans le sens d'une sauvegarde de la marine marchande. Je tiens à saluer, dans le contexte d'un budget de rigueur, ce plan de sauvegarde qui nous est proposé et qui évite la disparition du pavillon français sur les océans. Souhaitons ardemment que, dans les années à venir, nous puissions, en progressant encore, parler non plus d'un plan de sauvegarde, mais d'un plan de relance.

Au mois de février dernier, était établi un rapport sur la situation et les perspectives de la marine marchande française, le rapport Lathière. Le Gouvernement en a fait un bon usage, puisque sous la rapide et efficace impulsion de M. Ambroise Guellec a été établi ce plan de sauvegarde dont les grandes lignes ont été largement rappelées et qui représente un effort de 1,425 milliard de francs de la part de l'Etat.

Certes, ce plan n'a pas pour conséquence, dans l'immédiat, de résorber le dur chômage qui touche, dans nos quartiers maritimes, officiers et marins du commerce, mais il tend à préserver l'essentiel et à endiguer l'effroyable diminution des navires sous pavillon national. Cet effort a été rendu possible, notamment, par la réorientation de certains crédits de l'Etat, grâce à l'abandon du projet de l'aide majeure à la navigation d'Ouessant. Il s'agissait, comme l'a dit le rapporteur spécial, d'un projet qui n'était maîtrisé ni financièrement ni techniquement, mais c'était une décision difficile à prendre, car la construction de ce phare gigantesque devait apporter du travail à de nombreux chantiers et il convient de rendre hommage à Ambroise Guellec pour sa courageuse et rapide décision.

Dans le contexte de rigueur imposé par les circonstances, ce budget n'oublie pas les gens de mer. Outre la consolidation du régime de l'E.N.I.M., outre les garanties sociales qui sont améliorées en faveur des marins grâce à diverses mesures adoptées dans le plan Guellec, je note que les auto-

risations de programme pour l'équipement des établissements scolaires maritimes augmenteront de 2,9 millions de francs à plus de 6 millions de francs.

Le Gouvernement a donc décidé de traiter dans toute sa dimension, le problème de la formation. A cet égard, on doit noter l'extension de la formation dite « polyvalente » à tous les officiers. Nous ne pouvons que nous en féliciter, même si je me dois ici d'exprimer le profond regret de voir que l'école nationale de la marine marchande de Paimpol fait les frais de la restructuration nécessaire des formations maritimes. C'est pourquoi je demande à M. le secrétaire d'Etat de bien vouloir me confirmer que la décentralisation des services de l'E.N.I.M. viendra compenser, pour Paimpol, la fermeture de son école et que l'avenir de l'école maritime d'apprentissage du Trieux sera garanti.

Les gens de mer demandent également - et c'est la moindre des choses - que, dans leurs conditions très difficiles de travail, soit assurée leur sécurité. Ainsi en est-il en particulier des pétroliers qui naviguent dans le golfe Persique, ce qui m'a conduit récemment, à l'occasion de l'attaque du *Brissac*, de demander à M. le Premier ministre de prévoir une escorte, une protection de la marine nationale pour nos navires dans cette région du monde.

Ce budget, néanmoins, nous conduit à appeler de nos vœux certaines mesures.

En ce qui concerne les cultures marines, il n'est pas possible de se réjouir que les crédits diminuent de 25 p. 100. Il serait souhaitable de conforter le développement de la conchyliculture et d'accompagner les efforts en faveur de l'aquaculture. Le déficit de nos échanges extérieurs en ce domaine, les prélèvements excessifs dus à une pêche intensive sur le plateau continental, l'exploitation rationnelle des rivages français doivent conduire à définir, l'an prochain, une politique ambitieuse, passant notamment par une modification profonde du décret de 1983 et par des aides à l'investissement. Enfin, le sauvetage en mer. Après le drame de l'été dernier à l'Aber-Wrach et celui qui a failli arriver en ce qui concerne le bateau de sauvetage de l'île de Molène, il est nécessaire que l'Etat prenne ses responsabilités. Il n'est pas normal, mes chers collègues, que les sauveteurs doivent tendre leur sébile ou organiser des kermesses pour s'équiper décemment. Il n'est pas normal qu'un bon système d'assurance ne vienne pas subvenir aux besoins des veuves et des orphelins des sauveteurs morts ou disparus en mer et qu'il faille recourir à une sorte de mendicité publique.

Il faudrait donc, monsieur le secrétaire d'Etat, et je reprends la proposition du rapporteur spécial, compte tenu, surtout, de la modicité des sommes en cause au regard de l'ensemble du budget de l'Etat et même du budget de la mer, il faudrait, disais-je, augmenter les crédits d'équipement en faveur de la société nationale de sauvetage en mer et soutenir son plan d'équipement pluriannuel. Mes chers collègues, sous le bénéfice des souhaits et des espoirs ardents qu'il forme pour les budgets à venir, qui devraient permettre à la France de se maintenir comme une grande puissance maritime, le groupe du rassemblement pour la République votera ce budget réaliste et courageux. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

**M. le président.** La parole est à M. Roland Leroy.

**M. Roland Leroy.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames et messieurs, c'est au moment où des dizaines de milliers de travailleurs de la filière maritime luttent dans tout le pays que nous examinons les crédits du secrétariat d'Etat à la mer.

Les orientations que vous avancez, monsieur le secrétaire d'Etat, sont claires : sacrifier le secteur maritime sur l'autel des profits financiers, sur le dos des salariés de la filière maritime. En 1986, le fonds spécial de grands travaux apportait 200 millions de francs d'autorisations de programme pour les ports maritimes. Pour 1987, ces crédits sont supprimés. Si l'on déduit du budget les crédits de l'E.N.I.M., qui représentent 67,5 p. 100 de l'ensemble, les fonds qui peuvent permettre d'agir, de développer les activités maritimes en France, diminuent donc de 7,4 p. 100. En 1986, les mêmes fonds avaient été réduits de 15,3 p. 100 et de 50,3 p. 100, en 1985.

Votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, s'inscrit effectivement dans la continuité de l'aggravation d'une politique qui organise délibérément l'éclatement de la filière maritime,

n'épargnant aucun de ses maillons. C'est vrai pour la flotte de commerce. Les aides versées aux armateurs se traduisent par l'abandon du trafic national, l'achat ou l'affrètement de navires étrangers. L'entrée en vigueur du rapport Lathière, commandé par le Gouvernement précédent, autorise et institutionnalise l'abandon de navires français au profit des unités battant pavillon de complaisance. Une brèche a été ainsi ouverte. Le patronat maritime s'y engouffre et se livre, en toute quiétude, aux détournements de trafic mais, de surcroît, il utilise les chantiers navals étrangers, il supprime des emplois de marins français. Le plan que vous avez présenté pour la marine marchande il y a quelques semaines ne prévoit-il pas 500 cessations d'activité anticipées, selon votre pudique formulation ? Le maître mot de la politique du Gouvernement est bien, en cette matière comme en nombre d'autres, la déréglementation, déréglementation sociale, déréglementation économique dont l'ampleur comble les vœux du patronat. Quand les armateurs considèrent que les charges sociales sont trop lourdes, vous déréglementez, mais que ne déréglementez-vous pas les gâchis financiers ! Quand les charges d'équipage représentent à peine 10 p. 100 du coût d'exploitation d'un navire, les frais financiers en représentent, eux, 13,5 p. 100. Quand le pavillon français ne couvre que 20 p. 100 des tonnages qui transitent par les ports français, vous déréglementez encore. Il faut bien appeler un chat un chat et le pavillon des Kerguelen, un pavillon de complaisance. Il vous permet de légaliser le sabordage de la flotte de commerce française, de porter des coups à l'intérêt national, à l'indépendance du pays. Il vous permet de priver de leur travail des marins français. A la perte d'influence du pavillon français ne peuvent, par conséquent, correspondre que des difficultés pour nos ports, et ce n'est pas en réduisant de 11,4 p. 100 les crédits d'investissement que les ports pourront faire face à la concurrence des autres ports européens.

L'atout incomparable de la façade maritime française, c'est délibérément que vous le gaspillez.

Sans un arrière-pays actif, dynamique, productif, quel est l'avenir des ports français ? Pour transporter des marchandises, encore faut-il en produire ! Et, de ce point de vue, l'identité de la France comme grand pays industriel moderne, avancé, indépendant, est en péril. Ce n'est pas en fermant les usines, en accroissant le nombre des chômeurs, en projetant de licencier trois mille ouvriers dockers, en tentant de démanteler le statut de 1947 qui régit cette profession, en favorisant la dégradation de notre commerce extérieur, qu'il sera possible de reconquérir les trafics perdus.

La modernisation et le développement de la chaîne du transport maritime doit se faire en étroite liaison avec le développement économique du pays. Des contrats régionaux et interrégionaux de production, d'achats, de frets, entre constructeurs, chargeurs, armateurs, administrateurs des ports, doivent être recherchés.

Fragiliser les activités navales, maritimes, c'est en outre se priver de la possibilité de larges coopérations internationales, notamment avec les pays en développement.

Et ce n'est pas non plus en liquidant la navale, la construction et la réparation, qu'il est possible de développer les ports. Une liquidation délibérée, comme le montrent nos récentes révélations concernant les chantiers de La Ciotat ! Le 5 juin dernier, La Ciotat était sur le point d'obtenir, face à la concurrence internationale, la construction de deux navires méthaniers. Le 24 juin, le Gouvernement, votre gouvernement, monsieur le secrétaire d'Etat, décidait la mise en cessation de paiement de la Normed. Aux lois du marché, vous avez opposé votre volonté politique. Le travail, l'activité productive, l'indépendance du pays sont bien peu dans vos décisions face à votre volonté de déréglementer, de briser les statuts conquis par les salariés de la filière maritime.

Ainsi, vous ne renoncez pas non plus à tailler dans les moyens de la sécurité maritime. Vous abandonnez la mise en place de l'aide majeure d'Ouessant, vous réduisez les subventions de la société nationale de sauvetage en mer. Et ce n'est pas le désarmement de deux remorqueurs des « Abeilles internationales » ou la diminution des équipages qui vont améliorer la sécurité en mer.

La régression du budget de la mer ne pourra pas être sans conséquences graves sur l'activité maritime, sur l'emploi. La façade maritime, les ports, les marins français, méritent mieux. Votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, gaspille ces atouts, fait fi de la technicité, du savoir-faire des ingénieurs, des techniciens, des ouvriers de la filière maritime.



Pour toutes ces raisons, les députés communistes ne voteront pas votre budget. Avec l'ensemble des salariés des chantiers, des ports, des bâtiments français, ils continueront d'agir pour une autre politique, conforme aux intérêts de notre pays et, dans le domaine de la mer, pour une politique cohérente d'une véritable filière maritime dont tous les éléments sont solidaires. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

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

**M. Aimé Kergueris.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le projet de budget de la mer qui nous est présenté aujourd'hui, comme l'a fait remarquer le rapporteur spécial de la commission des finances, montre l'importance que le Gouvernement attache au développement de nos atouts maritimes. Certes, l'Etat n'entend pas intervenir à tous les niveaux de la chaîne, mais il veut donner à chaque agent économique les moyens d'agir pour améliorer la situation maritime qui dans son ensemble - il faut bien le constater - s'est sérieusement dégradée au cours des dernières années.

Ainsi le projet de budget de la mer proposé au Parlement pour 1987 prévoit une augmentation générale des crédits de 2,5 p. 100, supérieure à l'augmentation moyenne des dépenses de l'Etat, et se caractérise par un ensemble d'actions très volontaires concernant aussi bien la marine marchande que les pêches maritimes et les gens de mer dans leur ensemble.

Le 2 octobre dernier, à la maison de la mer, vous avez annoncé, monsieur le secrétaire d'Etat, votre plan marine marchande, en présence du Premier ministre, preuve s'il en est que le Gouvernement entend bien relever les défis propres à ce secteur d'activité.

Vous avez déclaré : « Le plan met en place les moyens de l'action ; c'est la part de l'Etat. Chacun doit ensuite agir en conséquence. » En disant cela vous renversez complètement la doctrine séculaire d'interventionnisme de l'Etat. Cette attitude courageuse, affirmée quelques mois seulement après l'installation de la nouvelle équipe gouvernementale, montre à quel point ce dossier était prioritaire dans votre ministère.

Aujourd'hui, et contrairement aux politiques antérieures, que nous proposons, en effet ?

Vous nous proposez d'abord un désengagement réglementaire de l'Etat, ensuite, l'aide de restructuration fondée sur un plan d'entreprise.

Les aides que vous nous présentez, aide structurelle, d'une part, et aide à l'investissement, d'autre part, ont le mérite de tendre vers un seul et même but : créer les conditions d'une réelle compétitivité et ce dans un temps que vous avez limité à deux ans.

L'examen de ce plan m'inspire cependant deux questions.

D'une part, pensez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, que deux années soient suffisantes pour remettre à flot des entreprises qui souffrent de graves difficultés depuis tant d'années ?

D'autre part, le secteur de la marine marchande connaît et connaîtra, hélas ! des licenciements liés à la baisse de l'activité actuelle et à la restructuration des entreprises. Ne faudrait-il pas alors anticiper sur les décisions de licenciements et préparer dès maintenant des mesures d'accompagnement social ?

Je suis persuadé que la seule issue passe par la mobilité de nos marins, mobilité entendue dans le sens « équivalence de diplômes ou de compétences ».

En effet il reste inconcevable aujourd'hui qu'un mécanicien licencié ne puisse, compte tenu de ses connaissances techniques, se voir reconnaître une équivalence de diplôme lui permettant de travailler dans un autre secteur d'activité. Il y a sans doute là une action à mener en collaboration avec les autres ministères.

S'agissant des « matelots-pont », la difficulté est certes plus grande, mais la solution passe peut-être par les écoles d'apprentissage maritime - E.A.M. - qui seraient le plus aptes à leur redonner une formation à la pêche, ou à d'autres secteurs de la chaîne transport.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les réflexions et les propositions que m'a inspirées la lecture de votre plan en ce qui concerne la marine marchande.

J'évoquerai maintenant les problèmes des pêches maritimes, et plus particulièrement ceux de la modernisation de la flotte et de la valorisation du produit de la pêche.

Comme vous le savez, le renouvellement et la modernisation de la flotte de pêche exigent des investissements lourds dans un secteur qui est encore largement artisanal.

J'observe que le budget de la mer prévoit une augmentation sensible des subventions d'équipement aux pêches maritimes aussi bien en autorisations de programme qu'en crédits de paiement. C'est, en ce domaine encore, l'affirmation de votre volonté de développer nos atouts maritimes et nous ne pouvons que nous en féliciter.

Pour autant, subsistent certains sujets de préoccupation.

Il y a d'abord la nouvelle diminution du montant global des prêts du F.D.E.S. Pouvez-vous nous préciser, monsieur le secrétaire d'Etat, dans quelle mesure cette diminution affectera les prêts destinés aux pêches maritimes ? De façon générale, l'effort de bonification des prêts en faveur de ce secteur sera-t-il maintenu ?

Second sujet de préoccupation : les aides communautaires. Après l'« action commune » de 1983-1985 et l'actuelle année de transition, les discussions en cours aujourd'hui, à Bruxelles, portent sur la définition d'une nouvelle « action commune », portant cette fois sur la période 1987-1997. La durée même de ce programme exige que sa mise au point soit extrêmement attentive. Pouvez-vous nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, quels sont les points sur lesquels la France met principalement l'accent dans le cadre de cette négociation ?

J'appelle, en particulier, votre attention sur le cumul des aides, qui est très sensible pour le secteur de la pêche artisanale. Il semblerait, en effet, que l'on envisage, dans certains milieux communautaires, de ramener le montant cumulé de ces aides à 40 p. 100 de façon générale, et à 45 p. 100 pour les jeunes patrons qui font leur premier investissement. Il est en fait indispensable, si l'on souhaite réellement poursuivre la modernisation de la flotte de pêche, de maintenir les taux actuels de 50 et de 55 p. 100, surtout si l'on sait que certains de nos partenaires, qui bénéficiaient du classement en zone défavorisée, peuvent profiter de taux de cumul beaucoup plus élevés ; je pense à l'Espagne en particulier.

Toujours dans le cadre de cette négociation, mais il s'agit d'une question qui concerne cette fois la pêche industrielle, ne pensez-vous pas qu'il conviendrait d'étendre les aides communautaires aux navires de plus de trente-trois mètres, dans la mesure où il existe une demande potentielle pour ce type de navires ?

Je voudrais enfin évoquer le problème des garanties que doivent apporter, pour acheter leur navire, les patrons de pêche artisanale, garanties qui les obligent trop souvent à engager la totalité de leur patrimoine, notamment leur maison d'habitation. Ne pourrait-on pas envisager la création de fonds de garantie ou de cautionnement qui, alimentés par les aides existantes, faciliteraient l'appel à l'emprunt et éviteraient de recourir aux traditionnelles hypothèques, notamment sur le logement ?

La valorisation du poisson est, quant à elle, essentiellement un problème d'équipement portuaire. Nous assistons en effet à une contradiction flagrante dans nos efforts.

La pêche artisanale manifeste aujourd'hui une vitalité remarquable et chaque année de nouveaux bateaux sont mis en exploitation.

A l'autre bout de la chaîne, il y a une demande de plus en plus grande de produits de la mer, et spécialement de produits de qualité. Or, l'on constate malheureusement que ce sont souvent nos concurrents étrangers qui tirent le meilleur parti du développement de cette demande.

La cause en est bien simple : à quoi nous servent nos bateaux si performants, si bien équipés en matériel si leur performance est ruinée une fois le produit de leur pêche débarqué à terre ? Nos équipements portuaires datent de 1920 si ce n'est plus. La France, pays maritime s'il en est, a encore des criées qui datent du siècle dernier. Sur les trente-sept criées françaises, trois seulement sont équipées de chambres froides. Comment dès lors conquérir ou reconquérir un marché pris par les pays voisins, avec les structures vétustes qui sont les nôtres ? L'essor du secteur « pêche » passe inévitablement par la commercialisation de ses produits, et la commercialisation passe par des circuits compétitifs. Là aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, il faut se donner les moyens de notre compétitivité.

Je souhaitais appeler votre attention sur ce point. Le rôle du Gouvernement est ici aussi d'encadrer les efforts de la profession et de la défendre à Bruxelles afin d'obtenir auprès du F.E.O.G.A. des aides pour moderniser nos infrastructures portuaires et éviter, en même temps, l'inéluctable augmentation des coûts du poisson que cela entraînerait.

Autre problème dans ce domaine des pêches : le mareyage. Cet agent économique étouffe dans le carcan financier qui est le sien aujourd'hui. Vous le savez, tout comme moi, les mareyeurs se heurtent à des problèmes de trésorerie insurmontables parce que le système n'est pas viable. Le mareyeur paie son poisson dans la semaine, alors que lui n'est payé qu'à soixante voire quatre-vingt-dix jours.

Sans entrer plus avant dans les détails - mais il est nécessaire parfois d'aborder les problèmes bien concrètement - je crois sincèrement que là aussi une solution s'impose.

La solution serait peut-être d'atténuer l'effet de telles pratiques en généralisant les fonds de caution et de garantie dans les différents ports.

Je voudrais enfin appeler votre attention sur l'évolution de l'effet de recherche consacré aux pêches maritimes. Il semble, en effet, que la division des ressources vivantes, qui a repris, au sein de l'Ifremer - l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer -, les attributions de l'ancien Institut des pêches maritimes - l'I.S.J.P.M. -, n'ait pas vu ses crédits évoluer au même rythme que la recherche consacrée aux pêches, qui doit donner lieu à des applications pratiques très directes et très rapides, et soit quelque peu sacrifiée à des programmes de recherche fondamentale de technologie, certes indispensable, mais dont les retombées sont souvent beaucoup plus lointaines ?

Enfin, l'ostréiculture connaît, elle aussi, de graves difficultés. Les réunions que je tiens régulièrement avec les ostréiculteurs de ma région me le prouvent de jour en jour.

Le point le plus délicat est sans doute celui de la commercialisation des produits. Il serait peut-être bon d'établir un parallèle avec ce qui s'est passé en agriculture et de mettre en place un système d'aide à la commercialisation, ou à la vulgarisation, type A.N.D.A. que vous connaissez bien, monsieur le secrétaire d'Etat. Il pourrait s'agir d'aides dégressives dans le temps pour le recrutement de commerciaux qui permettraient aux ostréiculteurs de concentrer leurs efforts sur la production.

Je voudrais, pour finir, aborder les problèmes de l'E.N.I.M. Ce régime connaît aujourd'hui de graves difficultés liées au déséquilibre démographique entre actifs et inactifs. Mais il constitue aussi l'un des éléments essentiels d'un statut auquel les marins et les pêcheurs sont particulièrement attachés.

Dans ces conditions, je pense qu'en favorisant certaines harmonisations, au demeurant souvent positives pour les gens de mer, mais en assurant en même temps le respect des grands traits spécifiques de ce régime, le Gouvernement s'est engagé dans la seule voie raisonnable.

Certes, après plusieurs années de désillusions, les difficultés ne disparaîtront pas du jour au lendemain. L'ensemble des professionnels de la mer devront continuer à mener des efforts très suivis pour assurer la modernisation et la compétitivité de ce secteur. Mais ils pourront compter sur la détermination que le Gouvernement manifeste à l'égard des problèmes de la mer et qui ne peut qu'entraîner notre soutien le plus entier.

En conséquence, monsieur le secrétaire d'Etat, le groupe U.D.F. votera votre budget. *(Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F. et du R.P.R.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pascal Arrighi.

**M. Pascal Arrighi.** Dans la litanie des réserves ou des critiques, qui accompagne la discussion de chaque fascicule ministériel, je voudrais brièvement appeler l'attention de l'Assemblée et la vôtre, monsieur le secrétaire d'Etat, sur trois points : d'abord l'insuffisance des investissements portuaires et leur compétitivité, ensuite le déséquilibre structurel de votre projet de budget en raison de la subvention énorme à l'établissement national des invalides de la marine, enfin l'aide qu'il faut impérieusement apporter à la société nationale de sauvetage en mer.

Les trois rapporteurs ont d'ailleurs évoqué ces sujets dans trois excellents rapports.

Sur le premier point, je souligne qu'une nation à vocation maritime, qui occupe la quatrième place pour le commerce extérieur, mais en grande partie à base maritime, ne peut se contenter d'une ligne de crédits portuaires aussi faible sans compromettre gravement l'avenir. On pouvait espérer que, cette année, les autorisations de programme pour les infrastructures portuaires seraient en progression. Il n'en est rien. En apparence, il y a une augmentation, mais en apparence seulement, car cette augmentation est due à la budgétisation des crédits provenant antérieurement du fonds spécial de grands travaux.

Le rapporteur de la commission des finances a reconnu que l'effort est à peu près équivalent à celui de l'année précédente. En fait, les autorisations de programme, en francs constants, diminueront de près de 13 p. 100.

L'équipement portuaire n'est pas le seul facteur de compétitivité et je me réjouis, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous ayez demandé à un expert un rapport sur ce que vous avez appelé justement la filière portuaire. M. Lacombe, M. Rufenacht ont traité cette question avec clarté et pertinence dans leurs rapports qui méritent de demeurer des documents de référence.

La compétitivité de nos ports est réduite du fait du surcoût de la manutention qui représente souvent plus de 50 p. 100 du coût total du passage par le port. Ce surcoût, ayons le courage de le dire, résulte des sureffectifs dans la composition des équipes de dockers. Or, il est indispensable d'adapter les effectifs aux besoins réels, comme s'y emploient les ports étrangers concurrents. La défense des droits acquis ne doit pas être la consécration perverse et suicidaire du *statu quo*.

La compétitivité de nos ports est également mise en cause par les surcoûts de transports terrestres. Il faudrait, ici encore, aligner les tarifs de desserte de nos ports sur ceux des ports étrangers. Pourquoi imposer un prix obligatoire alors que ce prix devrait être seulement de référence ?

Mais l'essentiel est un problème de moyens financiers dans l'investissement et l'entretien. Il y a un quart de siècle, quand il présidait la commission des finances, le président Paul Raynaud ne cessait de dire qu'on dépensait à Rotterdam, pour l'aménagement et l'entretien du port, plus que dans les 117 ports français réunis. Aujourd'hui, les investissements dans le seul port de Zeebrugge en Belgique équivalent à ceux de tous les ports autonomes français. Ne laissons pas s'aggraver de tels écarts. Ils ne pourraient qu'encourager les détournements et les pertes de trafic.

J'en viens maintenant au second point de mon intervention. Votre projet de budget, ai-je dit, est entaché d'un déséquilibre structurel en raison des sommes énormes absorbées par l'établissement national des invalides de la marine. Vous le soutenez à bout de bras. L'an dernier, il absorbait 63 p. 100 du budget de la mer ; cette année la subvention représente 67 p. 100 de vos crédits. La part de l'E.N.I.M. serait encore plus importante, M. Rufenacht l'a remarqué dans son rapport écrit, s'il n'y avait eu un mécanisme de compensation entre régimes spéciaux. Le nombre des cotisants se réduit d'année en année ; le nombre des attributaires s'accroît. Comme pour le régime général de la sécurité sociale, des réformes profondes s'imposent. Vous ne pouvez demeurer passif et vous en tenir à la situation présente.

Enfin, la société nationale de sauvetage en mer : le sacrifice cet été d'un équipage a révélé son action, mais hélas ! aussi, la pénurie de ses moyens. D'autres orateurs, et notamment notre collègue, M. Cousin, ont largement évoqué ce point.

Pour appeler votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, un amendement spectaculaire a été déposé : il propose de vous priver de traitement pour l'affecter à la S.N.S.M. Dans le passé, des propositions de suppression de traitement des ministres ont été quelquefois présentées ; elles causent une certaine surprise, une irritation, un désagrément, mais, au fond, elles n'altèrent pas la sérénité du ministre en cause. Cet amendement, monsieur le secrétaire d'Etat, vous le savez, a une valeur indicative - il sera sans doute retiré en fonction de vos explications et de vos engagements - mais il traduit la fermeté et la vivacité de notre position en faveur de la société nationale de sauvetage en mer.

Telles sont, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques unes des remarques que me semblait appeler votre budget.

Dans nos chantiers navals, dans nos ports, sur nos navires, l'opinion n'a pas perdu le goût de ce que l'on appelait au XVII<sup>e</sup> siècle la *res navalis*, la chose navale.

Nous voudrions pouvoir seconder vos efforts pour redonner au pays sa caractéristique de puissance maritime que la nature lui impose, mais permettez-moi de vous le dire, je doute que votre budget permette à la France navale de retrouver le rang qui devrait être le sien. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national [R.N.]*).

**M. le président.** La parole est à M. Jean Beaufile.

**M. Jean Beaufile.** Monsieur le secrétaire d'Etat, le 20 mai dernier, avec une délégation d'élus et de socio-professionnels, je vous rendais visite pour vous exposer les problèmes du port de Dieppe. Vous reconnaissiez votre impuissance face à l'insuffisance du budget que vous aviez trouvé place Fontenoy. « Vous m'avez voté un budget de misère », disiez-vous.

Aujourd'hui, le projet de budget que vous défendez présente des crédits d'intervention en baisse d'à peu près 8 p. 100 par rapport au budget que vous avez trouvé. Il est très éloigné des préoccupations du monde maritime. Et même si les deux tiers de ces crédits sont consacrés à l'E.N.I.M., cela ne peut absolument pas paraître comme une contrepartie au désengagement de l'Etat dans de nombreux autres secteurs. Evidemment, pour mieux habiller votre budget et établir des comparaisons flatteuses - M. Ruffenacht, rapporteur de la commission des finances, a fait de même - vous ne réintégrez pas les 200 millions de francs dont la mer a disposé en 1986 au titre du F.S.G.T.

Oui, monsieur le secrétaire d'Etat, le projet de budget que vous défendez est un budget de misère !

Misère au niveau de l'administration générale, on l'a dit, avec la perte d'une centaine d'emplois.

Misère en ce qui concerne la sécurité où les crédits chutent de 40 p. 100. En abandonnant la balise d'Ouessant, vous prenez une responsabilité quant à la sécurité des marins, mais aussi des populations. Pour vous cette balise ne s'impose pas. Gouverner, c'est choisir ; vous avez choisi - à mon avis mal choisi - mais pourquoi alors, monsieur le secrétaire d'Etat, ne pas vous être battu pour obtenir le redéploiement des crédits prévus sur d'autres actions de sécurité ? Nous manquons de baliseurs, certaines balises existantes sont obsolètes et auraient bien besoin d'être remplacées.

Et à propos de sécurité, je tiens à préciser combien nous sommes attachés - les précédents intervenants l'ont dit - à ce que la société nationale de sauvetage en mer ait les moyens de sa mission. C'est dès ce budget que les crédits auraient dû être inscrits pour le remplacement du canot accidenté cet été.

Misère encore en ce qui concerne les actions prévues pour la pêche, où les crédits baissent de 24 p. 100. Il y a là aussi un désengagement de l'Etat. Bien sûr, il fallait tenir compte de la baisse du prix du carburant, mais, là encore, vous n'avez pas redéployé vos crédits. Vous n'avez pas pu résister à l'appétit de M. Balladur et ces crédits perdus risquent demain de faire défaut à nos marins.

En ce qui concerne la flotte de commerce, vous avez présenté récemment un plan. Même si ce dernier contient quelques aspects positifs comme les allègements de taxe professionnelle, comme l'aide à l'investissement ou à la transformation des navires, il n'est pas le grand plan que la marine marchande attendait et dont les besoins avaient été mis en évidence dans le rapport Lathié. C'est ce qui explique d'ailleurs l'accueil très réservé de l'ensemble du monde maritime. Ce plan ne s'intéresse - Louis Le Penec l'a dit tout à l'heure - qu'à la rentabilité : pavillon des Kerguelen, restructurations... Ce sont des mesures qui conduisent à des pertes d'emplois de marins confirmés alors que les navires de notre époque requièrent des personnels hautement qualifiés.

Enfin, monsieur le secrétaire d'Etat, je n'aurai pas la cruauté de rappeler les propos des membres de votre majorité, en particulier ceux de notre collègue Antoine Ruffenacht, en ce qui concerne la politique des ports.

Chacun sait le rôle que les ports jouent dans notre commerce extérieur. Or, si on rebudgétise les 200 millions de francs du F.S.G.T., les crédits des ports diminuent en 1987. Comme il a fallu faire des choix, vous avez réservé les seuls investissements aux ports autonomes, et encore ces crédits sont-ils insuffisants.

Ainsi, vous conduisez à l'asphyxie les ports d'intérêt national pour lesquels les collectivités locales attendent des initiatives de l'Etat. Ces ports sont pourtant essentiels à notre économie. C'est ainsi, par exemple, que pour Bayonne était inscrite une autorisation de programme de dix millions de francs, mais il n'y a aucun crédit au budget de cette année.

Elu de Dieppe, vous comprendrez que je ne puisse accepter l'absence d'autorisation de programme pour le port à l'extérieur dans cette localité.

Dans le programme d'accompagnement du lien fixe, et pour résister à la concurrence du tunnel, le conseil des ministres, en janvier 1986, avait prévu des investissements portuaires à Dunkerque, Calais, Boulogne et Dieppe. Quelle suite donnerez-vous à cet engagement de l'Etat ? Nous attendons avec impatience votre réponse sur ce point.

En ce qui concerne le port de Dieppe, les collectivités territoriales qui soutiennent le projet porté par la chambre de commerce attendent votre engagement. Une autorisation de programme est indispensable. Vous ne pouvez laisser ce port - qui a déjà été terriblement touché par la perte du trafic bananier - perdre demain son trafic trans-Manche. L'ensemble des élus et des socioprofessionnels dieppois attendent votre décision.

Monsieur le secrétaire d'Etat, vous le savez, votre projet de budget dans l'ensemble ne répond pas à l'attente du monde maritime. Il ne vous permet pas de donner à notre pays les moyens de la reconquête des trafics ; il ne prend pas en compte les légitimes revendications des gens de mer ; il est nettement en retrait par rapport aux budgets précédents.

Aussi, vous comprendrez que, comme nos collègues de la commission de la production et des échanges, le groupe socialiste vote contre le budget que vous nous présentez. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Vincent Porelli.

**M. Vincent Porelli.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, les perspectives du projet de budget pour 1987 sont, dans le domaine de la pêche, extrêmement préoccupantes. Ce secteur est amputé de 85 millions de francs par rapport à 1986, alors que les crédits de la pêche avaient déjà fait l'objet de coupes claires de la part de vos prédécesseurs.

Les aides à la modernisation et au développement des entreprises de pêche et de culture marine sont en baisse de près de 70 p. 100 par rapport à celles de 1986 pour le fonctionnement tandis que les subventions d'équipement n'augmentent que de 9 millions de francs.

Cette situation m'inspire deux réflexions.

En premier lieu, j'observe que la balance commerciale des produits de la mer accuse un déficit structurel de l'ordre de 6 milliards de francs. Il aurait donc été opportun de reporter les économies réalisées grâce à la baisse du prix du carburant pour la pêche sur le renouvellement et l'accroissement de l'outil de travail.

En second lieu, il apparaît que les crédits consacrés à la flotte de pêche artisanale stagnent par rapport à 1986. Ceux consacrés aux cultures marines régressent de 4 à 3 millions de francs. Les amputations de crédits en matière d'organisation des marchés, la réduction des subventions de fonctionnement du F.I.O.M. précèdent de cette orientation négative.

La situation déficitaire des pêches maritimes est en grande partie imputable au retard pris dans la modernisation de l'aval des opérations de production. Des efforts importants devraient être entrepris pour organiser les marchés, soutenir les cours, moderniser les criées, organiser des circuits de commercialisation performants - notamment en pêche fraîche - promouvoir les nouveaux conditionnements. Mais comme en 1986, le budget pour 1987 n'offre pas de perspectives satisfaisantes.

Tout semble confirmer que la pêche française est sacrifiée dans le concert européen. A Bruxelles, on la voue à la portion congrue. L'expérience montre que l'Europe bleue réalisée en 1983 est, hélas, porteuse de graves difficultés.

Au total, nous pensons que le gouvernement français aurait été bien inspiré de remettre en cause les conditions de l'adhésion de l'Espagne dans l'Europe des Douze.

Vous évoquez parfois le règlement du problème d'Esbota. Nous jugerons sur pièce. Mais, d'ores et déjà, nous considérons que deux grandes questions doivent être réglées. La première est que l'accès des Espagnols dans nos zones de

pêche par la bande des 12 milles en mer doit cesser et la seconde est qu'il faut réserver le plateau continental au large du littoral du Languedoc-Roussillon à nos pêcheurs.

J'en profite pour soulever deux autres grands problèmes relatifs aux questions méditerranéennes : l'insuffisance des moyens de surveillance dont disposent les affaires maritimes, ce qui permet une grande impunité à certains pilliers d'exploitation de cultures marines. Enfin, continue à se poser avec force le problème des étangs salés privés du littoral du Languedoc-Roussillon ou de la Corse.

Allez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, contribuer à restituer ces étangs au domaine public maritime et, pour ceux acquis par le conservatoire du littoral, allez-vous intervenir pour que la gestion en soit confiée aux affaires maritimes ?

En conclusion, ce projet de budget de 1987 aggrave encore les mauvaises orientations de vos prédécesseurs en matière de pêche.

Pour cette raison, nous ne saurions le voter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Roland Blum, dernier orateur inscrit.

**M. Roland Blum.** Monsieur le secrétaire d'Etat, le projet de budget que vous soumettez à notre assemblée est inséparable du plan pour la marine marchande que vous avez récemment présenté.

Ce plan ambitieux, tant par ses incitations financières que par ses mesures sociales, a pour objectif de créer les conditions d'une meilleure compétitivité de notre marine face à la concurrence internationale.

Je voudrais cependant, monsieur le secrétaire d'Etat, dans le temps très bref qui m'est imparti, vous faire part de quelques réflexions concernant les aides et la subvention à l'E.N.I.M. Enfin, je voudrais, à l'occasion de cette discussion budgétaire, évoquer les problèmes du premier port français.

En matière d'aides, vous avez bien fait de maintenir l'aide à l'investissement, d'autant que la plupart des armateurs étrangers bénéficient dans leur pays d'un mécanisme semblable de soutien. Cependant, je déplore que les navires transportant du pétrole brut soient exclus du régime. De même, si le maintien de l'aide à l'achat de navires d'occasion est un élément positif, comme l'aide nouvelle à la transformation, je pense qu'il est regrettable que les achats d'occasion ne soient primés que pour le cabotage et la création d'entreprises.

Quant à l'aide structurelle, il s'agit d'une intervention originale de votre plan. Elle s'analyse comme une aide en capital dont l'attribution se fera dans le cadre d'un contrat-plan avec l'Etat.

Certes, à l'heure actuelle, les critères à partir desquels les plans d'entreprise seront établis ne sont pas arrêtés de façon précise. Mais, d'ores et déjà, pour l'ensemble de ces aides, j'aurais souhaité pour ma part des sommes plus importantes qui vous auraient donné davantage de latitude pour l'accomplissement de votre mission.

S'agissant à présent du régime de l'E.N.I.M., la modification de l'article 79 du code du travail maritime qui ramène à un mois la prise en charge de la maladie par l'armateur, constitue un progrès incontestable de nature à réduire les charges des entreprises. Mais pour l'avenir, il faudra tenter d'aller plus loin afin que le régime de l'E.N.I.M. s'adapte et soit rapidement capable de gérer des formules nouvelles de couverture sociale.

J'en arrive au port de Marseille.

Chaque année l'Etat contribue aux recettes du port de Marseille à hauteur de 20 millions de francs au titre des frais d'entretien des ouvrages portuaires et de 35 millions de francs au titre de l'aide à l'investissement.

Ces sommes sont modestes tant par rapport au budget total du port de Marseille - 850 millions de francs en exploitation, 200 millions de francs en capital - que par rapport à l'effort global que l'Etat consacre à tous les ports français alors que l'activité du port de Marseille représente le tiers de l'ensemble.

A cet égard, il serait sans doute plus efficace de concentrer l'essentiel de l'effort sur les deux ou trois grands ports qui sont seuls susceptibles de jouer un rôle significatif sur la scène internationale.

Mais le problème essentiel de notre port phocéen est celui de sa compétitivité. A cet égard, comment ne pas rappeler que les dockers sont trop nombreux ? Compte tenu du statut particulier de cette main-d'œuvre, il serait souhaitable, si l'on tient à la survie de l'économie portuaire, que vous prépariez en liaison avec le ministre des affaires sociales, un plan de réduction des effectifs en y affectant, pour les années prochaines, une partie importante des contributions traditionnelles réservées à l'activité portuaire.

Nous vivons, monsieur le secrétaire d'Etat, dans un monde en pleine mutation et si demain nous voulons maintenir le pavillon français, il faut dès aujourd'hui donner les moyens nécessaires à notre flotte et à nos ports.

Je sais que vous en êtes convaincu et que votre action va dans ce sens. (*Applaudissements sur les bancs des groupes U.D.F et du R.P.R.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la mer.

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, messieurs les rapporteurs, messieurs les députés, la création, en mai 1981, d'un ministère de la mer avait suscité de grands espoirs dans le monde maritime. Hélas, comme ce fut le cas pour l'ensemble de la politique suivie au cours de ces cinq dernières années, ces espoirs furent vite déçus.

**M. Louis Le Penzec, rapporteur pour avis.** Ah bon ?

**M. Charles Miossec.** Tout à fait !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Absolument !

Dans ce milieu, peut-être plus qu'ailleurs, les discours ne suffisent pas, ce sont les réalisations qui comptent.

**M. Charles Miossec.** Exactement !

**M. Louis Le Penzec, rapporteur pour avis.** Vous vous êtes bien tu, pendant tout ce temps-là !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** On est vite passé de l'inquiétude à la déception tant la distorsion s'est amplifiée entre les réalités économiques et les propos rassurants de mes prédécesseurs place de Fontenoy. Mais il n'est pas dans mes intentions de me lancer dans un réquisitoire ; je préfère, pour ma part, regarder l'avenir plutôt que de feuilleter le passé.

**M. Louis Le Penzec, rapporteur pour avis.** Vous y trouvez peu à redire !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Je dois tout de même citer quelques exemples significatifs qui illustreront les critiques que, pour ma part, je juge fondées au regard de la politique qui a été suivie au cours de ces dernières années.

**M. Charles Miossec.** Il n'y avait pas de politique !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** C'est ainsi que nous devons constater qu'en cinq ans notre marine marchande a perdu 25 p. 100 de ses navires sous pavillon français. Il est vrai que certains responsables de ce pays évoquaient alors l'« option zéro ». Dans le même temps, les coûts d'exploitation portuaire augmentaient, le trafic de nos principaux ports stagnait, alors que des ports voisins connaissaient une progression de l'ordre de 40 p. 100.

**M. Charles Miossec.** Eh oui !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Le déficit commercial du secteur de la pêche a doublé en cinq ans, passant à 6 milliards de francs en 1985, soit près du tiers du déficit commercial de cette même année. Mais j'arrêterai là l'évocation d'un bilan dont je ne me réjouis pas du tout, car c'est tout le monde maritime qui en est l'héritier.

Dans le respect des orientations définies par le Gouvernement, le budget que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui vise plusieurs objectifs qui tendent tous vers un seul but : redresser la situation que je viens d'évoquer.

Ce budget de 1987 doit permettre de combattre les défauts de productivité de nombreux secteurs du monde maritime et d'accroître leur efficacité.

Il doit aussi - et c'est mon deuxième objectif - soutenir la modernisation du cadre social spécifique de marin. Pour cela, nous avons dû faire des choix courageux et volontaristes.



C'est ainsi que l'élaboration du plan marine marchande est exemplaire et notamment la création d'une aide structurelle pour la flotte de commerce.

Pour les pêches, notre priorité est allée à l'investissement. La France doit être le pivot de l'Europe bleue.

Dans le domaine portuaire, nous privilégierons les investissements destinés à une meilleure rentabilité. Le Gouvernement veut redonner toutes leurs chances aux ports français.

L'ambition que je viens de tracer trouve évidemment sa place à l'intérieur de la politique budgétaire rigoureuse qui est celle du Gouvernement.

5 554 millions de francs sont prévus au projet de budget de 1987, qui est en progression de 2,6 p. 100.

Les dépenses d'investissement, qui sont les actions porteuses d'avenir, disposent d'un montant d'autorisations de programme de 591 millions de francs, en progression de 38 p. 100.

J'évoquerai rapidement la situation de chacun des secteurs.

Pour la flotte de commerce, nous avons élaboré un plan pour reprendre l'initiative.

Le Premier ministre a présidé à la présentation devant le Conseil supérieur de la marine marchande, le 2 octobre dernier, d'un plan pour la marine marchande et le projet de budget de 1987 constitue, pour moi, l'occasion privilégiée de présenter devant le Parlement les grandes lignes de ce plan.

J'ai rappelé tout à l'heure la dégradation de la situation de la flotte de commerce. Les conséquences en sont multiples, aux plans économique, social et stratégique. Je ne citerai que le déséquilibre de la balance des frêts qui, en 1985, a représenté 3 milliards de francs partis à l'étranger, en devises naturellement.

Le Gouvernement a décidé très vite de réagir. Il a conduit une réflexion, en concertation avec ses partenaires socio-économiques. Il lui est apparu qu'il était plus que temps d'accorder de la souplesse et de la liberté à ce secteur affaibli.

En six mois, un plan cohérent et courageux a été établi. Il vise, en concentrant les efforts sur deux ans, à créer les conditions d'une nouvelle compétitivité de la marine marchande française; à libérer les rigidités qui entravent sa nécessaire adaptation; à en faire évoluer le cadre social tout en maintenant sa spécificité.

Un ensemble de vingt-trois mesures a été élaboré comprenant notamment: une aide d'un type nouveau, l'aide structurelle; un aménagement de la taxe professionnelle pour les compagnies maritimes; un assouplissement des règles d'embarquement à bord des navires; une révision du code du travail maritime; un certain nombre de modifications du régime social du marin.

Les dispositions d'urgence adoptées avant l'été ont été confortées. L'ouverture aux vracquiers, pétrole brut exclu, du registre d'immatriculation des îles Kerguelen a été réaffirmée. En outre, le Gouvernement a autorisé l'extension à 1 000 personnes de la tranche de départs en cessation anticipée d'activité décidée en avril 1986. A cet égard, monsieur Leroy, j'ai noté que vous vous élevez contre cette mesure. Les marins apprécieront.

Le Gouvernement a également approuvé le plan de redressement de la Compagnie générale maritime et s'est engagé à lui accorder 700 millions de francs sur deux ans en dotations en capital.

Au plan budgétaire, dans un contexte général où sont recherchées des allègements de charges horizontales et où les subventions sont systématiquement remises en cause, l'Etat fait un effort notable puisque la marine marchande bénéficie d'une aide nouvelle, positive et innovante.

L'aide structurelle représente une démarche tout à fait originale de l'Etat. Elle permet de contribuer à la réduction de l'endettement des entreprises et de favoriser la réduction de leurs coûts pour faire face à la concurrence étrangère.

Cette aide s'ajoute à l'aide traditionnelle à l'investissement, dont les modalités ont été par ailleurs renouvelées. Pour la première année du plan, une grande partie de leur financement - 150 millions de francs - est inscrite au budget initial pour 1987, le complément devant figurer en loi de finances rectificative.

Le plan « marine marchande » met ainsi en place les moyens de l'action. C'est la part de l'Etat; les partenaires socio-économiques doivent maintenant agir en conséquence.

Telle est ma ligne de conduite pour la marine marchande. Quelles que soient les difficultés, je suis décidé à maintenir le cap vers un avenir plus sûr et plus serein.

Deuxième grand secteur: la pêche.

La France doit être le pivot de l'Europe bleue. En effet, elle mérite mieux qu'une position frileuse et craintive au sein de l'Europe des pêches. Pour cela, il lui faut à la fois tenir une place active dans le contexte européen et favoriser la modernisation de sa flotte et des industries valorisant les produits de la pêche.

L'expérience montre que les grandes questions relatives à la pêche se situent en fait à l'échelon européen. Notre position géographique, le dynamisme de nos professionnels sont autant d'atouts que le réalisme et la fermeté de nos positions nous permettent de valoriser. Les résultats du dernier conseil des ministres des pêches ont renforcé encore ma conviction à cet égard.

La France doit tenir toute sa place dans ce secteur. Il y va de la garantie de l'approvisionnement du marché français, mais il y va aussi de l'essor de la plupart de nos régions littorales.

Le très important potentiel de capture des flottes espagnoles donne un singulier relief à ce problème. Mais reconnaître cet état de fait n'est pas faire preuve de faiblesse, si notre attitude s'accompagne de la ferme détermination de défendre la place légitime des pêcheurs français et de la volonté d'organiser les règles élémentaires de la coexistence des pêcheurs sur les zones de pêche.

C'est dans cet esprit que j'ai vécu récemment une phase aiguë de poussée de fièvre dans les relations franco-espagnoles à propos du golfe de Gascogne et qui a finalement permis de déboucher sur un arrangement que j'estime équilibré.

Mais la concurrence communautaire quant à l'accès à la ressource ne revêt pas seulement cet aspect. Elle implique également que les pêches maritimes françaises disposent d'une flotte renouvelée, moderne et performante dans toutes ses composantes.

Des efforts importants ont déjà été accomplis pour le renouvellement de la flotte artisanale de pêche; ils seront poursuivis. Mais la situation de la flotte industrielle impose que les moyens nécessaires soient désormais dégagés pour en assurer le renouvellement.

C'est pourquoi j'ai défini, dès ma prise de fonction, une position sur la politique structurelle communautaire et je suis heureux de constater les progrès déjà réalisés dans ce sens.

Notre projet de budget de 1987 traduit la même volonté avec une progression de 9 p. 100 des subventions d'équipement pour les pêches maritimes principalement, mais aussi pour les investissements à terre et ceux concernant les cultures marines.

Par ailleurs, les crédits prévus pour les actions d'intervention et d'organisation des marchés permettront au F.I.O.M. de jouer pleinement son rôle, particulièrement pour la valorisation et la promotion des produits des cultures marines.

Troisième grand secteur: les ports.

Il s'agit là de redonner toutes leurs chances aux ports français.

Ceux-ci doivent constituer le point d'ancrage de l'ensemble de notre activité maritime. La désaffection de nombreux chargeurs pour nos ports s'explique, hélas, trop facilement. De nombreuses rigidités entament fortement leur compétitivité, alors qu'ils sont confrontés à une concurrence très dure. A cette situation s'ajoute la disparition de trafics captifs et de rentes de situation qui n'ont pas été compensées.

Nos ports sont la plaque tournante de la chaîne des transports et sans une action efficace sur l'ensemble, on ne peut résoudre que partiellement et à court terme le problème portuaire. C'est pourquoi j'ai mis en place, avec mon collègue Jacques Douffiagues, une mission de diagnostic dont les conclusions seront rendues publiques au début du mois de décembre. Ce rapport permettra d'aborder sous un angle nouveau l'ensemble des questions concernant la filière portuaire. Je suis décidé à mettre en œuvre les réformes qui s'imposeront avec pour objectif de redonner toutes leurs chances à nos ports.

Je suis convaincu qu'il faudra tenir compte de deux impératifs: diminuer les charges d'exploitation et assurer la qualité et l'efficacité du service rendu.



En particulier, la mécanisation croissante de la manutention conduit à aborder les problèmes de manière vraiment nouvelle, ce qui n'a pas été fait dans un passé récent.

Pour 1987, l'Etat maintiendra sa participation pour l'entretien de nos ports à hauteur de 483 millions de francs. Les investissements portuaires ne feront plus l'objet d'une débudgétisation au titre du F.S.G.T. Cette évolution permettra de maîtriser efficacement l'ensemble des investissements d'un montant total de 215 millions de francs d'autorisations de programme pour les ports maritimes et la protection du littoral. Parmi les principales opérations qui verront le jour, je citerai la restructuration de bassins anciens comme à Marseille et à Rouen, à laquelle s'ajoute comme projet de caractère totalement nouveau le « terminal rapide » de conteneurs au Havre. Nous y attachons la plus grande importance, et j'y reviendrai peut-être tout à l'heure. Il s'agit là d'un investissement considérable, puisque le coût total de cette opération devrait avoisiner le milliard de francs.

J'ajouterai, pour conclure sur ce chapitre, que j'ai décidé de généraliser la libération des tarifs internationaux pour faciliter l'adaptation de nos ports à l'environnement économique auquel ils sont confrontés.

Quatrième secteur : la sécurité. Il s'agit là de se doter des moyens susceptibles d'assurer une vraie rénovation.

L'abandon du projet de construction d'un gigantesque phare au large d'Ouessant a été largement commenté. Cette décision raisonnable a été prise après un examen minutieux du dossier. Elle nous évitera de défrayer la chronique : il n'y aura pas de « Vilette maritime ».

Quoi qu'il en soit, j'estimerai pour ma part déplacé toute polémique sur un sujet aussi grave que la sécurité en mer.

Celle-ci mérite un effort tout particulier et les dépenses en 1987 seront d'abord consacrées pour les installations existantes à une remise en état qui a été négligée ces dernières années. En outre, un ambitieux programme de renouvellement du matériel, de restructuration du balisage flottant, de rénovation des moyens navals et d'automatisation des phares et feux sera engagé. En fin de compte, les crédits de signalisation maritime permettent de renouveler ces équipements à un rythme deux à trois fois plus élevé que par le passé.

Cet été a été endeuillé par l'accident de l'Aber-Wrac'h. Nous l'avons tous enregistré avec douleur, et je rends ici hommage à tous les sauveteurs et à leurs familles pour leur courage, leur abnégation qui honorent tout particulièrement le monde maritime. L'élan de générosité qui s'est manifesté à cette occasion montre bien tout l'intérêt que chacun porte à la société nationale de sauvetage en mer, soit en tant que particulier, soit dans ses responsabilités au sein d'une collectivité publique. Dans cet esprit, j'ai déjà précisé que le Gouvernement versera en 1986 une contribution exceptionnelle d'un million de francs pour participer à la reconstruction du canot perdu à l'Aber-Wrac'h.

Fidèle aussi, me semble-t-il, aux traditions des années précédentes, le Parlement fera lui-même acte de générosité pour la S.N.S.M., ainsi que M. Rufenacht l'a rappelé tout à l'heure, puisque la subvention de l'Etat qui lui est accordée sera encore abondée par voie d'amendement.

L'unanimité du vote en commission des finances sur ce sujet sera, j'en suis sûr, perçue comme un encouragement par la S.N.S.M. qui, disposant ainsi d'une subvention totale d'équipement de l'Etat de 8,5 millions de francs, pourra mettre en œuvre son plan de renouvellement des embarcations.

Cinquième secteur : la formation et la recherche, qui nécessitent des choix sérieux pour l'avenir.

La formation est une tâche stimulante. Mais ce n'est pas une fin en soi. C'est parce que je suis confiant dans l'avenir que je consacre et consacrerai beaucoup d'énergie à conduire sa nécessaire évolution.

Quelle est actuellement la situation ?

Nous disposons d'un important réseau d'écoles - écoles nationales, écoles maritimes et aquacoles - auquel le monde maritime est très attaché. Nous avons des formations diversifiées, riches de potentialités, avec une formation des officiers polyvalente, avec la généralisation des C.A.P. et la mise en place des B.E.P. Mais cet outil n'a véritablement de sens que s'il est adapté aux réalités et aux besoins de la profession.

Pour ma part, j'estime que prendre en charge des jeunes et les former pour les former n'est pas une attitude responsable. Etant donné l'évolution de la flotte de commerce, des déci-

sions courageuses auraient dû être prises depuis déjà longtemps. Chacun sait que le réseau des cinq écoles nationales était surdimensionné. Si l'on en avait tiré plus tôt les conséquences, je n'aurais pas eu à prendre, dans des conditions difficiles, la décision d'interrompre le recrutement à Paimpol.

En contrepartie, je suis décidé à rénover les équipements pédagogiques des écoles de la marine marchande. C'est ainsi que les crédits d'investissements pour les écoles nationales d'enseignement maritime auront plus que doublé par rapport à cette année et atteindront 6 150 000 francs. Ces crédits permettront de développer notre équipement en simulateurs et d'engager les études nécessaires à la réalisation d'un simulateur de passerelle.

Les questions de recherche justifient une approche assez comparable. L'intérêt de l'Etat pour la recherche ne se mesure pas au seul volume des crédits, mais aussi à la capacité de le dépenser pour satisfaire des objectifs cohérents.

L'Iremer obtient des résultats remarquables dans bien des domaines et en particulier dans ceux qui intéressent la pêche. Je lui demande de privilégier les études qui servent effectivement d'aide à la décision et, le cas échéant, de référence pour les discussions internationales. Je pense notamment à la gestion, à l'exploitation optimale et à la connaissance de l'évolution des ressources vivantes de la mer. Il faut qu'un outil de recherche de cette importance apporte une contribution réelle à la diminution du déficit commercial des pêches.

En terme de crédits, il nous revient de remettre les pendules à l'heure pour repartir sur des bases saines. Pour cela, les crédits de paiement alloués par l'Etat à l'Iremer sont prévus à hauteur de 824 millions de francs, en progression de 9,9 p. 100, auxquels s'ajoutent, par ailleurs, les 10 millions de francs de crédits de recherche spécifiques du secrétariat d'Etat à la mer. Simultanément, je suis décidé à revoir l'usage fait de ces crédits, de façon à les rendre plus utiles et plus efficaces dans le sens des actions conduites par les différentes directions de mon département ministériel.

Sixième et dernier point sur lequel je souhaite insister : l'établissement national des invalides de la marine. Il s'agit de moderniser un cadre social spécifique.

Cet établissement est le gestionnaire du régime social des marins. C'est une institution originale du fait de son organisation. Le poids de la subvention budgétaire en fait le poste le plus important de ce budget, ainsi que cela a été rappelé par plusieurs intervenants.

La première constatation, bien sûr, est que ce régime n'est pas équilibré. Il faut dire qu'il en est de même de la plupart des régimes sociaux spécifiques. Cette situation est liée au déséquilibre démographique du secteur concerné. Mais ce n'est pas une raison pour l'intégrer dans le régime général. Pour ce qui me concerne - je l'ai dit et de multiples reprises - je suis décidé à en préserver la spécificité et il faut à cet égard noter que les frais de gestion de l'E.N.I.M. sont en proportion sensiblement plus faibles que ceux du régime général. Je tiens par ailleurs à prendre en compte l'attachement traditionnel des marins et pensionnés du monde maritime à ce régime.

L'importance de la dotation budgétaire pour 1987, en progression de plus de 9 p. 100 par rapport à 1986, pour atteindre plus de 3 700 millions de francs, montre bien l'effort que l'Etat consacre à cette protection sociale.

Cependant, il convient aussi de suivre de près l'évolution des dispositions de ce régime et de faire des choix responsables.

Malgré un contexte économique considérablement modifié depuis l'élaboration, en 1980, du plan de rattrapage des salaires forfaitaires, le Gouvernement a préservé le principe de la poursuite de ce plan, avec le financement pour 1987 de la moitié de la tranche annuelle prévue au départ.

Dans le cadre du plan marine marchande, des réformes très attendues par les pensionnés et repoussées jusqu'à ce jour ont pu aboutir. Il s'agit du renoncement à la récupération des arrérages versés le mois du décès et de la généralisation de la pension spéciale.

Par ailleurs, des dispositions ont été prises pour supprimer des rigidités très anciennes de ce régime et des formalités administratives datant d'un autre siècle, afin d'adapter ce cadre social aux réalités du monde actuel. Il s'agit de la réforme de l'article L. 79 du code du travail maritime, de la suppression de la limitation à cinq ans des détachements à l'étranger ou à terre, de la création de la possibilité d'une

assurance volontaire. C'est aussi la mise en place d'un système déclaratif, permettant de tirer pleinement profit des progrès ou des avantages de gestion permis par l'informatique et la restructuration des centres de liquidation des prestations à l'occasion d'une implantation de l'E.N.I.M. à Paimpol qui - je l'indique à M. Bertrand Cousin - est en train de se concrétiser, conformément aux promesses faites.

Telles sont, en conclusion, les principales orientations de la politique du Gouvernement que je compte mettre en œuvre dans le domaine maritime avec les moyens du budget de la mer de 1987.

La France est la troisième puissance maritime du monde si l'on considère la surface de sa zone économique. Pourtant, il faut le reconnaître, sa place n'a cessé de reculer au cours des dernières années dans tous les secteurs économiques rattachés à la mer.

L'activité économique du monde maritime français, par nature ouverte à l'extérieur, était exposée, il est vrai, et elle l'est toujours, à une concurrence internationale exacerbée. Mais une vraie politique maritime manquait. La volonté qu'il faut pour cela, et en prenant sans tarder un ensemble de mesures pour la marine marchande nous l'avons déjà montrée. Il en est de même pour affirmer la place de la France au centre de l'Europe des pêches, et j'appliquerai la même détermination au domaine portuaire.

En métropole et outre-mer, la France a une vocation maritime affirmée. La politique que je poursuis au sein du Gouvernement est au service d'une ambition, qui se veut digne de cette vocation.

Après ce panorama général, je vais m'efforcer de répondre aux préoccupations nombreuses et diverses exprimées par les différents intervenants. Je voudrais tout d'abord dire à M. Le Pensec qui a certes évoqué de nombreux sujets, et dont certains de grande importance, que je trouve le jugement qu'il a porté sur ce projet de budget un peu facile, car un peu trop rapide. Il considère en effet que les crédits sont insuffisants. Mais je lui ferai observer que ce budget propose de nombreuses mesures nouvelles qui traduisent des orientations nouvelles volontairement choisies par le Gouvernement et le sens dans lequel nous souhaitons aller.

Il a été beaucoup question, et je crois que c'est tout à fait normal, du plan marine marchande. Je remercie M. Lacombe d'avoir trouvé des éléments positifs - il n'a d'ailleurs pas été le seul - dans ce plan.

Je ferai observer pour ma part que le fait que des critiques se soient élevées à la fois chez les armateurs et chez les syndicats pourrait être le signe d'un certain équilibre. Tous ceux qui ont eu à en connaître ont par ailleurs souligné sa cohérence. J'ajoute que j'ai trouvé ce secteur de la flotte de commerce dans une situation difficile, artificiellement figée par une tutelle omniprésente, par des acteurs économiques volontairement bridés. Bref, le cadre bloquait toutes les énergies et interdisait le nécessaire dynamisme de nos compagnies. Il fallait donc reprendre tout cela. On a évoqué la qualité du diagnostic que M. Lathière a fait dans son étude qui m'a été fort utile pour analyser ce secteur extrêmement complexe.

Cela dit, les principales solutions qui avaient été proposées à partir du rapport commandé par mon prédécesseur n'ont pas emporté mon adhésion. Les mesures qui ressortent de notre plan et celles qui étaient prévues dans ce document sont largement différentes. Nous estimons en effet, pour notre part, que si l'Etat doit tenir son rôle - tout son rôle - les partenaires, c'est-à-dire les armateurs, d'un côté, les organisations représentatives des marins, de l'autre, doivent aussi prendre leurs responsabilités. Les comportements, de ce point de vue, doivent évoluer.

Toujours à propos de ce plan, M. Le Pensec a évoqué la mise en cause de la loi de 1928 sur le transport du pétrole brut. Le dossier a été soumis tout récemment au conseil des ministres, et il est ressorti de la discussion que nous conservons les dispositions existantes. Il en va de même pour le transport du charbon. A ma connaissance, l'A.T.I.C. continue, et la loi de 1935 est toujours en vigueur.

En ce qui concerne les pêches maritimes, qui ont également fait l'objet de multiples questions, j'ai déjà dit combien était préoccupant le déficit de 6 milliards de francs de notre balance commerciale des produits de la mer. Il ne faut pas, dans ce domaine, prendre ses désirs pour la réalité. La reconquête du marché intérieur, objectif qui s'était fixé le gouvernement précédent, ne se fera ni rapidement ni facilement.

Toute une série de mesures réalistes et courageuses doivent être prises pour, d'une part, accroître nos exportations et, d'autre part, développer les filières aquacoles. Cela nécessite des efforts du secrétariat d'Etat à la mer et du F.I.O.M., mais également des collectivités régionales et locales.

M. Kergueris, en particulier, m'a interrogé sur les crédits d'investissement à la pêche. Il est essentiel que nous poursuivions le renouvellement de notre flotte à un niveau élevé en vue d'en accroître la compétitivité. J'ai souligné l'importance des crédits qui doivent être affectés à cette action et indiqué que nous avions toutes les chances de voir supprimer la fameuse limite des trente-trois mètres pour le financement des navires par la Communauté. Ajoutons à cela que les achats de navires de pêche seront favorisés par la baisse du taux des prêts bonifiés distribués par le Crédit maritime mutuel. Je rappelle à cet égard que le taux le plus élevé, qui était de 9,5 p. 100, a été ramené à 8,75 p. 100. De plus, le régime des prêts a été modifié en faveur des premières constructions de navires de moins de douze mètres, le taux applicable n'étant plus, dans ce cas, que de 7,5 p. 100.

On a tout naturellement évoqué le dossier de la politique commune des structures, qui doit être discuté très prochainement à Bruxelles. Outre les problèmes que j'évoquais à l'instant, nous aurons à nous pencher sur la question du cumul des aides communautaires, nationales, régionales. C'est un point auquel je suis extrêmement attentif. Il conviendra que, dans ce domaine comme de nombreux autres, nous appliquions les règles auxquelles nous avons nous-mêmes souscrit.

A propos des cultures marines, plusieurs intervenants ont évoqué un certain désengagement qu'ils auraient perçu au travers du projet de budget. Les crédits prévus correspondent exactement aux besoins identifiés ou prévisibles et permettent, notamment, de faire face aux engagements de l'Etat inscrits dans les contrats de plan. La diminution en 1987 du montant des aides à l'investissement de 4 millions à 3 millions de francs doit être rapprochée de l'augmentation sensible des aides au fonctionnement, qui passent de 2,750 millions à 3,5 millions de francs.

Domaine également très important, qui se rattache aux pêches : la valorisation des produits de la mer, dont M. Kergueris s'est fortement préoccupé. Là encore, un effort vigoureux doit être engagé pour tout ce qui concerne la filière pêche afin de dégager une plus forte valeur ajoutée et obtenir de façon systématique des gains de productivité.

Les moyens de cette politique sont à rechercher d'abord dans un rôle accru du secrétariat d'Etat à la mer - je l'ai d'ores et déjà obtenu - en liaison naturellement avec le ministère de l'agriculture. Ils passent ensuite par des aides spécifiques du secrétariat d'Etat, jumelées avec les aides européennes, en vue de moderniser les ports de pêche, domaine où il y a énormément à faire. Ils résident enfin dans une intervention si possible encore plus efficace du F.I.O.M. au stade de l'investissement et de la promotion des produits.

La sécurité a également été évoquée par plusieurs intervenants. Pour M. Leroy, « on taillerait dans la sécurité ». Il ne faut pas exagérer ! Tout ce qui est excessif finit par devenir insignifiant. J'indique de la manière la plus claire que, à la suite des événements survenus récemment, un plan pluri-annuel de renouvellement des moyens de la société nationale de sauvetage en mer a été mis en place. Le remplacement du canot perdu à l'Aber-Wrac'h dans les circonstances que l'on sait peut être engagé, et d'autres opérations sont également en cours de démarrage.

Je dirai ici quelques mots de la S.N.S.M., car il y a eu beaucoup de confusion dans les esprits à la suite de l'accident dramatique de cet été. Je rappelle que la société nationale de sauvetage en mer est une association du type loi de 1901. C'est une association indépendante et majeure, responsable de ce qu'elle fait. Elle a érigé dès le départ en principe qu'elle fonctionnait grâce au bénévolat et elle y tient absolument. Son président me l'a encore rappelé de la manière la plus nette tout récemment, et j'y souscris absolument.

Cela étant, force est de reconnaître que cette association assume des tâches de service public. Il est donc normal que l'Etat lui apporte son concours, étant rappelé toutefois que le sauvetage en mer est assuré à 70 ou 75 p. 100 par les services de l'Etat eux-mêmes, le reste étant le fait de la S.N.S.M. Il existe au demeurant une excellente complémentarité dans ce domaine, et elle doit être maintenue. Nous nous y attachons au cours des mois et des années qui viennent.

De nombreuses questions, que j'ai déjà évoquées, se posent également dans le domaine portuaire. M. Arrighi et M. Blum ont souligné le coût préoccupant de la manutention. C'est l'un des éléments de la filière portuaire, dont j'ai dit qu'elle devait être appréciée dans un ensemble plus vaste, qui est l'acheminement des marchandises depuis le point où elles sont produites jusqu'à celui où elles doivent être livrées.

Ce sera probablement le dossier le plus important que nous aurons à traiter au cours des mois qui viennent. Sans anticiper sur les conclusions de la mission que nous avons mise en place, il nous paraît évident que notre approche devra prendre en compte les réalités de chacun de nos ports. C'est à cette seule condition que nous pourrions retrouver la compétitivité nécessaire pour faire face à la concurrence extrêmement difficile des pays voisins.

M. Beaufils m'a interrogé sur les mesures d'accompagnement du « lien fixe ». Je ferai à ce sujet une observation de caractère général. J'ai découvert en arrivant au secrétariat d'Etat tout une série de décisions prises par le gouvernement précédant dans les mois, dans les semaines, dans les jours, même, qui ont précédé le 16 mars. Ces décisions impliquaient des travaux très importants dans tel ou tel port. Je me suis naturellement reporté au budget pour voir quels moyens y étaient affectés. A ma grande surprise, je n'en ai trouvé aucun.

On nous avait gratifiés d'une série de décisions qui ne comportaient en aucune façon les moyens de les mettre en application ! Ce n'est pas ainsi, selon moi, que les affaires doivent être gérées.

**M. Jean-Louis Goaduff.** Très bien !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Lorsque l'on prend une décision, il faut prévoir les moyens de la mettre en application et, lors des déplacements que j'ai déjà effectués dans plusieurs ports - j'en ferai d'autres au cours des semaines qui viennent - je me suis toujours attaché, chaque fois qu'une promesse a été faite, à déterminer les moyens de la tenir et à définir un échéancier.

A propos des aménagements portuaires, M. Rufenacht a cité l'avant-port du Havre. Tout comme lui, j'attache une extrême importance à ce dossier, parce que je considère qu'il faut absolument privilégier les investissements rentables et capables de redonner un coup de fouet aux équipements portuaires.

Le port de Dieppe, qui tout récemment encore a connu des problèmes d'équilibre financier extrêmement graves, avait lui aussi fait l'objet, à la fin du mois de février ou au début du mois de mars, de promesses portant sur des montants colossaux d'investissements.

Je m'interroge sur ce qui se serait passé si ces investissements avaient été engagés dans de pareilles conditions. C'est pourquoi des études très sérieuses ont été entamées par les responsables portuaires, en liaison avec mon département ministériel. Nous commençons à percevoir la direction dans laquelle on peut aller, avec des investissements bien calibrés qui devraient permettre à Dieppe de préserver son avenir. Je sais, monsieur Beaufils, que ce ne sera pas facile. Mais il ne s'agit pas de promettre n'importe quoi et de demander ensuite à l'Etat de prendre en charge des frais de fonctionnement excessifs engendrés par des investissements qui n'ont pas été convenablement dimensionnés.

J'ai déjà répondu à propos du port de Marseille, sur lequel M. Blum m'a interrogé.

Il est un point, enfin, que je n'ai pas très bien compris. Où avez-vous trouvé, monsieur Lacombe, qu'il n'y aurait pas de crédits d'investissement pour les ports non autonomes, pour les ports d'intérêt national ?

**M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis.** Il n'y a pas d'autorisations de programme !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Que les choses soient claires. Un projet de programme est en cours d'élaboration. Il comprend naturellement les ports autonomes, mais également ceux qui relèvent de la responsabilité de l'Etat, c'est-à-dire les ports d'intérêt national.

Ainsi, j'étais il y a deux jours à Port-la-Nouvelle. J'ai examiné avec le maire et le président de la chambre de commerce de Narbonne ce qu'il convenait de faire pour que ce port tienne véritablement sa place sur le littoral méditerranéen et, bien entendu, nous avons l'intention de donner une suite à ce projet.

Concernant la formation, M. Cousin m'a posé une question précise sur l'école de Paimpol. A la suite de la décision - dont j'ai dit combien elle était difficile - d'arrêter au moins pour un temps le recrutement à l'école nationale, les contacts que nous avons eus, notamment avec les responsables de la région, nous ont conduits à prévoir des solutions de remplacement. La plus importante consiste en la mise en place d'un centre de traitement des prestations de l'E.N.I.M., mais il y en a d'autres.

Je confirme à M. Cousin que les perspectives qui ont été dégagées lors des différentes réunions auxquelles nous avons participé donneront lieu à des décisions effectives permettant à Paimpol de garder sa vocation maritime à laquelle, nous le savons, toute cette région du littoral est extrêmement attachée.

J'en terminerai par les moyens dont dispose mon secrétariat d'Etat. L'effort de rigueur doit être supporté par tout le monde et, pour ma part, j'y suis pleinement disposé. M. Lacombe a fait état de 108 suppressions d'emplois. Il a omis de dire que, dans le même temps, 63 emplois étaient créés. Le solde négatif n'est donc que de 45 emplois, ce qui correspond à ce que nous devons faire dans la nécessaire entreprise de redressement de la France. *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

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

Je rappelle que chaque auteur de question dispose de deux minutes pour exposer sa question.

Pour le groupe du rassemblement pour la République, la parole est à M. Jean de Lipkowski.

**M. Jean de Lipkowski.** Monsieur le secrétaire d'Etat, le député de Marennes ne vous étonnera pas en vous posant une question sur le décret pris par M. Le Pensec le 22 mars 1983 et interdisant les cessions aux tiers en matière de cultures marines.

Je ne méconnais pas les bonnes intentions qui sous-tendaient ce décret. Il n'en a pas moins soulevé, vous le savez, une vive émotion dans la profession, qui considérait comme injuste de se voir interdire toute cession aux tiers. En fin de compte, des corrections ont été apportées, notamment pour les cessions familiales. Mais je crains qu'à force d'être « trituré », le texte ne devienne bien obscur.

Ne serait-il pas plus sage, dans ces conditions, de procéder à une « mise à plat » et de prendre un autre décret, qui autoriserait les cessions aux tiers ? Bien entendu - et la profession ne s'y oppose pas - des dispositions, par exemple la fixation administrative de la valeur du point, pourraient être prises pour éviter les marchandages ou la spéculation.

Vous connaissez la situation, puisque vous avez eu la gentillesse de venir sur place. Je vous demande d'agir au plus vite.

Je profite de l'occasion pour appeler votre attention sur un autre point. La France connaît un détournement de trafic de ses ports vers Rotterdam. C'est un problème dont vous devriez discuter avec les dockers. Etes-vous prêt à en débattre avec la profession, dans son intérêt même ? *(Applaudissements sur les bancs des groupes du R.P.R. et U.D.F.)*

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, le décret du 22 mars 1983 qui organise le régime juridique des concessions de cultures marines pose de nombreux problèmes. Dès sa parution, les professionnels se sont élevés contre certaines de ses dispositions, mais, d'après ce que l'on m'a rapporté, mon prédécesseur les aurait assurés qu'au besoin il ferait leur bonheur malgré eux !

**M. Louis Le Pensec, rapporteur pour avis.** Encore une version tronquée de l'histoire !

**M. Ambroise Guellac, secrétaire d'Etat.** Nous en reparlerons ensemble si vous le voulez bien. En tout cas, telle n'est pas mon ambition !

J'ai beaucoup écouté les professionnels. Il m'est apparu qu'il fallait absolument adapter le dispositif pour mieux prendre en compte l'élément économique, que l'on avait quelque peu oublié. Nous serons tout prochainement conduits à modifier le décret pour donner la souplesse et la flexibilité nécessaires à l'exercice de la profession dans les zones concernées.

A terme un peu plus éloigné, j'ai également l'intention de présenter un projet de loi qui prenne en compte l'aspect de droit réel qui s'attache aux concessions du domaine public maritime.

Tels sont les deux éléments, l'un pour les prochaines semaines, l'autre dans un avenir plus lointain, de l'action que je compte mener en très étroite concertation avec les professions concernées.

**M. Jean de Lipkowski.** Mettrez-vous donc les choses à plat ?

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** Bien sûr. Mon action sera progressive, mais les premiers éléments seront mis en œuvre très rapidement.

Le deuxième point que vous avez évoqué est très important : il s'agit de la compétitivité de nos ports, qui sont confrontés à une concurrence très âpre. A cet égard, j'ai confié une mission à M. Dupuydauby. Celle-ci devrait nous permettre de procéder à une approche concrète des problèmes pour chaque port et de déterminer les éléments de nature à assurer une véritable compétitivité.

**M. le président.** La parole est à M. Yvan Blot.

**M. Yvan Blot.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous savez quelle importance nous attachons, dans le Calaisis, à la réalisation des travaux à l'Est du port de Calais, qui sont indispensables au maintien de certaines industries dans une région particulièrement touchée par le chômage.

Vous m'avez fait savoir que l'Etat était prêt à assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux d'infrastructure de l'extension à l'est du port de Calais, le coût total des opérations étant estimé par vos services à 344 millions de francs, dont 305 pour les infrastructures.

Vous m'avez fait savoir que l'Etat accorderait 7,398 p. 100 des crédits budgétaires pour les ouvrages spécifiquement maritimes. Je vous remercie de ces décisions, qui vont dans le sens de ce qui est unanimement souhaité à Calais pour maintenir les activités du port commercial.

Je souhaiterais savoir quel est le calendrier des opérations prévues et quand l'Etat pourra verser sa contribution financière, de telle façon que les travaux puissent être engagés le plus rapidement possible. Nous voudrions notamment savoir dans quel délai les deux postes en eau profonde nécessaires pour le port de Calais seront mis en service.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** Sur la base de l'accord que vous avez mentionné, monsieur Blot, l'Etat a pris un engagement : il sera respecté et les travaux pourront démarrer, sous réserve, bien sûr, des formalités habituelles en pareil cas, dès le début de l'année 1987.

**M. le président.** La parole est à M. Joël Hart.

**M. Joël Hart.** Monsieur le secrétaire d'Etat, j'appelle votre attention sur un aspect de la décentralisation mise en place par le précédent gouvernement : il s'agit de la « défense contre la mer ».

Cette tâche, qui revient dorénavant aux communes du littoral, se révèle être ; notamment dans certaines régions, une charge excessive pour les possibilités, souvent modestes, des communes. Je citerai le cas du département de la Somme. Je prends cet exemple au hasard, bien entendu ! (Sourires.)

Sur soixante-sept kilomètres de côtes, ce département connaît, à l'exception des roches ou cailloux bretons, tous les types de côte fragile et menacée par la mer.

Depuis la lutte contre la mer pour éviter l'effondrement de la falaise vive de craie, à Ault, au Sud, jusqu'aux immenses travaux de fixation de dunes sauvages par des oyats plantés de la main de l'homme au Nord ; à Fort-Mahon et Quend-Plage, c'est une lutte permanente que doivent mener sans arrêt les communes des bas-champs régulièrement envahies par la mer lorsque les dunes de galets de Cayeux-sur-Mer cèdent presque à chaque équinoxe.

C'est une lutte inlassable de communes telles que Saint-Valéry-sur-Somme et Le Crotoy contre l'ensablement inexorable de la baie de Somme, que tous les spécialistes internationaux s'accordent à comparer, non seulement pour sa beauté, mais aussi, malheureusement, pour son ensablement, à la baie du Mont-Saint-Michel.

J'évoquerai également le magnifique parc ornithologique de Marquenterre, situé dans une zone de dunes, qui ont été fixées et ensuite « civilisées » par l'homme.

Tout cela ne pourra subsister que si des crédits d'Etat viennent relayer l'effort exceptionnel des collectivités locales.

Le conseil général de la Somme, depuis quatre ans - c'est-à-dire depuis la loi de décentralisation - a donné plus de 30 millions de francs pour aider les communes du littoral dans leur défense contre la mer.

Comment ces communes, qui comptent entre 400 et 2 500 habitants, pourraient-elles assumer à elles seules ces charges démesurées par rapport à leurs minuscules budgets ?

**M. le président.** Vous avez dépassé vos deux minutes, monsieur Hart.

**M. Joël Hart.** Oui, mais mon collègue n'a pas utilisé ses deux minutes !

**M. le président.** C'est deux minutes, mon cher collègue ! Il n'y a pas de transfert. (Sourires.) Concluez !

**M. Joël Hart.** Vous savez bien, monsieur le secrétaire d'Etat, qu'il suffit d'une seule nuit d'équinoxe ou d'une tempête pour que, sur une façade maritime, tous ces efforts soient réduits à néant.

Je vous demande donc de faire en sorte que, dans ce budget, pour des actions ponctuelles, vous puissiez intervenir et que, dans les futurs budgets surtout, vous puissiez prévoir une ligne, quitte à revenir sur l'aspect décentralisation.

J'ajoute - et j'en termine, monsieur le président, avec votre permission - que, si, comme ne cessent de le répéter les vacanciers, la mer est à tout le monde, il est grand temps que la défense contre la mer soit l'affaire de tous.

**M. le président.** Vous n'aviez pas ma permission. (Sourires.)

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

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, sans vouloir entrer en concurrence avec vous, je vous indique que, dans la petite commune dont je suis le maire sur l'Atlantique, la mer avance depuis un siècle et demi à la vitesse d'environ un mètre par an. Je rencontre donc les mêmes problèmes que vous.

Je ferai deux observations.

Premièrement, il faut bien voir que ce sont normalement les riverains qui sont responsables de la défense contre les attaques de la mer. Cette formule ne peut pas toujours être retenue et nous avons un programme qui entre dans la catégorie des travaux déconcentrés d'intérêt régional. Il s'agit de bien utiliser, au niveau régional, les crédits que nous mettons à la disposition des collectivités, en privilégiant les dossiers qui présentent un caractère d'urgence - et il y en a dans votre région - et les démarches cohérentes qui sont engagées pour lutter contre la mer dans un pareil cas.

Deuxièmement, les crédits affectés en 1987 à la Picardie seront peut-être légèrement supérieurs à ceux de 1986. La dotation sera fixée lorsque les régions auront fait connaître exactement leurs besoins. Naturellement, nous sommes disposés à vous appuyer dans ces actions, qui sont, comme vous l'avez rappelé, particulièrement importantes, notamment dans la baie de Somme.

**M. le président.** La parole est à M. Yvan Blot, pour poser une seconde question.

**M. Yvan Blot.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous savez que le port de Calais est le premier port de voyageurs de France et le septième port de marchandises.

Malgré cela, il n'y a toujours pas de quartier des affaires maritimes à Calais, alors qu'il en existe dans des ports aux activités nettement plus réduites. Nous devons cela au plan d'économies qui avait été mis en place par Raymond Poincaré, sous la III<sup>e</sup> République.

Compte tenu de l'importance du trafic et de son augmentation depuis de nombreuses années, il serait peut-être utile de rétablir ce quartier des affaires maritimes, car le contexte économique de l'entre-deux-guerres n'avait rien à voir avec celui que nous connaissons aujourd'hui. On a enregistré depuis une extension considérable du trafic, notamment trans-Manche, qui fait que les affaires maritimes, à Calais, ont pris une extension considérable par rapport à ce que cela



pouvait être voici une cinquantaine d'années. Et les prévisions d'augmentation de trafic, notamment sur le plan trans-Manche, vont encore dans le sens d'un accroissement.

Tout cela justifierait ce rétablissement, d'autant que, en crédits budgétaires, cela ne devrait pas coûter très cher, étant donné que des locaux sont disponibles. Il s'agirait, bien entendu, de quelques crédits de personnel supplémentaires.

Je sais que la période actuelle exige de chacun un effort de rigueur. Mais, monsieur le secrétaire d'Etat, je souhaiterais que vos services étudient les perspectives du rétablissement de ce quartier maritime, même si ce n'est pas possible dans le présent budget.

Je pose, en quelque sorte, des jalons pour l'avenir.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** Ce qui importe, monsieur le député, c'est que le service soit bien rendu aux marins de Calais.

Les structures actuelles permettent, selon nous, de préserver l'identité calaisienne, puisque l'on maintient l'immatriculation des navires propres à ce port, et d'assurer aux autorités locales une certaine capacité de décision.

Aussi, je crois que la transformation du service de Calais en quartier des affaires maritimes n'ajouterait pas grand-chose aux prestations que la structure actuelle est en mesure de lui fournir.

Par ailleurs, vous avez vous-même souligné l'effort de rigueur qui s'impose à chacun d'entre nous.

Je terminerai en disant que bon nombre de ports français possédant un quartier des affaires maritimes échangeraient leur situation contre celle de Calais.

**M. le président.** La parole est à M. Charles Miossec.

**M. Charles Miossec.** Monsieur le secrétaire d'Etat, la mer était considérée, voici quelques années, comme un immense réservoir de ressources nouvelles pour l'avenir : aquaculture, nodules polymétalliques, ressources énergétiques, etc. L'exploitation des océans représentait la grande chance, l'atout majeur de la France.

Des plans ont été envisagés, de nouvelles réglementations amorcées. Mais restaient à mettre en œuvre les moyens en recherche, investissements, formation des hommes pour aborder cette nouvelle phase de développement de notre pays.

Qu'en est-il aujourd'hui et quelles sont les perspectives en ce domaine ?

En matière de recherche, certaines universités, notamment l'U.B.O. - l'université de Bretagne occidentale - continuent de s'intéresser aux problèmes, mais sans objectif précis, sans orientation véritablement définie.

En revanche, l'organisme, qui, par excellence, devrait être intéressé au premier chef - je parle de l'Ifremer, en ce qui concerne les perspectives à long terme - ne semble pas s'y attacher, sinon pour des problèmes concernant le quotidien.

Il est vrai que, pour cet organisme, la double alternance en 1981 et en 1986, semble avoir entraîné une certaine perturbation.

**M. Jean Lacombe, rapporteur pour avis.** Ce n'est pas sérieux ! Vous connaissez mal la question !

**M. Charles Miossec.** Monsieur le secrétaire d'Etat, qu'envisagez-vous de faire, en liaison avec M. le ministre de la recherche et des universités, pour redonner à cet organisme une réelle efficacité et lui assigner des objectifs bien précis ?

Je pose la même question au sujet de la formation, qui est en quelque sorte le corollaire.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** Très vaste sujet, monsieur le député !

Je dirai un peu comme vous : nous disposons de très beaux outils, mais nous ne savons pas toujours à quoi ils sont vraiment destinés.

Ainsi que je l'ai indiqué tout à l'heure, l'Ifremer est capable de tenir parfaitement sa place dans le concert mondial en ce qui concerne la recherche. Mais nous devons déterminer, en liaison avec ses principaux responsables, à quelles questions il doit répondre.

J'ai souligné tout à l'heure, particulièrement pour le secteur de la pêche, la nécessité de réduire notre déficit commercial et j'ai évoqué les perspectives qu'offrent l'exploitation des fonds marins et le développement des cultures marines. C'est à quoi nous nous attachons. Et je mets en place à cet effet, au secrétariat d'Etat à la mer, une structure qui nous permettra de devenir véritablement performants sur ce point.

Je veux également appeler l'attention sur les formations.

Nous sommes tous les deux d'une région où ces formations existent et où, parfois, des jeunes, « bardés » de diplômes, se retrouvent au seuil de la vie professionnelle sans aucune possibilité de mettre leur savoir en pratique. Il ne s'agit pas de faire de la formation pour elle-même, mais en fonction des besoins réels des professions concernées. Cela a un peu été perdu de vue au cours des dernières années. Il nous faut revenir à une vision plus cohérente et plus concrète des choses. Il serait, en effet, préférable, plutôt que de leur faire suivre certaines études à caractère très théorique et difficilement utilisables, de disposer de jeunes bien formés pour les métiers de la mer. C'est en tout cas notre objectif.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Union pour la démocratie française.

La parole est à M. Philippe Vasseur.

**M. Philippe Vasseur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez bien voulu répondre à mon invitation il y a tout juste trois mois en nous rendant visite à Boulogne-sur-Mer. Vous avez pu y constater la crise qui frappe la pêche.

Je vous rappelle que le tonnage de poisson débarqué à Boulogne est tombé, en cinq ans, de plus de 116 000 tonnes à moins de 86 000 tonnes.

Encore l'ampleur de la chute a-t-elle été limitée par la bonne tenue de la pêche artisanale, car, du côté de la pêche industrielle, c'est carrément le désastre.

Le nombre de chalutiers de pêche industrielle est passé en cinq ans de trente-et-un à quatorze et celui des bateaux de pêche semi-industrielle de douze à trois, dont deux ne sont pas encore en exploitation.

Cet exemple bouloonnais illustre tristement la nécessité urgente d'investir dans la pêche maritime.

Or, dans votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, les crédits attribués à la pêche sont apparemment en baisse de 24 p. 100.

En fait, il faut distinguer deux choses.

Premièrement, les crédits à l'exploitation diminuent en raison de l'ajustement aux besoins d'aides qui ne fonctionnent plus depuis la baisse du cours du dollar et du prix du pétrole.

Deuxièmement, les aides à l'investissement pour la pêche artisanale, semi-industrielle et industrielle augmentent de 9 p. 100 en autorisations de programme et de 27 p. 100 en crédits de paiement.

Je sais bien que le Gouvernement doit pratiquer une politique d'économies budgétaires. Je sais bien que les entreprises privées ne doivent plus faire appel autant que naguère à l'argent public. Cependant, compte tenu de la gravité des difficultés que j'ai évoquées, j'ai l'honneur de vous demander, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous estimez que les efforts sont à la hauteur des besoins et quel rôle vous entendez donner à l'Etat dans la modernisation de la pêche française.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guillec, secrétaire d'Etat.** Tout comme vous, monsieur le député, je suis très préoccupé par l'évolution de l'activité de pêche dans le port de Boulogne.

Des études ont été faites à la diligence de mon prédécesseur et je suis tout à fait disposé à respecter les engagements qui ont été pris dans ce domaine et à faire en sorte que les efforts qui seraient faits par les Bouloonnais eux-mêmes soient effectivement pris en compte et encouragés par l'Etat.

Pour ce qui concerne l'évolution générale des crédits, la baisse constatée dans le budget n'est qu'apparente puisqu'elle porte essentiellement sur l'aide au gazole et qu'il y a donc une croissance réelle des crédits pour les aides à l'investissement, ce qui, étant donné la conjoncture actuelle, me paraît tout à fait positif.

J'ajouterai - et j'insiste sur ce point - que la Communauté s'appuie également à mettre en place un plan de renouvellement de la flottille, qui sera vraisemblablement dotée de moyens accrus.



C'est particulièrement important pour un port comme Boulogne, car cela permettra, pour la première fois, d'engager une politique de renouvellement de la flottille semi-industrielle et industrielle.

Ce sera de nature à répondre aux besoins actuellement ressentis.

**M. le président.** La parole est à M. Léonce Deprez.

**M. Léonce Deprez.** Monsieur le secrétaire d'Etat, nous défendons le même littoral et la même cause. Je serai donc très bref.

Quelle action menez-vous, au niveau européen, pour défendre les ressources dont dépend l'avenir de la pêche ? Nous sommes bien placés, dans le Pas-de-Calais, pour connaître les ravages causés en mer du Nord par les bateaux qui pratiquent la pêche « farinière ». Cette question n'a peut-être pas été suffisamment évoquée dans le débat et elle devient d'autant plus cruciale que les producteurs de cette pêche se sont vantés d'augmenter encore leur production de 10 p. 100 cette année.

La pêche artisanale - celle d'Étaples notamment - est mise en difficulté par les interdictions de pêche édictées pour protéger les espèces. Ne pourrait-on nuancer davantage ces mesures en ce qui concerne les ressources du littoral Nord ? Ne pensez-vous pas que l'Ifremer, dont vous avez tout à l'heure évoqué le rôle, pourrait entreprendre une étude destinée à limiter ces interdictions selon les espèces et les lieux ?

La pêche artisanale de la coquille Saint-Jacques, d'Étaples comme de Boulogne, souffre du laxisme d'autres législations européennes. En effet, le droit français l'interdit à certaines périodes, ce qui n'est pas le cas dans bon nombre de pays de la Communauté européenne. Pourriez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, intervenir au niveau européen, sur ces questions ?

Pensez-vous par ailleurs pouvoir garantir, avec le budget de 1987 que vous nous avez présenté, le maintien, pour la pêche artisanale notamment, du cumul des subventions jusqu'à 50 et 55 p. 100 ? Tout le monde ici reconnaît que l'avenir de la pêche dépend de sa compétitivité. Celle-ci n'est plus assurée dans la pêche industrielle, puisqu'on n'y investit plus. Cette mesure fondamentale avait provoqué la relance des chantiers navals sur notre littoral.

Enfin, l'avenir du marché du poisson réside dans la valorisation des produits.

**M. le président.** Veuillez conclure, monsieur Deprez.

**M. Léonce Deprez.** L'Etat est-il en mesure d'apporter une aide à la coopérative maritime étaploise qui, jouant déjà un grand rôle sur le littoral du Pas-de-Calais, souhaite investir dans la valorisation et la transformation des produits de la mer ?

**M. le président.** Mon cher collègue, je vous ferai remarquer que vous étiez censé poser une question, et non pas cinq !

**M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat.** Je vous remercie, monsieur le président.

Je vais essayer de répondre très rapidement à chacune des cinq questions qui m'ont été posées.

C'est l'ensemble des problèmes de la pêche que vous avez évoqué, monsieur Deprez, en parlant de la zone de la Manche orientale et de la mer du Nord.

En ce qui concerne les problèmes en mer du Nord, je crois que le texte sur les questions de conservation des ressources, adopté à Bruxelles au dernier conseil des pêches, est bon. Reste évidemment à régler le très difficile problème de la pêche que vous appelez « farinière » et que d'autres appellent « minotière ». Sur ce problème préoccupant, les Danois sont actuellement intransigeants. J'ai été le seul, au conseil des pêches, à soulever cette question et à dire qu'on ne pourrait rester plus longtemps dans cette situation. C'est donc un dossier qui fait l'objet de nos préoccupations constantes.

Quant au rôle de l'Ifremer concernant les mesures de conservation, oui, nous souffrons, dans bon nombre de cas, du manque d'avis scientifiques parfaitement motivés nous permettant de tracer notre voie et, surtout, de présenter des dossiers argumentés lors des discussions communautaires. Cela n'irait d'ailleurs peut-être pas toujours dans le sens, que vous souhaitez, d'une plus grande souplesse. Mais il y a là beaucoup à faire.

J'en viens au comportement d'autres pays pour certaines pêches. Vous avez évoqué celle de la coquille Saint-Jacques. Nous n'avons pas de leçons à donner à nos voisins : je pense en particulier au Royaume-Uni, où la surveillance est largement aussi efficace et pointilleuse que la nôtre. La discipline des pêcheurs du Royaume-Uni atteint certainement le niveau de celle qu'observent nos propres pêcheurs. Il convient donc à cet égard d'être prudent.

S'agissant des aides à la pêche artisanale, j'ai indiqué que nous étions très attachés à la poursuite du plan de renouvellement de la flottille. Nous ne pourrions pas, me semble-t-il, éviter un examen très sérieux du niveau global de ces aides dans le respect, bien sûr, des règles communautaires auxquelles nous aurons souscrit.

Vous avez eu raison de relever que la coopérative étaploise avait joué un rôle primordial dans le développement de l'activité de la pêche artisanale dans sa région. J'ajoute que nous sommes prêts à soutenir l'action des coopératives. Mais je rappelle que j'ai été conduit, au cours des derniers mois, à constater dans certains cas qu'un effort de rigueur devrait être accompli par les structures qui existent d'ores et déjà sur notre littoral. Nous devrions dégager les meilleurs moyens de poursuivre dans cette voie dans une étroite concertation.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe Front national (R.N.).

La parole est à M. Dominique Chaboche.

**M. Dominique Chaboche.** Monsieur le secrétaire d'Etat, depuis le début de l'année, plusieurs navires de commerce français ont été attaqués dans le golfe Persique. Ces navires, qui assurent le ravitaillement de notre pays en pétrole, sont indispensables. Après le *Chaumont*, en début d'année, le *Brissac* a été attaqué, au moment d'ailleurs - curieuse coïncidence - où les attentats de Paris étaient perpétrés. J'ajoute qu'il a été visé parmi des navires d'autres nationalités. Il a donc été parfaitement « ciblé » en tant que navire français.

Ma question sera la suivante : quelles dotations budgétaires, compte tenu des risques encourus par ces navires, entendez-vous dégager de façon, d'une part, à protéger ces navires et, d'autre part, à assurer les risques et les dégâts provoqués par les actes de guerre qui ont eu lieu récemment ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe Front national (R.N.).*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat.** Les problèmes qui se posent dans le golfe Persique se reposeront vraisemblablement encore. Ils sont suivis avec une extrême attention par le Gouvernement.

D'une part, une zone d'exclusion a été déclarée dans le nord du golfe - nos navires marchands n'y vont pas - et d'autre part, le développement de la guerre contre les objectifs économiques conduit les belligérants à mener des attaques, au-delà de cette zone d'exclusion, contre des pétroliers de toute nationalité. Nous n'avons pas été les plus visés au cours des derniers mois.

Enfin, les risques particuliers encourus par les navires français, comme d'ailleurs par tous les autres fréquentant les zones troublées du golfe arabo-persique, bénéficient d'une extension de la couverture des polices d'assurance aux matériels navals impliqués, aux marchandises transportées et aux personnels concernés. Ces assurances font l'objet à leur tour d'une réassurance, dans des conditions spécifiques aux zones concernées.

**M. le président.** Nous en venons aux questions du groupe socialiste.

La parole est à M. Jean-Pierre Destrade.

**M. Jean-Pierre Destrade.** Monsieur le secrétaire d'Etat, dans la réponse que vous avez faite aux différents orateurs, vous avez paru étonné des inquiétudes de certains de nos collègues au sujet de l'absence, dans votre projet de budget, d'autorisations de programme ou de crédits de paiement concernant les ports non autonomes d'intérêt national. Effectivement, si je me reporte à la page 88 de votre fascicule budgétaire, je constate que seules des opérations de modernisation intéressant les ports autonomes sont identifiées.

Je connais bien le port de Bayonne, dont je suis l'élu et je sais que, depuis plusieurs années, un plan de développement en a été décidé, avec des participations de différentes

natures, dont celle de l'Etat. Or je m'aperçois que les dix millions de l'Etat qui devaient être inscrits pour 1987 dans ce projet de budget pour le port de Bayonne n'y figurent pas.

Je vous pose donc la question suivante : existe-t-il une enveloppe, non identifiable pour l'insiant, et quelles sont vos intentions concernant les ports non autonomes d'intérêt national, pour lesquels des promesses n'ont pas été faites mais des plans et des programmes ont déjà été établis ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guallec, secrétaire d'Etat.** J'ai indiqué tout à l'heure que, dans le projet de budget, figurent expressément un certain nombre d'opérations alors qu'une série d'autres ne sont pas, elles, explicitement mentionnées.

C'est de cela qu'il s'agit : il est évident que l'on ne va pas consacrer les moyens budgétaires de l'Etat exclusivement aux ports autonomes en laissant de côté les autres ports nationaux. Cela n'est pas envisageable. Il s'agit simplement de faire en sorte que les programmes puissent être appliqués en tenant compte des ordres d'urgence et de l'acuité des problèmes qui se posent dans ces différents ports.

Nombre d'opérations, nous le savons, sont importantes et urgentes, mais ces investissements, je le répète, ne peuvent être engagés que dans la mesure où nous savons qu'il n'en résultera pas de problèmes de fonctionnement graves pour les ports.

Nous avons pu constater à différentes reprises que certains ports, qui connaissaient des problèmes de baisse de trafic, pratiquaient un peu la fuite en avant, si je puis dire. On pensait qu'il suffisait de réaliser des investissements lourds pour que le trafic revienne à un bon niveau. Ainsi, ces ports se plaçaient souvent dans une situation financière extrêmement difficile.

Vous avez évoqué des programmes qui auraient été arrêtés. Je vous rappelle à cet égard le caractère annuel de la programmation des investissements ainsi que le principe d'annualité du budget de l'Etat. En l'occurrence, il faut définir, année après année, les moyens qui doivent être mobilisés.

**M. le président.** La parole est à M. Jean Peuziat.

**M. Jean Peuziat.** Je déplore chaque année le peu de temps que l'on donne à l'Assemblée nationale pour débattre du budget de la mer. Ce temps est toujours très court. Les députés du littoral souhaiteraient, au moins une fois dans l'année, pouvoir s'exprimer plus longuement.

Je déplore également que, dans la discussion de votre budget, monsieur le secrétaire d'Etat, on oublie volontairement l'apport dans le budget de 1986 des 200 millions de francs du Fonds spécial de grands travaux car cet apport modifie les ratios.

Je regrette, monsieur le secrétaire d'Etat, la perte de 24 p. 100 des crédits de la pêche maritime et des cultures marines. Je sais que vous avez dû vous battre, mais je regrette que ce gouvernement ne vous ait pas écouté. Quand on connaît les problèmes de la mer et du monde maritime, on se rend compte que l'argent que nous perdons peut-être à cause du non-remboursement des frais de carburant aurait pu être utilisé dans d'autres secteurs.

Je vous poserai plusieurs questions.

Ma première concernera les équipements portuaires. Un problème se pose pour des départements comme les départements bretons, notamment le Finistère, qui possède beaucoup de ports départementaux. Pourrait-on, par des crédits, abonder l'effort de ces départements ?

Ma deuxième question portera sur la modernisation, indispensable pour des raisons de productivité et de sécurité, des bateaux de pêche. L'effort pourra-t-il être maintenu et les 24 p. 100 qui manquent n'auraient-ils pas pu être investis à cet effet ?

Quant à l'aide à la commercialisation des produits de la mer, vous en avez parlé souvent. Mais comment agir sans moyens ? Je crois que le F.I.O.M. attendait davantage. Je vous poserai donc une question précise, monsieur le secrétaire d'Etat, sur les problèmes des négociations avec la Mauritanie. La pêche à la langouste pour les ports de Douarnenez et de Camaret est importante. Quel sera l'effort accompli par le secrétariat d'Etat pour que l'on parvienne à une négociation qui permette enfin un renouvellement de la flottille ?

Les Finistériens regrettent l'abandon du programme d'aide majeure à la navigation d'Ouessant. Pour la petite histoire, je vous rappelle que le phare d'Armen, dont la construction a duré dix-sept ans et coûté cher, a évité de nombreux accidents. On aurait pu penser que l'abandon de ce programme nous mettrait en droit d'espérer un versement beaucoup plus important à la S.N.S.M. Cela n'aurait pas été symbolique, comme le million pour construire un nouveau bateau ! Car le problème du bateau perdu à l'Aber-Wrac'h se pose dans nombre de ports et l'on peut regretter que cette somme ait été abandonnée, tout au moins qu'elle n'ait pas servi à la rénovation du parc de bateaux de la S.N.S.M.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guallec, secrétaire d'Etat.** M. Peuziat vient en fait de me poser, lui aussi, cinq questions. (*Sourires.*) J'essaierai de répondre à chacune d'entre elles.

Pour les équipements des ports départementaux, je rappelle à M. Jean Peuziat qu'il s'agit de subventions non pas du secrétariat d'Etat à la mer, mais du ministère de l'intérieur, par l'intermédiaire de la dotation générale de décentralisation. Cette année, celle-ci s'est élevée à 15 p. 100, alors qu'elle était de 12 p. 100 il y a deux ans et de 13,5 p. 100 l'année dernière. Cela contribue donc à l'effort d'équipement des départements, en particulier de celui du Finistère.

Je ne reviendrai pas sur l'équipement des bateaux de pêche. J'ai évoqué assez longuement tout à l'heure les moyens mobilisés pour les investissements sur la flottille. De la même manière, en ce qui concerne la valorisation et donc l'action du F.I.O.M., je me suis déjà exprimé assez longuement. J'ajouterai simplement à cet égard que, là également, interviennent de nombreuses décisions au niveau national, mais aussi au niveau communautaire. Pour certains de nos ports, en particulier ceux qui sont situés entre la Bretagne et le Midi, plusieurs espèces de poissons ne sont pas actuellement couvertes par l'organisation communautaire du marché. Notre action devra être tout à fait énergique pour que le dispositif de régulation du marché puisse s'appliquer également à ces espèces.

La négociation avec la Mauritanie est un dossier difficile depuis déjà très longtemps. Disons que notre volonté de parvenir à des accords à long terme s'oppose aux us et coutumes des responsables de ce pays, qui préfèrent la discussion - certains disent : la palabre - année après année, pour négocier des accords. Cela est gênant, nous le savons très bien, pour ceux de nos patrons de pêche qui investissent dans ce secteur. C'est une lutte de tous les instants que nous devons poursuivre.

J'en viens à l'aide majeure à la navigation d'Ouessant.

Vous m'assurez que les Finistériens regrettent l'abandon du programme. Pour ma part, j'ai le regret de vous dire que ce n'est pas le cas. A part un communiqué paru dans la presse une fois ma décision prise, je n'ai reçu que des lettres de félicitations. Je n'ai pas eu la moindre lettre me la reprochant.

J'ajoute que, pour la S.N.S.M., il ne s'agit ni d'aumône ni de misérabilisme. Il existe un plan cohérent de renouvellement de la flottille de la S.N.S.M., qui a été élaboré par l'amiral de Castelbajac, président de cette association. Ce plan a été examiné en concertation entre la S.N.S.M. et le secrétariat d'Etat à la mer. Les moyens prévus au projet de budget de 1987 grâce à l'action efficace de menée par votre rapporteur, M. Rufenacht, permettront d'engager ce plan de rénovation dans de très bonnes conditions et je ne doute pas qu'au cours des années futures il y aura les moyens pour cela.

**M. le président.** Nous en revenons aux questions du groupe du rassemblement pour la République.

La parole est à M. Jean-Louis Goasduff.

**M. Jean-Louis Goasduff.** Monsieur le secrétaire d'Etat, comme tous les parlementaires présents pour la discussion de votre projet de budget, je représente ici une population qui a, pour une grande partie, son activité directement liée à la mer.

Vous venez, à l'instant même, de parler du projet d'Ouessant et d'affirmer que son abandon n'avait pas tellement troublé cette région. Il n'en est pas moins vrai que la population concernée, particulièrement marquée par la pollution due à l'échouage de l'*Amoco-Cadiz* en 1978, s'interroge sur les mesures prises en ce moment pour remplacer ce projet et

donner à ce secteur que vous connaissez aussi bien que moi, monsieur le secrétaire d'Etat, la sécurité voulue, tant il est fréquent et sensible.

En ce qui concerne la S.N.S.M., vous avez prévu un crédit d'équipement. Comme moi-même, vous avez été particulièrement frappé par la catastrophe qui a eu lieu en août à l'Aber-Wrac'h. Quelles mesures exactes le Gouvernement a-t-il prises pour assurer le remplacement du bateau perdu ? Quelles aides a-t-il prévu d'apporter aux familles des bénéficiaires disparus ?

Dans la région, un effort particulier a été accompli, grâce à votre aide et grâce aussi aux initiatives privées, pour améliorer la formation des hommes appelés à développer les activités d'aquaculture, d'ostréiculture, les cultures maritimes et toutes les autres activités de la mer. Or ces activités paraissent mal comprises par ceux qui voudraient réserver nos côtes exclusivement au tourisme.

Nos collectivités locales sont aujourd'hui dotées d'un plan d'occupation des sols. Avant que des divisions, des incompréhensions irréparables ne se développent, avez-vous prévu monsieur le secrétaire d'Etat, des mesures touchant la réglementation maritime afin que loisirs et vie économique puissent coexister ?

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guélec, secrétaire d'Etat.** Monsieur le député, j'ai déjà abondamment parlé des mesures à prendre pour pallier l'arrêt du programme d'aide majeure à la navigation.

Le financement de cette aide majeure posait un problème lui aussi majeur. Nous étions, en effet, partis d'un coût évalué, dans un premier temps, à 200 millions de francs. Au moment des appels d'offre, nous avions atteint le chiffre de 330 millions de francs. A mon arrivée place de Fontenoy, certains ont évoqué le chiffre de 550 millions de francs, mais personne ne voulait s'engager véritablement, sur le moindre chiffre. D'autres ont avancé la somme de un milliard. En fait, on ne savait plus très bien où l'on en était.

Tous les travaux de signalisation étaient complètement ensevelis, si je puis dire, sous ce problème majeur. La décision que nous avons prise nous a permis de disposer dorénavant de moyens convenables pour reprendre normalement tous les travaux de signalisation, qui concernent ce que l'on appelle le plus souvent les phares et balises.

Ainsi, dès 1986, nous avons pu prendre de ce fait un certain nombre de dispositions. D'autres seront prises en 1987 et dans les années qui suivront. Pour ce qui touche au secteur extrêmement sensible d'Ouessant, nous possédons un dispositif performant, que nous allons encore améliorer au fil des mois, et même des années.

J'ai aussi parlé à plusieurs reprises du dossier de la S.N.S.M. Pour le remplacement du bateau que celle-ci a perdu, un crédit de l'Etat d'un million de francs a déjà été dégagé. Le département du Finistère a également voté une très importante contribution - 750 000 francs. La région Bretagne fera très certainement de même. Des dons nombreux ont été apportés et la fabrication du nouveau bateau va démarrer dans les semaines qui viennent. Mais, entre-temps, la S.N.S.M. a pu trouver un autre canot « tous temps », en attendant que le nouveau soit achevé. Je crois que le problème est convenablement traité.

Pour ce qui est des aides aux familles, le sujet mériterait d'être abordé plus en détail, mais je peux déjà vous dire qu'il a fait l'objet de notre attention constante. Pour ma part, je considère - mais cela ne fera malheureusement pas revenir les cinq sauveteurs disparus - que la situation est à cet égard convenable, pour ne pas dire satisfaisante.

Pour la cohabitation entre cultures marines et tourisme, nous avons effectivement de plus en plus de difficultés ponctuelles mais très aiguës. Les schémas de mise en valeur de la mer, les S.M.V.M., devraient être un bon élément de réponse. Un décret doit sortir très prochainement, déterminant les conditions dans lesquelles ils seront mis en place. J'y ai déjà apposé ma signature et j'espère que mes collègues concernés feront de même rapidement. Dans un secteur très sensible comme la côte nord du Finistère, un tel schéma doit être rapidement mis en œuvre afin que les partenaires locaux déterminent eux-mêmes les meilleures conditions d'utilisation de la zone littorale et de celle qui en est proche.

**M. le président.** La parole est à M. Yves Guéna.

**M. Yves Guéna.** Monsieur le secrétaire d'Etat, vous lancez un plan de rénovation de notre marine marchande. C'était une nécessité et c'est une très bonne idée. J'ai quelques raisons de me rappeler le plan précédent lancé en 1974, qui s'est étalé sur quatre ans et qui avait donné des résultats assez spectaculaires puisque nous étions remontés du onzième au neuvième rang des flottes mondiales et que le tonnage de notre flotte marchande avait augmenté de près de 50 p. 100, atteignant près de douze millions de tonnes.

Depuis la fin de l'application de ce plan, en 1978, vous savez quelle a été la dégradation - il n'y a pas d'autre mot - de notre armement, puisque nous sommes au onzième rang, et j'espère que les renseignements que nous aurons dans quelques jours ne nous annonceront pas une situation pire, que nous avons été dépassés par la Chine populaire et par l'Italie, qu'en 1985, il ne restait plus que 8 millions de tonnes de jauge brute, et 5,9 millions au 1<sup>er</sup> janvier de cette année. Halte là !

Vous avez donc raison de lancer ce plan. Vous faites un plan de restructuration et de modernisation axé sur la compétitivité de notre marine marchande. C'est bien. J'estime qu'il doit aller de pair avec un accroissement du tonnage. La qualité, certes, mais la quantité aussi. Sinon, nous ne réglerons pas le déficit de notre balance à cet égard. Or, dans vos aides à l'investissement pour l'année prochaine, en autorisations de programme, vous tomberez de 104 à 70 millions de francs.

Avec d'aussi faibles autorisations de programme, monsieur le secrétaire d'Etat, pensez-vous pouvoir assurer un accroissement de votre flotte ? Et, au-delà de la modernisation, votre plan tend-il bien à assurer le développement de notre tonnage, ce que, pour ma part, je souhaite ?

**M. Jean Lecombe, rapporteur pour avis.** Vous avez raison !

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

**M. Ambroise Guélec, secrétaire d'Etat.** Votre question est effectivement essentielle, monsieur le député. Comme vous, je suis très sensible à l'évolution du tonnage de notre flotte et à la place de la France dans le transport maritime mondial.

Toute une série de raisons objectives l'expliquent. Il y a également des facteurs que nous nous sommes, en quelque sorte, imposés à nous-mêmes, la manière peut-être dont nous intervenons ces dernières années, ce carcan et ces rigidités de toutes natures dont il faut absolument nous débarrasser si nous voulons affronter la concurrence dans des conditions acceptables.

Pour l'instant, mon ambition est d'abord de stabiliser la situation, sachant bien que le redémarrage ne se fera réellement que si la dégringolade véritable des taux de fret que l'on a connue ne se poursuit pas.

Bien sûr, l'un des éléments clés est l'aide aux investissements et c'est sur ce point que nous avons le plus innové.

Vous avez évoqué le plan de 1974. Il était effectivement excellent. Il a été bien conduit. Il a produit de très bons effets. Cependant, c'était encore pratiquement une période d'expansion, avec des difficultés certes, mais toujours en phase de développement.

Ce n'est pas le cas actuellement.

C'est pourquoi, au lieu de maintenir purement et simplement l'aide à l'investissement sous forme de subventions d'équipement pour les bateaux, nous avons voulu mettre en place cette aide structurelle qui est un peu un contrat passé avec chacun des armements en fonction de ses caractéristiques propres. L'armement présente son dossier avec ses objectifs, les problèmes qu'il a à affronter, les mesures qu'il compte prendre pour assurer la stabilité, dans tous les sens du terme, de son entreprise. On détermine alors l'aide que l'on attribue. Elle s'ajoute à la subvention d'équipement, qui est maintenue.

Pour faire une bonne comparaison, il faut donc regarder la somme des deux aides : la subvention d'équipement et l'aide structurelle apportée à l'armement.

Vous avez évoqué le chiffre de 104 millions de francs l'année dernière. Il faut comparer avec l'effort que nous avons prévu pour 1987, qui est de 200 millions : 150 millions de francs inscrits au budget initial et 50 millions de francs qui devraient s'ajouter à l'occasion d'une loi de finances rectificative. Les moyens seront donc pratiquement doublés.

**M. le président.** Nous en avons terminé avec les questions.

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 : moins 4 501 188 francs ;  
« Titre IV : 215 849 332 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'ÉTAT

« Autorisations de programme : 304 279 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 102 960 000 francs. »

#### TITRE VI. - SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme : 287 500 000 francs ;  
« Crédits de paiement : 146 500 000 francs. »

Sur le titre III, M. Chaboche a présenté un amendement, n° 26, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 463 741 francs. »

La parole est à M. Pascal Arrighi pour soutenir cet amendement.

**M. Pascal Arrighi.** Après mon intervention de tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne devez pas être trop inquiet sur le sort de cet amendement !

Sur tous les bancs de cette assemblée, le problème de la société de sauvetage en mer a été largement évoqué. Vous vous êtes efforcé de le prendre en compte. Vous avez souligné que c'était une association privée. C'est partiellement exact. C'est une association reconnue d'utilité publique et, comme telle, dans le droit public français, elle exerce une mission de service public. Les amendements n°s 26 et 27 traduisaient notre souci qu'elle soit substantiellement aidée. Cette préoccupation a trouvé un écho. Nous souhaitons qu'il soit soutenu au-delà de la session budgétaire... (*M. le secrétaire d'Etat à la mer et M. Georges Chavanes, ministre chargé du commerce, de l'artisanat et des services, conversent au banc du Gouvernement.*)

Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous parle, et je rappelle à l'ordre M. le ministre chargé du commerce et de l'artisanat. (*Murmures.*)

Nous sommes à la fin du débat et il s'agit d'un amendement important. Je ne sais pas qui prononce des murmures d'étonnement. C'est un problème de déontologie élémentaire. Permettez à quelqu'un qui a siégé dans cette assemblée bien avant vous, monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, de faire cette observation.

Nous souhaitons, dis-je, que cet écho soit soutenu au-delà de la discussion du budget de ce matin et qu'il se concrétise de manière plus ample dans le budget de l'an prochain.

Je retire les amendements n°s 26 et 27.

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

Sur le titre III, M. Chaboche avait en effet présenté un amendement, n° 27, ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 6 917 991 francs. »

Cet amendement vient d'être retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédits du titre III.

(*La réduction de crédits est adoptée.*)

**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 et les crédits de paiement du titre V.

(*Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre V sont adoptés.*)

**M. le président.** Je mets aux voix les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI.

(*Les autorisations de programme et les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.*)

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du secrétariat d'Etat à la mer.

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

3

### ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1987 (n° 363, rapport n° 395 de M. Robert-André Vivien, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Economie, finances et privatisation : Commerce et artisanat et articles 69, 70 et 71.

Annexe n° 15. - M. Jean-Louis Dumont, rapporteur spécial ; avis n° 400, tome IV, de M. Jean-Paul Charié, au nom de la commission de la production et des échanges.

A 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 quarante.*)

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

LOUIS JEAN